Reconstructie N389 Etten-Leur - Zevenbergen

Bestemmingsplan tracédeel gemeente Etten-Leur

Antea Group

Understanding today.
Improving tomorrow.

projectnummer 0477837.100
revisie 05
26 april 2024

www.anteagroup.nl

Reconstructie N389 Etten-Leur - Zevenbergen

Bestemmingsplan tracédeel gemeente Etten-Leur

projectnummer 0477837.100
revisie 05
26 april 2024

Auteur(s)
C.E. Blaser

Opdrachtgever
Provincie Noord-Brabant
Postbus 90151
5200 MC 'S-HERTOGENBOSCH

Gecontroleerd
A. Kuijt / M. Fransen

datum	beschrijving	vrijgave
26 april 2024	Vastgesteld	F.L.J.M. Leijs

Inhoudsopgave

1. Inleiding 5
1.1 Aanleiding en doel 5
1.2 Plangebied 5
1.3 Vigerende bestemmingsplannen 6
1.4 Bij het plan behorende stukken 9
1.5 Leeswijzer 9

2. Planbeschrijving 10
2.1 Bestaande situatie 10
2.2 Toekomstige situatie 10
2.2.1 Landschappelijke inpassing 12

3. Beleidskader 15
3.1 Rijksbeleid 15
3.1.1 Nationale Omgevingsvisie (NOVI) 15
3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) 15
3.2 Provinciaal beleid 16
3.2.1 Omgevingsvisie Noord-Brabant 16
3.2.2 Interim omgevingsverordening Noord-Brabant 16
3.3 Gemeentelijk beleid 17
3.3.1 Omgevingsvisie Etten-Leur 17
3.3.2 Milieuvisie 2010-2020 18
3.3.3 Welstandsnota 19
3.3.4 Groenbeleidsnota 19
3.3.5 Beschermde bomenlijst 2014 20

4. Milieuhygiënische en planologische aspecten 21
4.1 Watertoets 21
4.2 Natuur 24
4.3 Archeologie en cultuurhistorie 30
4.4 Externe veiligheid 34
4.5 Verkeer en parkeren 35
4.6 Geluid 36
4.7 Luchtkwaliteit 37
4.8 Trillingshinder 37
4.9 Bodem 38
4.10 Bedrijven en milieuzonering 40
4.11 Kabels en leidingen 41
4.12 Ontplofbare oorlogsresten 41
4.13 Besluit milieueffectrapportage 43

5. Juridische planopzet 46
5.1 Opbouw 46
5.2 Wijziging 46

6. Haalbaarheid 47
6.1 Financiële uitvoerbaarheid 47
6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid 47

Separate bijlagen

Nr.	Naam	Datum
1.	Watertoets, N389 te Etten-Leur	14 november 2023
2.	Natuurtoets, Groot onderhoud N389 Etten-Leur – Zevenbergen	25 juli 2023
3.	Nader onderzoek ecologie – N389, Nader onderzoek vleermuizen	31 januari 2023
4.	Bomen inventarisatie, Groot onderhoud N389 Etten-Leur – Zevenbergen	18 augustus 2022
5.	Bestemmingsplan reconstructie N389, Stikstofdepositie-onderzoek	10 november 2023
6.	Antea Group Archeologie 2022/155, Bureauonderzoek, Groot onderhoud N389 tussen Etten-Leur (gem. Etten-Leur) en Zevenbergen (gem. Moerdijk)	28 juli 2022
7.	Antea Group Archeologie, Inventariserend veldonderzoek met verkennende boringen (IVO-O), Groot onderhoud N389 (Zevenbergen – Etten-Leur)	17 oktober 2023
8.	Akoestisch onderzoek, Reconstructieonderzoek – groot onderhoud N389	10 juli 2023
9.	Trillingsoverdracht N389, Schade en hinder: nulmeting	15 februari 2023
10.	Historisch (water)bodemonderzoek, Groot onderhoud N389	15 augustus 2022
11.	Milieukundige onderzoeken, Groot onderhoud N389 tussen Etten-Leur en Zevenbergen	7 september 2023
12.	Vooronderzoek Ontplofbare Oorlogsresten, Groot onderhoud N389 Etten-Leur - Zevenbergen	8 augustus 2022
13.	N389 Ettenleur – Zevenbergen, Detectierapport	25 januari 2023
14.	Vooronderzoek Ontplofbare Oorlogsresten, Inhaalslag baggeren Dintel, Gemeenten Roosendaal, Steenbergen, Moerdijk, Halderberge, Etten-Leur, Breda en Drimmelen	30 november 2022
15.	Omgevingsdialoog N389	1 juni 2023
16.	Ingediende zienswijze	16 januari 2024
17.	Beantwoording zienswijze ontwerpbestemmingsplan N389 gemeente Etten-Leur	24 april 2024

1. Inleiding

1.1 Aanleiding en doel

De provinciale weg N389, gelegen in Noord-Brabant, verbindt Etten-Leur met Zevenbergen. Provincie Noord-Brabant is voornemens groot onderhoud voor deze weg uit te voeren, waarbij ook een aantal wijzigingen worden doorgevoerd ten behoeve van de verkeersveiligheid en comfort. De wijzigingen betreffen een aantal aanpassingen aan de wegstructuur, het realiseren van een tweerichtingsfietspad aan de westzijde van de N389, het plaatsen van een nieuwe brug over de rivier de Mark waarbij fiets- en autoverkeer wordt gescheiden en het vervangen van de T-splitsing N389-Strijpenseweg voor een rotonde. De aanpassingen aan deze weg vinden plaats op het grondgebied van de gemeenten Etten-Leur en Moerdijk. De voorgenomen reconstructie is niet passend binnen de vigerende bestemmingsplannen van beide gemeenten.

Om de ontwikkelingen mogelijk te maken dient daarom een nieuwe planologische regeling getroffen te worden voor de N389. Vanuit de provincie Noord-Brabant is de wens kenbaar gemaakt dit te regelen met een nieuw bestemmingsplan per gemeente. Met voorliggend bestemmingsplan worden de voorgenomen ontwikkelingen mogelijk gemaakt binnen de gemeente Etten-Leur. De gemeente Moerdijk zal in een eigen planologische procedure zorgdragen voor de inpassing.

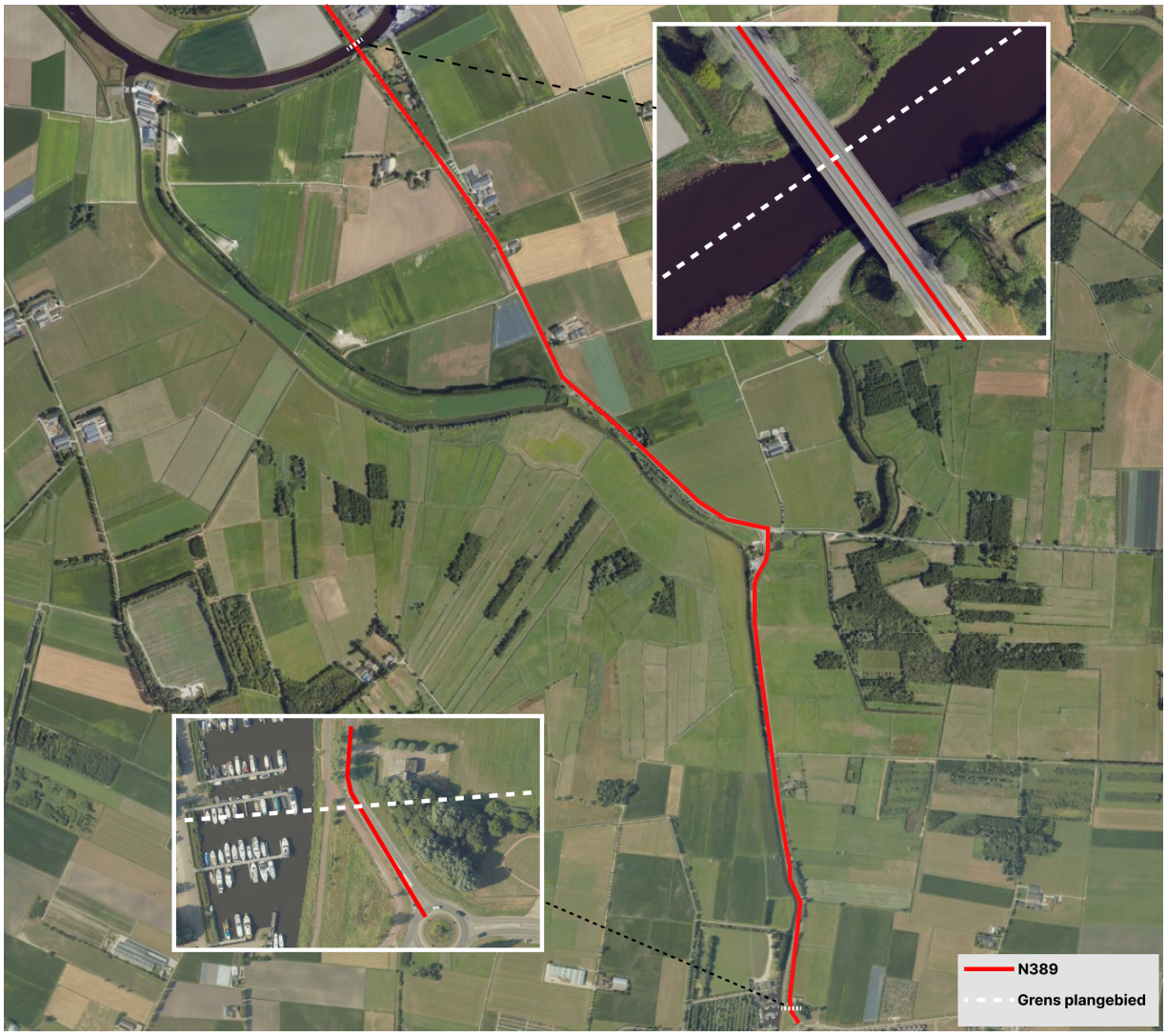
1.2 Plangebied

De provinciale weg N389 verbindt Zevenbergen en Etten-Leur (zie Figuur 1-1). Het plangebied van voorliggend bestemmingsplan bestrijkt echter niet de volledige N389, maar beperkt zich tot het gedeelte van de N389 dat binnen de gemeentegrenzen van Etten-Leur is gelegen (tussen Etten-Leur en de rivier de Mark, kilometrering 1,0 tot 5,0).



Figuur 1-1 Gehele traject N389 met kilometrering. Bron: Ontwerpnota Voorontwerpfase, Antea Group, 26 juni 2023

De plangrens is bepaald door de gemeentegrens en op basis van het vigerende bestemmingsplan 'Buitengebied'. Hiermee wordt de plangrens in het zuiden begrensd ter hoogte van het transformatorhuis bij de aansluiting op de rotonde N389-Rijsdijk-Tuindersweg (km 1,0). In het noorden bevindt de plangrens zich circa halverwege de brug over de rivier de Mark (km 5,0) waar de gemeentegrens ligt. In het oosten en westen wordt het plangebied begrensd door de bermen met afwateringssloten en verschillende afslagen.



Figuur 1-2 Begrenzing plangebied aan noord- en zuidzijde. Bron: Cyclomedia, 2022

1.3 Vigerende bestemmingsplannen

Ter plaatse van de voorgenomen ontwikkeling gelden de volgende bestemmingsplannen:

- Buitengebied, 30 september 2013, deels onherroepelijk in werking;
- Paraplubestemmingsplan Vergroten inhoudsmaat burgerwoningen Buitengebied, 27 mei 2019, onherroepelijk;
- Partiele Herziening Buitengebied, 24 januari 2022, onherroepelijk.

Ook gelden er een tweetal voorbereidingsbesluiten. De eerste gaat over hyperscale datacenters (vastgesteld 08-11-2022) en is genomen door het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijkrelaties. Het tweede gaat over grootschalige logistiek (d.d. 03-03-2023) van de provincie Noord-Brabant. De inhoud van dit bestemmingsplan heeft geen betrekking op datacenters of grootschalige logistiek zodat hier geen rekening mee gehouden hoeft te worden.

Het bestemmingsplan 'Buitengebied' is op 30 september 2013 vastgesteld door de gemeenteraad en geldt voor vrijwel het hele buitengebied van Etten-Leur.

Op 27 mei 2019 heeft de gemeenteraad het Paraplubestemmingsplan 'Vergroten inhoudsmaat burgerwoningen Buitengebied' vastgesteld. Via dat bestemmingsplan is de maximale inhoudsmaat voor burgerwoningen in (onder meer) het bestemmingsplan 'Buitengebied' vergroot naar 750 m^3.

Op 24 januari 2022 heeft de gemeenteraad het bestemmingsplan 'Partiële Herziening Buitengebied' vastgesteld. Via dat bestemmingsplan is de planregeling van het bestemmingsplan 'Buitengebied' op een aantal punten aangepast of verduidelijkt. Enkele onderwerpen zijn aangepast op verzoek van de gemeenteraad (raadsprogramma), maar er zijn vooral aanpassingen doorgevoerd naar aanleiding van de toepassingspraktijk van de afgelopen jaren. Via de partiële herziening zijn daarnaast een aantal nieuwe beleidsinzichten in het bestemmingplan verwerkt en zijn de actuele regels uit de provinciale Interim omgevingsverordening Noord-Brabant vertaald.



Figuur 1-3 Uitsnede bestemmingsplan ‘Buitengebied’. Bron: Ruimtelijkeplannen.nl

Toets aan de bestemmingen

Voor een groot deel van het plangebied geldt reeds de bestemming ‘Verkeer’. De gronden binnen de bestemming ‘Verkeer’ zijn voor het volgende bestemd:

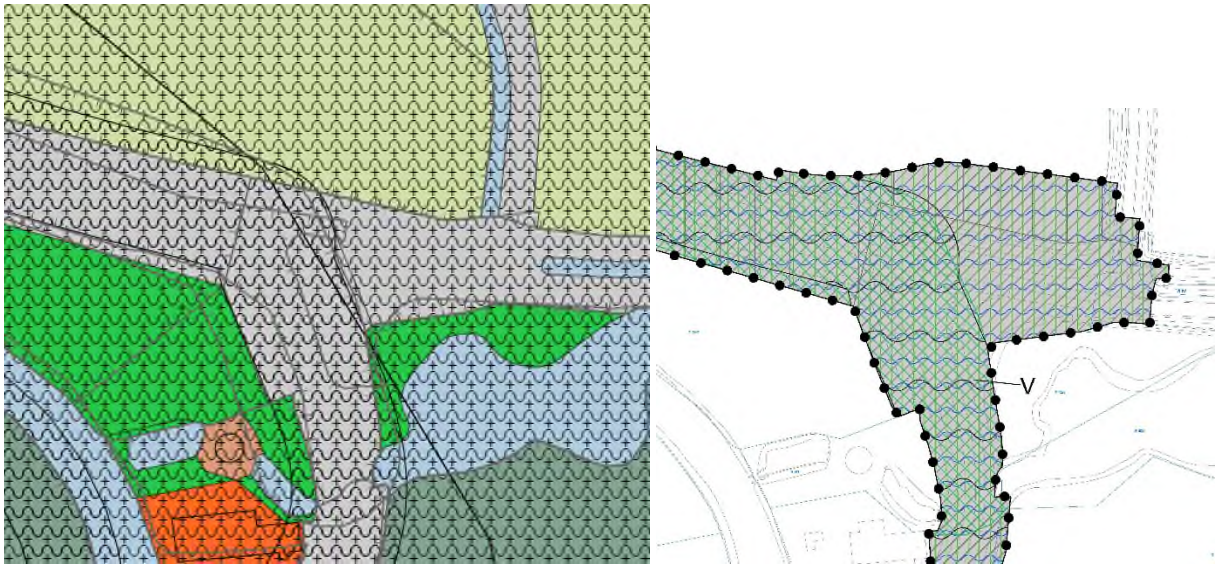
a. wegen, straten, paden en fietspaden;
b. parkeervoorzieningen;
c. geluidwerende voorzieningen;

alsmede voor bijbehorende:

d. bruggen en viaducten;
a. taluds en oevers;
b. straatmeubilair;
c. kunstobjecten, gedenktekens en religieuze objecten;
d. nutsvoorzieningen;
e. bermen, plantsoenen en andere groenvoorzieningen;
f. duikers, dammen en overkluizingen;
g. water en waterhuishoudkundige voorzieningen.

Het voorgenomen groot onderhoud, de wijzigingen met betrekking tot de wegstructuur, het verleggen van het fietspad en het vervangen van de brug binnen de grenzen van deze bestemming zijn hiermee toegestaan. Ook de ingrepen met betrekking tot duikers, water en groenvoorzieningen zijn binnen deze bestemming toegestaan. De reconstructie van kruispunt N389-Strijpenseweg in de vorm van een rotonde en de fietsbrug (welke ten westen van de huidige locatie van de brug zal worden gerealiseerd) passen niet binnen de grenzen van de bestemming 'Verkeer'. Deze afwijkingen worden hieronder verder beschreven.

Ter plaatse van het kruispunt N389-Strijpenseweg is binnen de plangrens een kleine strook opgenomen waar momenteel de bestemming 'Agrarisch met waarden' geldt. Deze gronden zijn naast agrarische activiteiten ook bestemd voor onder andere verschillende vormen van natuur- of landschapsbeheer, veepaden, toegangspaden tot gebouwen en in- en uitritten, water en waterhuishoudkundige voorzieningen. Het gebruik van de gronden voor wegen en fietspaden, zoals de reconstructie van het kruispunt tot rotonde behoeft, is niet toegestaan. Hiertoe dient een strook te worden herbestemd als 'Verkeer' (zie Figuur 1-4).

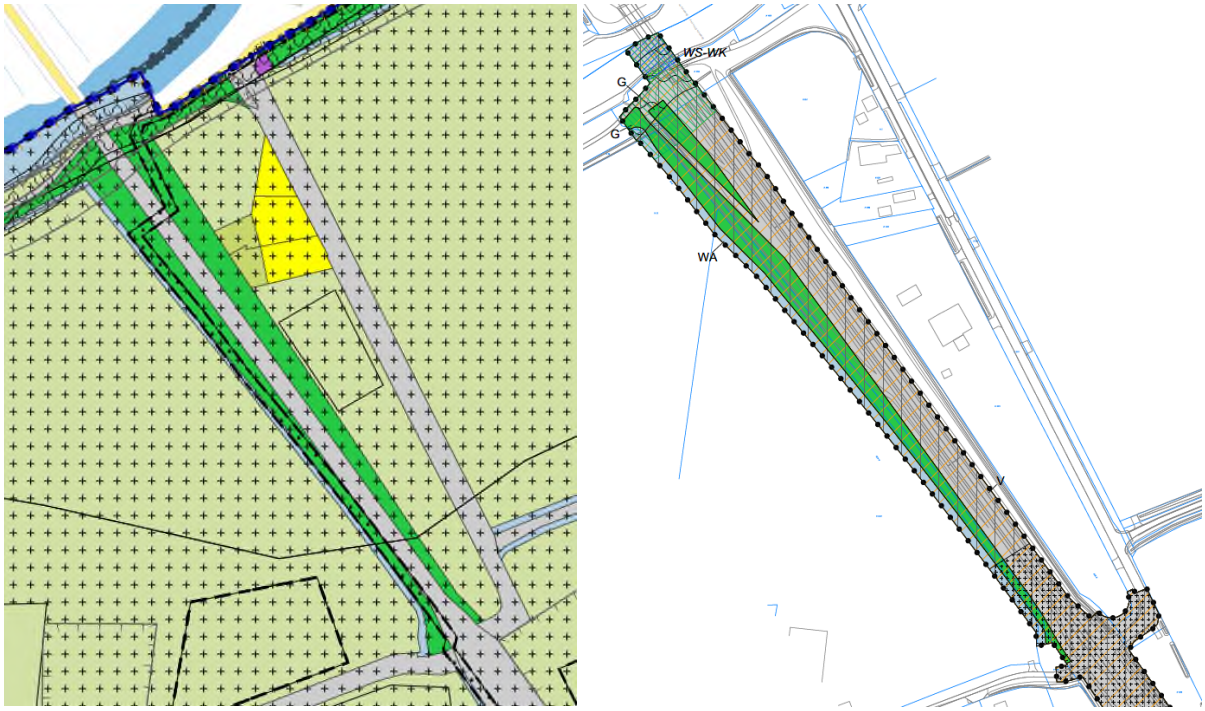


Figuur 1-4 Uitsnede vigerend bestemmingsplan kruispunt N389-Strijpenseweg ten opzichte van aangepaste situatie. Bron: Ruimtelijkeplannen.nl

Aan de noordzijde van het plangebied zijn de bestemmingen 'Groen', 'Water' en 'Agrarisch met waarden' binnen de plangrens aanwezig. Ter plaatse van de bestemming 'Groen' zijn een fietspad richting de fietsbrug en richting de Zeedijk voorzien. Dit is binnen de bestemming 'Groen' niet toegestaan en dient daarom te worden herbestemd als 'Verkeer' (zie Figuur 1-5).

Ter plaatse van de bestemming 'Water' zijn momenteel bruggen toegestaan. Gezien de huidige brug bestemd is als 'Verkeer' wordt de locatie van de fietsbrug ten behoeve van continuïteit en eenduidigheid herbestemd als 'Verkeer' (zie Figuur 1-5).

Ook wordt in verband met de herinrichting van de aanlanding de watergang ten zuidwesten van de N389 naar het westen verlegd. Momenteel geldt op de locatie waar de watergang komt te liggen de bestemming 'Agrarisch met waarden', waar water en waterhuishoudkundige voorzieningen reeds mogelijk zijn. Gezien de status van de watergang (A-watergang) wordt de bestemming 'Water' ook op de nieuwe locatie aangehouden (zie Figuur 1-5).



Figuur 1-5 Uitsnede vigerend bestemmingsplan brug en aanlanding ten opzichte van aangepaste situatie. Bron: Ruimtelijkeplannen.nl

Verder liggen binnen de plangrens verschillende dubbelbestemmingen en gebiedsaanduidingen. Deze worden binnen het nieuwe bestemmingsplan zonder wijzigingen overgenomen.

Strijdigheid

Zoals hierboven uiteengezet is de voorgenomen ontwikkeling strijdig met het vigerende planologisch regime voor wat betreft de reconstructie van het kruispunt N389-Strijpenseweg tot rotonde en de aanleg van een (fiets)brug met de bijbehorende aanlanding, als verbreding ten opzichte van de huidige brug danwel als separate fiets- en voetgangersbrug.

Dit bestemmingsplan voorziet in een kleine uitbreiding van de bestemming ‘Verkeer’ ter plaatse van het kruispunt N389-Strijpenseweg ten behoeve van de aanleg van een rotonde en ter plaatse van de (aanlanding van de) brug over de Mark. Daarnaast wordt de bestemming ‘Water’ ter plaatse van de A-watergang naast de aanlanding van de brug naar het westen verlegd.

1.4 Bij het plan behorende stukken

Het bestemmingsplan ‘Reconstructie N389’ bestaat uit drie delen: een verbeelding, regels en een toelichting. De verbeelding en de regels vormen het juridisch bindend deel van het bestemmingsplan. De toelichting bevat een motivatie en verantwoording van de keuzes die in het bestemmingsplan zijn gemaakt.

1.5 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt de bestaande situatie van het plangebied en de planontwikkeling beschreven. In hoofdstuk 3 is het relevante beleidskader geschetst. Vervolgens komen in hoofdstuk 4 de betreffende milieuhygiënische en planologische aspecten aan bod. Hierna wordt in hoofdstuk 5 aandacht besteed aan juridische aspecten. Tot slot wordt in hoofdstuk 6 de haalbaarheid beschreven.

2. Planbeschrijving

2.1 Bestaande situatie

De N389 is een bestaande provinciale weg die Etten-Leur en Zevenbergen verbindt. Op het traject sluiten verschillende wegen en uitritten aan. De N389 heeft momenteel een T-splitsing waar de provinciale weg aansluit op de Strijpenseweg (zie Figuur 2-1).



Figuur 2-1 Kruispunt N389-Strijpenseweg. Bron: Cyclomedia, 2022

Landbouwverkeer is een belangrijke gebruiker van de N389. De huidige brug over de Mark is nu niet geschikt voor landbouwvoertuigen door de beperkte breedte. Landbouwvoertuigen mogen over de brug rijden, maar in de huidige situatie moet de hele brug worden afgezet om landbouwvoertuigen over de brug te laten rijden. Ook de rijbaan is te smal voor het gewenste rijcomfort en de veiligheid van alle weggebruikers.

Vanuit Etten-Leur loopt tot aan het kruispunt N389-Strijpenseweg een tweerichtingsfietspad parallel aan de provinciale weg. Vanaf het kruispunt tot aan de brug over de Mark (en daarna) is een eenrichtingsfietspad aan beide zijden van de N389 gelegen.

2.2 Toekomstige situatie

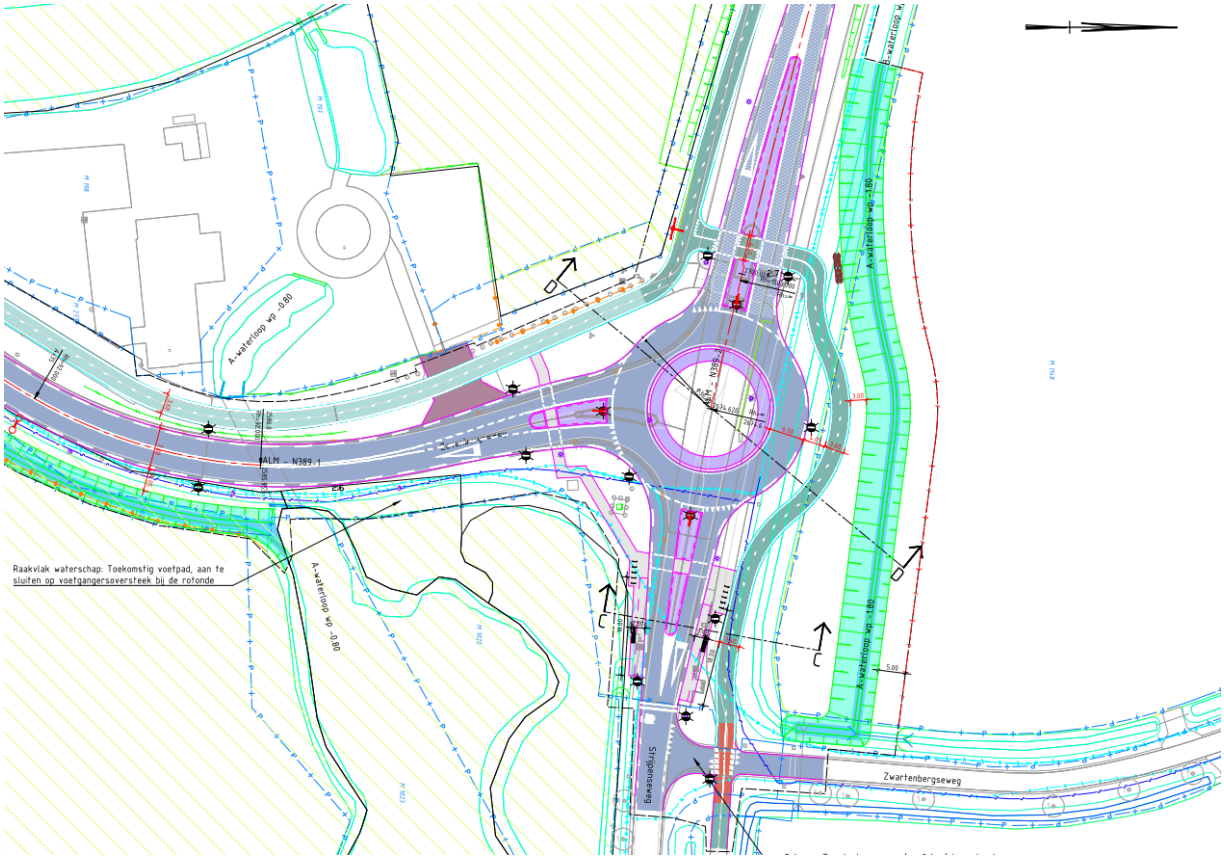
Provincie Noord-Brabant is voornemens naast het groot onderhoud aan de N389 een aantal wijzigingen door te voeren ten behoeve van de verkeersveiligheid en het comfort. Hiervoor worden de volgende ingrepen uitgevoerd:

1. Grootonderhoud van de asfaltverhardingen van de N389 van km 1,0 tot km 5,0;
2. Rijbaanverbreding van 6,5 naar 7,0 m;
3. Realiseren van een tweerichtingsfietspad aan de westzijde van de N389, opheffen twee eenrichtingsfietspaden aan beide zijden van de weg;
4. Reconstructie kruispunt N389 Elshoutweg;
5. Reconstructie kruispunt N389 met de Strijpenseweg in de vorm van een rotonde;
6. Zwartenbergse weg ophogen nabij kruispunt met Strijpenseweg;
7. In stand houden kruispunt Lamsweg;
8. Reconstructie kruispunt N389 met de Boutweg;
9. Uitritten aansluiten op de nieuwe rijbaan;

10. Nieuwe brug over de Mark, waarbij de brug aan de zuidwestzijde verbreed wordt of hier een losliggende fietsbrug wordt gerealiseerd;
11. Fietspad vanaf Zeedijk realiseren (hellingbaan);
12. Opgang vanaf Zeedijk realiseren (taludtrap);
13. Bestaande duiker onder Boutweg tweezijdig verlengen;
14. Nieuwe duiker in nieuwe dam ter hoogte van km 4,7 aanleggen;
15. Kappen van bomen en bomencompensatie binnen het plangebied, boomtype conform groenstructuurplan, inclusief compensatie 15 reeds gekapte bomen;
16. Ecologisch beheerde bermen over het gehele tracé.

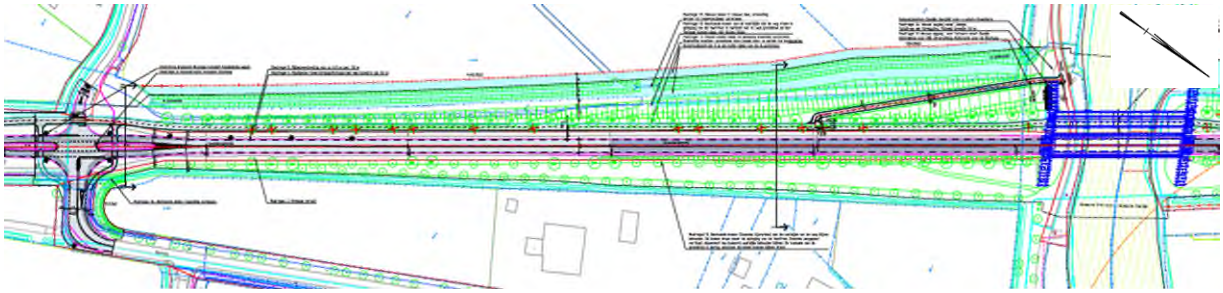
De aanpassingen met betrekking tot de rijbaan, kruispunten, uitritten en de fietspaden vallen over vrijwel het gehele traject binnen de bestemming 'Verkeer' (afwijkingen worden hieronder besproken) en zijn daarom niet in strijd met het vigerende bestemmingsplan. Ook de ingrepen aan duikers en ingrepen met betrekking tot groen kunnen worden uitgevoerd binnen de huidige betreffende bestemmingen (bomencompensatie wordt verder besproken in paragraaf 4.2).

Punt 5, de reconstructie van kruispunt N389 met de Strijpenseweg tot een rotonde, leidt wel tot een benodigde uitbreiding van de bestemming 'Verkeer' in noordelijke richting. Deze gronden zijn momenteel bestemd als 'Agrarisch met waarden'.



Figuur 2-2 Reconstructie van kruispunt N389-Strijpenseweg tot rotonde. Bron: Definitief Voorontwerp, 20-11-2023.

Ook punt 10, de realisatie van een nieuwe brug die of aan de zuidwestzijde verbreed wordt met een fiets- en voetpad of waarnaast een losliggende fiets- en voetgangersbrug wordt gerealiseerd leidt tot de benodigde aanpassingen. De nieuwe brug wordt in beide gevallen verbreed en verhoogd. De bestaande brug wordt zo mogelijk hergebruikt als fietsbrug en wordt daarvoor naar het zuidwesten verplaatst (aansluitend of losliggend). Hiertoe dient op deze locatie de bestemming 'Water' te worden bestemd als 'Verkeer'. Daarnaast leidt de scheiding van verkeersstromen tot veranderingen in aansluiting van de bruggen op het vaste land (punt 11 en punt 12). Ten behoeve van de aansluiting komt hier de bestemming 'Groen' deels te vervallen voor de bestemming 'Verkeer'. Ook dient de A-watergang ten zuiden van de brug verlegd te worden, waarbij de bestemming 'Water' naar het zuiden wordt verschoven waar momenteel de bestemming 'Agrarisch met waarden' geldt.



Figuur 2-3 Realisatie en reconstructie brug en aanlanding. Bron: Definitief Voorontwerp, 26-06-2023.

Onderhavig bestemmingsplan voorziet hiermee in de juridisch-planologische onderbouwing voor de realisatie van een rotonde ter plaatse van kruispunt N389-Strijpenseweg en de ontwikkeling van een nieuwe brug met een verbreding of een separate fietsbrug en de hierbij behorende aansluitingen.

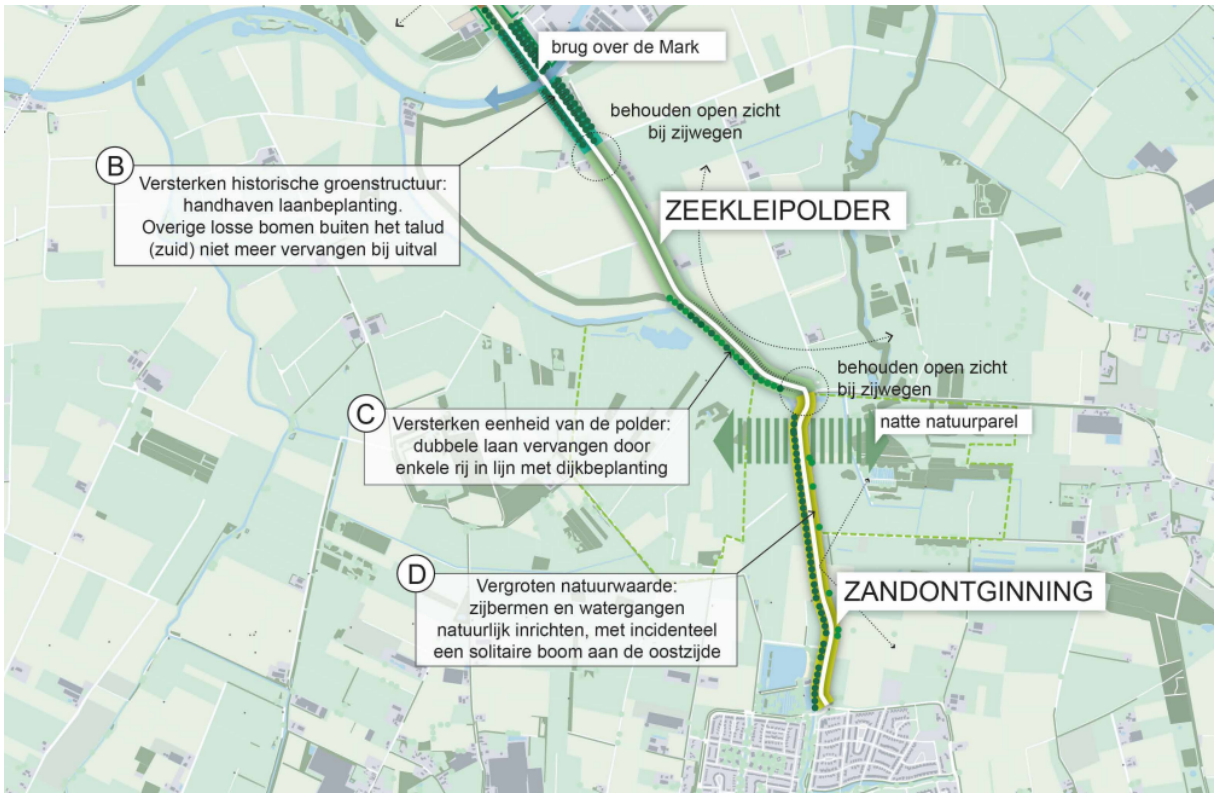
2.2.1 Landschappelijke inpassing

De planlocatie valt binnen het thema 'landelijk gebied' volgens de Interim omgevingsverordening Noord-Brabant. Binnen dit gebied is het vereist dat ruimtelijke ontwikkelingen gepaard gaan met verbetering van de landschappelijke kwaliteit.

In het project is rekening gehouden met deze landschappelijke kwaliteitsverbetering. Daarvoor is door de provincie tijdens het traject naar het voorkeursalternatief een Groenstructuurplan (maart 2018) opgesteld. In het Groenstructuurplan is een kaart opgenomen van de huidige groenstructuren en van de gewenste groenstructuur. Zie daarvan de uitsneden in Figuur 2-4 en Figuur 2-5. Dit groenstructuurplan is bij de uitwerking van het voorkeursalternatief vertaald en integraal onderdeel geworden van het technisch wegontwerp. Op basis hiervan is ook een Landschappelijk inpassingsplan opgesteld, opgenomen in bijlage 1 van de regels, dat middels een voorwaardelijke verplichting in dit bestemmingsplan is geborgd.



Figuur 2-4 Huidige groenstructuurkaart. Bron: Groenstructuurplan N389, BRO, maart 2018.



Figuur 2-5 Gewenste groenstructuurkaart. Bron: Groenstructuurplan N389, BRO, maart 2018.

Vertaling groenstructuurplan naar wegontwerp

Bermen

De bermen worden ecologisch ingericht. Waar mogelijk worden bermen afgewerkt zonder deze in te zaaien, zodat de zaden in de grond zorgen voor de ontwikkeling van de bermen. Waterschap Brabantse Delta gaat een deel van

het aanliggende gebied ecologisch inrichten (natte natuurparel). Daarbij worden ook faunavoorzieningen aangelegd.

Bomen

Voor het realiseren van het werk dienen op delen van het traject bomen gekapt te worden ten behoeve van de nieuwe wegindeling of een vanuit veiligheidsoogpunt te realiseren obstakelvrije berm. Hiervoor in de plaats worden nieuwe bomen aangeplant. Waar mogelijk wordt geleiderail geplaatst om de laanbomen te kunnen behouden en toch aan de veiligheidseisen te voldoen.

Op delen van het traject moet er volgens het groenstructuurplan een bomenrij gekapt worden ten behoeve van de openheid van de polder. Vanuit de omgeving is er geen draagvlak voor het kappen van bomen. Om die reden is er door de provincie voor gekozen om alleen bomen te kappen waar dit technisch noodzakelijk is.

Het wegontwerp voorziet in compensatie van de te kappen bomen. De locatie van de nieuwe bomen is gekozen aan de hand van het groenstructuurplan. In het ontwerp worden 184 bomen gekapt en komen 209 nieuwe bomen terug. Dit is een toename van 25 bomen. Onder de gekapte bomen bevinden zich 10 knotwilgen. Deze zijn gecompenseerd door 13 nieuwe knotwilgen. In het technisch wegontwerp is exact aangegeven welke bomen vervallen en waar (en welke soort boom) wordt (her)aangeplant.

Concreet is in het Groenstructuurplan opgenomen en is de nadere afstemming hierover vastgelegd in het verslag over de afstemming van het groenstructuurplan. Afspraken hieruit zijn:

- Alleen bomen kappen indien noodzaak voor de reconstructie van de N389;
- Bomen behouden ter hoogte van Zevenbergseweg 42;
- Bomen niet verplanten;
- Bermaanleg niet inzaaien maar wel bewerken voor goede bodemstructuur. Alleen één meter strook langs verharding inzaaien met B3 mengsel;
- Extensief beheer. Alleen één meter strook langs verharding rijbaan en 0,5 m langs verharding fietspad intensief maaien, (de zogenaamde veiligheidsstrook);
- Knotwilgen onder hoogspanningslijn verwijderen;
- Knotwilgen tussen Etten-Leur en Strijpenseweg vervangen.

Inpassing brug(gen)

De ecologische verbindingszones in de oeverzone onder de brug dienen vrij te blijven van obstakels voor landgebonden dieren. De pijlers van de brug blijven op dezelfde locatie staan en aanvullende pijlers voor de fiets- en voetgangersbrug worden in het verlengde gezet van de huidige pijlers. Uitzondering hierop vormen de pijlers van de nieuwe betonbrug in het noordoosten. Deze pijlers moeten enigszins naar achter worden geplaatst om de doorvaart voor de scheepvaart te borgen in verband met de ligging in de bocht. De doorgang voor landgebonden dieren blijft hierbij intact, waardoor er geen sprake is van verslechtering van de bestaande verbinding.

Ook wordt het voornemen landschappelijk ingepast met een droge ecologische verbindingszone over de fietsbrug en met extra voorzieningen voor vogels en vleermuizen aan en onder de brug. Deze maatregelen zijn opgenomen in het beeldkwaliteitsplan voor de bruggen.

De laanbomen (historische groenstructuur) blijven aan één zijde (noordzijde) van de brug(gen) behouden, aan de andere zijde wordt een nieuwe laanstructuur geplant in verband met de extra breedte van de brug(gen).

Conclusie

Met het Groenstructuurplan als basis, het meegenomen belang van de omgeving (juist minder bomenkap dan vanuit het Groenstructuurplan was voorgesteld) en de doorvertaling in het technisch wegontwerp is invulling gegeven aan de kwaliteitsverbetering van het landschap. Dit is in dit bestemmingsplan geborgd middels een voorwaardelijke verplichting op basis van een Landschappelijk inpassingsplan.

Het wegontwerp is door de provincie met de betrokken gemeentes besproken en wordt onderdeel van de aanbesteding voor realisatie van de weg. De provincie is zelf de opdrachtgever en draagt zorg voor uitvoering conform in de aanbesteding gestelde eisen. Deze maatregelen zijn evenredig met de ontwikkelingen op de weg.

3. Beleidskader

Voor de ontwikkeling en het plangebied zijn verschillende nationale, provinciale en gemeentelijke beleidsstukken relevant. In dit hoofdstuk worden de ontwikkelingen aan de N389, die dit bestemmingsplan mogelijk maakt, getoetst aan het relevante beleid van Rijk, provincie en gemeente en wordt aangegeven hoe de ontwikkeling van het plangebied hierop aansluit.

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

Op 11 september 2020 is de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) vastgesteld. Dit is een structuurvisie in de zin van de Wro, en vervangt de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte uit 2012. De NOVI biedt een duurzaam perspectief voor de leefomgeving, waarbij wordt ingespeeld op de grote uitdagingen in de komende jaren. Allerlei trends en ontwikkelingen hebben invloed op de leefomgeving. Veranderende en groeiende steden, de overgang naar een duurzame en circulaire economie en het aanpassen aan de gevolgen van de klimaatverandering vormen slechts een deel van de opgave. Dit biedt kansen, maar vraagt wel om zorgvuldige keuzes. Want de ruimte, zowel boven- als ondergronds, is een schaars goed. Het combineren van al die opgaven vraagt een nieuwe manier van werken. Niet van bovenaf opgelegd, maar in goede samenwerking tussen overheden, bedrijven, kennisinstellingen, maatschappelijke organisaties en burgers. De NOVI biedt een kader, geeft richting en maakt keuzes waar dat kan. Tegelijkertijd is er ruimte voor regionaal maatwerk en gebiedsgerichte uitwerking. Omdat de verantwoordelijkheid voor het omgevingsbeleid voor een groot deel bij provincies, gemeenten en waterschappen ligt, kunnen inhoudelijke keuzes in veel gevallen het beste regionaal worden gemaakt. Aan de hand van een toekomstperspectief op 2050 brengt de NOVI de langetermijnvisie in beeld. Op nationale belangen wil het Rijk sturen en richting geven. Die komen samen in vier prioriteiten:

- ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie;
- duurzaam economisch groeipotentieel;
- sterke en gezonde steden en regio's;
- toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied.

Aan de hand van de NOVI wil het rijk samen met de regio's samenwerkingsafspraken maken en deze opnemen in Gebiedsagenda's.

Toetsing aan beleid

Het voornemen heeft geen doorwerking op nationale belangen en het bovengenoemde rijksbeleid heeft dan ook niet direct invloed op de ontwikkeling.

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

De Wro geeft aan de regering de mogelijkheid om bij algemene maatregel van bestuur (AMvB) regels te geven waarmee gemeenten bij de vaststelling van bestemmingsplannen rekening moeten houden. Het gaat daarbij niet alleen om procedureregels maar ook om de inhoud van bestemmingsplannen. Op 30 december 2011 is het *Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)* in werking getreden (Stb. 2011, 391).

Een aantal projecten dat de regering van Rijksbelang vindt, wordt met het Barro dwingend geborgd in bestemmingsplannen of in andere ruimtelijke plannen van lagere overheden. De projecten worden benoemd en middels digitale kaarten ingekaderd. Per project worden regels gegeven waaraan bestemmingsplannen moeten voldoen. Geen van deze projecten ligt binnen of in de directe omgeving van het plangebied.

Toetsing aan beleid

Onderliggend bestemmingsplan raakt geen van deze nationale belangen. In het Barro zijn geen specifieke regels opgenomen die van toepassing zijn op voorliggend bestemmingsplan.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Omgevingsvisie Noord-Brabant

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 te 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 aan beleid

Het onderhoud en de wijzigingen aan de N389 dragen bij aan de ambitie van de provincie Noord-Brabant om de infrastructuur te verbeteren en knelpunten en ontbrekende schakels aan te pakken. Daarmee sluit het initiatief aan op de Omgevingsvisie Noord-Brabant.

3.2.2 Interim omgevingsverordening Noord-Brabant

Op 1 januari 2024 treedt de Omgevingswet in werking. Vanwege de Omgevingswet moet de provincie haar regelsysteem aanpassen. Straks heeft de provincie nog maar één verordening waarin alle regels zijn opgenomen over de fysieke leefomgeving. De Interim omgevingsverordening Noord-Brabant is een eerste stap op weg naar de definitieve omgevingsverordening. De Interim omgevingsverordening Noord-Brabant is beleidsneutraal van karakter. Dat betekent dat er geen nieuwe beleidswijzigingen zijn doorgevoerd, behalve als deze voortvloeien uit vastgesteld beleid, zoals de Omgevingsvisie Noord-Brabant. In beginsel zijn de huidige regels met het huidige beschermingsniveau gehandhaafd.

In hoofdstuk 3 van de omgevingsverordening zijn zogenaamde instructieregels opgenomen die gemeenten moeten toepassen in hun bestemmingsplannen. Vooruitlopend op de Omgevingswet richten de instructieregels zich op een evenwichtige toedeling van functies (in plaats van het bestemmen van ontwikkelingen). Dit betekent dat de regels ook vanuit functies (van gebieden) zijn opgebouwd. Daarnaast richten de regels zich op een goede omgevingskwaliteit, inclusief een veilige en gezonde leefomgeving (in plaats van een goede ruimtelijke kwaliteit). Tevens zijn een aantal algemene basisprincipes opgenomen.

Toetsing aan beleid

Landelijk gebied

De planlocatie valt binnen het thema 'landelijk gebied' volgens de Interim omgevingsverordening Noord-Brabant. Binnen dit gebied is het vereist dat ruimtelijke ontwikkelingen gepaard gaan met verbetering van de landschappelijke kwaliteit. De impact van de aanpassingen op het bestaande tracé of direct aangrenzend zorgt niet voor een grootschalige aanpassing van het landschap. De weg en brug zullen iets verlegd worden maar de impact zal vergelijkbaar zijn met de huidige impact. Vanuit landschappelijke inpassing is er ook zorggedragen voor verbetering van het landschap (zie paragraaf 2.2.1).

Verkeersdoeleinden
In artikel 3.46 Verkeersdoeleinden wordt aangegeven dat een bestemmingsplan van toepassing op Landelijk gebied kan voorzien in de nieuwe aanleg of wijziging van een gemeentelijke of Provinciale weg, inclusief de bouw van daartoe behorende kunstwerken. Het bestemmingsplan bevat de volgende onderbouwing:

a. waarom de aanleg van de weg nodig is gelet op het verkeerskundige probleem of de ontwikkelingen die plaatsvinden;
b. van de keuze van het tracé gelet op de verrichte onderzoeken;
c. van de maatregelen voor de inpassing van de weg waarbij de ontwikkeling in samenhang wordt bezien met zijn omgeving om een grotere kwaliteitswinst voor meerdere ruimtelijke functies, waaronder natuur en landschap, te bereiken;
d. van de noodzaak voor een aan de weg gerelateerde voorziening.

De voorgenomen ontwikkeling heeft geen betrekking op de aanleg van een nieuwe weg maar op de reconstructie van (delen van) een bestaande weg. Het tracé blijft derhalve ongewijzigd. De voorgenomen aanpassingen, te weten de reconstructie van kruispunt N389-Strijpenseweg tot rotonde, de aanleg van een separaat fietspad en de (fiets)brug met aanlanding, zullen leiden tot meer rijcomfort en een betere verkeersveiligheid. Er wordt zorggedragen voor landschappelijke inpassing door middel van een groenstructuurplan (paragraaf 2.2.1) en de samenhang met de omgeving wordt geborgd in de in hoofdstuk 4 besproken milieuhygiënische en planologische aspecten. Er worden geen voorzieningen langs de weg gerealiseerd.

Natuur Netwerk Brabant
Het plangebied ligt niet in het Natuur Netwerk Brabant (NNB), maar grenst er wel aan. In artikel 3.16 Externe werking Natuur Netwerk Brabant staat vermeld dat (in aanvulling op de Wet natuurbescherming) een bestemmingsplan dat een ontwikkeling toelaat in Landelijk Gebied, waarbij aantasting optreedt van de ecologische waarden en kenmerken in het NNB, dat de negatieve effecten waar mogelijk worden beperkt en de overblijvende, negatieve effecten worden gecompenseerd. Compensatie kan overeenkomstig Artikel 3.22 Compensatie plaatsvinden middels fysieke compensatie of financiële compensatie. Negatieve effecten op NNB zijn uitgesloten, zie hiervoor de beoordeling van de effecten van het planvoornemen op het NNB in paragraaf 4.2.

Attentiezone waterhuishouding
In artikel 3.26 Attentiezone waterhuishouding wordt aangegeven dat functies en activiteiten die een negatief effect hebben op de hydrologische instandhoudingsdoelen van het hierbinnen gelegen NNB worden uitgesloten. Een bestemmingsplan bevat in dit kader regels over:

a. het verzetten van grond van meer dan 100 m³ of op een diepte van meer dan 60 centimeter beneden maaiveld, voor zover geen vergunning is vereist op grond van de Ontgrondingenwet;
b. de aanleg van drainage ongeacht de diepte, tenzij het gaat om vervanging van een bestaande drainage;
c. het verlagen van de grondwaterstand anders dan door middel van het graven van sloten of het toepassen van drainagemiddelen, met uitzondering van grondwateronttrekkingen;
d. het beperken van het buiten een agrarisch bouwperceel aanbrengen van oppervlakteverhardingen of verharde oppervlakten.

Bovenstaande regels zijn opgenomen in dit bestemmingsplan in Artikel 10 Waterstaat – Attentiegebied NNB).

Uit de watertoets (zie o.a. paragraaf 4.1) blijkt verder dat de voorgenomen ontwikkeling geen negatief hydrologisch effect heeft op het NNB (attentiezone waterhuishouding).

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Omgevingsvisie Etten-Leur

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 uit een vijftal ambities:

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 klimaatverandering. 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 aan beleid

De gemeente Etten-Leur wil inzetten op zowel een goede doorstroming van het autoverkeer als een goed fiets- en wandelnetwerk en openbaar vervoer. Het beoogde initiatief draagt bij een goede doorstroming van het autoverkeer en een goed fiets- en wandelnetwerk. Het tweerichtingsfietspad verbetert de fietsverbinding en beperkt het aantal oversteekbewegingen. Daar waar wel overgestoken wordt is de verkeersveiligheid vergroot door de toepassing van middengeleiders. Bovendien zorgt de bredere brug voor een veiliger situatie voor alle weggebruikers en wordt deze beter geschikt voor landbouwverkeer. Hiermee past het beoogde initiatief binnen de Omgevingsvisie ‘Etten-Leur doet het gewoon!’.

3.3.2 Milieuvisie 2010-2020

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 aan beleid

De beoogde ontwikkeling wordt aan al deze milieuaspecten getoetst in het onderhavig bestemmingsplan. In hoofdstuk 4 wordt hier per aspect op ingegaan.

3.3.3 Welstandsnota

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 aan beleid

Het plangebied is aangeduid als 'agrarisch buitengebied' op de typologiekaart bij de Welstandnota 2010. Het gebied ten noorden van de kern Etten-Leur wordt gekenmerkt door een landschap dat wordt doorsneden met rechte, deels doodlopende wegen, hetgeen essentieel onderdeel is van de karakteristiek. Bomenrijen markeren de lijnen in het landschap. Het open polderlandschap heeft weinig bebouwing. De verspreid liggende boerderijcomplexen en de moderne windmolens in het uiterste noorden van het gemeentelijk grondgebied zijn het meest opvallend.

Er zijn geen specifieke criteria vastgesteld met betrekking tot het ontwerp van de N389 en de bijhorende brug, waardoor er geen negatieve invloed is op het "agrarisch buitengebied". Er worden op grond van dit bestemmingsplan ook geen gebouwen gebouwd of planologisch mogelijk gemaakt waarop deze welstandsnota van toepassing is als toetsingskader. Dit betekent dat er geen belemmering is voor de implementatie vanuit de Welstandnota 2010.

3.3.4 Groenbeleidsnota

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. Vanuit het thema verkeer zijn de volgende beleidsuitgangspunten bepaald:

- In het kader van de verkeersgeleiding, veiligheid en herkenbaarheid in de hiërarchie, de groenstructuren en laanbeplantingen langs gebiedsontsluitingswegen behouden en zo mogelijk versterken;
- Het behouden en zo mogelijk versterken van een groene afscheiding tussen fietspad en rijbaan bij gebiedsontsluitingswegen;
- De voor Etten-Leur kenmerkende structuur van haagbeplantingen (waar mogelijk) behouden en versterken.

Toetsing aan beleid

Het ontwerp voorziet op basis van het Groenstructuurplan in het behoud van zoveel mogelijk bomen en compensatie van de te kappen bomen. De locatie van de nieuwe bomen is gekozen aan de hand van het groenstructuurplan. Daarnaast voorziet het ontwerp in wegbeplanting en een groene afscheiding tussen het fietspad en de rijbaan. Daarmee sluit het beoogde initiatief aan bij het beleid uit de groenbeleidsnota 2013-2028

3.3.5 Beschermde bomenlijst 2014

Op de beschermde bomenlijst staan beschermde houtopstanden, laanstructuren en losse bomen.

Toetsing aan beleid

Langs de N389 zijn bomen aanwezig die op de beschermde bomenlijst staan aangegeven, deze bomen worden bij de realisatie van het plan niet gekapt. Het uitgangspunt is dat bomen zoveel mogelijk behouden blijven bij de reconstructie van de N389, tenzij blijkt dat de kwaliteit en/of toekomstwaarde van de bomen slecht is. Ook worden compenserende maatregelen genomen wanneer bomen gekapt dienen te worden.

4. Milieuhygiënische en planologische aspecten

4.1 Watertoets

Kader

Bij elke ruimtelijke ontwikkeling is het opstellen van een waterparagraaf verplicht als er raakvlakken zijn met de waterhuishouding. In deze paragraaf wordt verwoord hoe er in het plan met de aspecten water en ruimte rekening wordt gehouden, in relatie tot enerzijds het waterbeleid en anderzijds de waterhuishouding.

Toetsing

Hieronder is de door Antea Group opgestelde waterparagraaf beschreven (Watertoets N389 te Etten-Leur, d.d. 14-11-2023). Hierin wordt ingegaan op de huidige situatie en wordt aan de hand van wetgeving en beleid de toekomstige situatie getoetst. De watertoets is uitgevoerd voor het gehele traject van Etten-Leur tot Zevenbergen. In deze toelichting wordt enkel ingegaan op het traject gelegen binnen de gemeente Etten-Leur (tot aan de rivier de 'Mark'). De rapportage is als bijlage 1 bij dit bestemmingsplan opgenomen.

Uitgangspunten en randvoorwaarden

Met het waterschap is tussen 24 en 30 mei 2023 mailcontact geweest met betrekking tot de watertoets. Ten behoeve van het gehele project is het waterschap ook betrokken bij de ontwerpwerkzaamheden. Op basis van het mailcontact zijn de volgende aandachtspunten naar voren gekomen:

- Het hemelwater dient via de bermen af te wateren, dit geldt voor de provinciale weg als het fietspad;
- Er is in het geheel een afname aan verhard oppervlak, waardoor geen retentie-eis nodig is (met als voorbehoud dat nergens grotere aaneengesloten oppervlakken aan verharding wordt gerealiseerd);
- Er dient een goede focus te zijn op de waterhuishoudkundige aanpassingen (dempen, graven, duiker, viaducten, etc.);
- Het waterbergende vermogen mag niet achteruitgaan, de doorstroming dient gewaarborgd te blijven en onderhoud langs A-watergangen moet mogelijk blijven.

Huidige situatie

Maaiveldhoogte

Om de maaiveldhoogtes in het plangebied te analyseren is de AHN-viewer geraadpleegd (AHN4). Op de AHN-viewer is te zien dat het maaiveld van de provinciale weg over het algemeen tussen de NAP +0,3 en +1,75 m ligt. Rondom de overgang van de rivier 'Mark' ligt het maaiveld tussen NAP +7,5 en +7,9 m.

Bodemopbouw

Op basis van het DINOloket blijkt dat de bodemopbouw ter plaatse van de provinciale weg afwisselend uit zand, klei en veen bestaat. De bodemopbouw is hierin heterogeen verdeeld, waardoor geen algemene schematisatie van de bodem te maken is.

Grondwater

Op basis van de 'Kaartbank' van de provincie Noord-Brabant bevindt de Gemiddelde Hoogste Grondwaterstand (GHG) zich langs het tracé tussen de 0,6 en 1,4 m -mv. De Gemiddelde Laagste Grondwaterstand (GLG) bevindt zich langs het tracé tussen de 0,8 en 1,4 m -mv. Hierin dient rekening te worden gehouden dat de provinciale weg zelf buiten dit kader valt en het hierbij om de gronden direct langs de weg gaat.

De grondwaterstroming stroomt in noordelijke richting. Het plangebied is niet in een grondwater-beschermingsgebied gelegen.

Watersysteem

Peilgebieden

De provinciale weg is in de Hoge Zijpolder van waterschap Brabantse Delta gelegen. De waterpeilen van het peilgebied zijn in tabel 4-1 weergegeven.

Tabel 4-1 Waterpeilen Hoge Zijpolder

Peilbesluitcode	Zomerpeil	Winterpeil
	mNAP	mNAP
MO1	-0,7	-0,8
MZ4	-1,3	-1,8
MZ2	-1,7	-1,8
MZ1	-1,0	-1,3

En B-watergangen
Langs de provinciale weg zijn verschillende A- en B-watergangen aanwezig. Bij kruispunten zijn deze onder andere ook met elkaar verbonden door middel van duikers.

KRW-waterlichaam
De omliggende watergangen zijn niet aangemerkt als KRW-waterlichaam. De rivier 'Mark' is wel aangemerkt als KRW-waterlichaam.

Vuil- en hemelwater
In de huidige situatie is langs de weg geen riolering aanwezig. Het betreft een Provinciale weg met afwatering in de berm. Op enkele locaties langs de Provinciale weg is naast de berm ook een goot aanwezig en is bekend dat op één locatie kolken in de tussenberm aanwezig zijn (exacte locatie is onbekend).

Waterveiligheid
De Zeedijk is aangemerkt als Regionale Kering langs regionale rivieren in de legger van waterschap Brabantse Delta. Daarnaast is de N389 grotendeels gelegen op dijklichaam 'Leursche Haven' tussen kilometrering 1,0 en 3,6.

Toekomstige situatie
Voorgenomen ontwikkeling
Voor het grote onderhoud wordt een aantal aspecten rondom het tracé aangepast:

- De provinciale weg wordt van 6,5 m naar 7 m verbreed;
- Er komt aan één kant van de provinciale weg een fietspad van 3,6 m breed. In de huidige situatie is aan beide zijden een eenrichtingsfietspad aanwezig en in de nieuwe situatie is dit aan één kant van de weg, waardoor per saldo het oppervlak aan fietspad afneemt;
- Het realiseren van een nieuwe brug over de 'Mark'. De huidige overgang gaat fungeren als fietsbrug;
- Verplaatsen A- en B-watergangen en verlengen/verkorten van duikers.

Maaiveld
In de toekomstige situatie verandert het maaiveld niet tot nihil in vergelijk met het huidige maaiveld.

Grondwater
Op basis van de "kaartbank' van de provincie Noord-Brabant bevindt de GHG zich langs het tracé tussen 0,6 en 1,4 m -mv. Onder de provinciale weg is de ontwateringsdiepte in de huidige situatie voldoende groot. Het wordt niet verwacht dat de grondwaterstandsituatie veranderd aan de hand van de onderhoudswerkzaamheden.

Watersysteem
Verharding
Het plangebied (tussen binnen de gemeente Etten-Leur) kan opgedeeld worden in 2 deelgebieden op basis van de peilgebieden. Het eerste deelgebied bevindt zich tussen kilometrering 1,0 en 2,6 (Etten-Leur tot aan de rotonde aan de Strijpenseweg). Het tweede deelgebied bevindt zich tussen kilometrering 2,6 en 4,9 (rotonde Strijpenseweg tot aan de 'Mark').

In het eerste deelgebied is een kleine toename aan verhard oppervlak met 1.020 m². Ten aanzien van het tweede deelgebied is er geen toename aan verhard oppervlak. Gemiddeld neemt de asfaltverharding met 0,7 m/m af.

In totaal neemt het asfaltoppervlak over het gehele tracé tussen Etten-Leur en Zevenbergen met circa 5.800 m² af. Het asfaltoppervlak betreft circa 95% van het totale oppervlak binnen het werkgebied van de provinciale weg. De overige oppervlakte zijn de onverharde bermen langs de provinciale weg en het fietspad.

Waterbergingsopgave
Het waterschap heeft aangegeven dat het waterbergend vermogen rondom de provinciale weg niet achteruit mag gaan. De doorstroming moet gewaarborgd blijven en onderhoud langs A-watergangen dient mogelijk te blijven.

Binnen het gehele tracé neemt het verhard oppervlak af en in de peilgebieden waar de verharding toeneemt betreft dit enkel een lange smalle strook. Hierbij heeft het waterschap aangegeven dat hiervoor geen retentie-eis is en het hemelwater kan afstromen naar de berm. Dit is door het waterschap aangegeven met als voorbehoud dat nergens grotere aaneengesloten oppervlakken aan verharding wordt gerealiseerd.

Kilometrering 1,0 – 1,6
Ter plaatse van het tracé is een gebied van 153 m² opgenomen voor de compensatie van toename aan verharding voor het eerste deelgebied. Op basis van de eisen van het waterschap dient voor de toename aan verharding circa 61 m³ te worden gecompenseerd (1.020 m² toename verharding * 1 (gevoeligheidsfactor[1]) * 0,06 m).

Kilometrering 1,6 – 2,3
Ter plaatse van het kruispunt met de Elshoutweg wordt een reconstructie uitgevoerd. Ten behoeve van de reconstructie is het noodzakelijk de B-watergang op te schuiven. Dit wordt 1 op 1 uitgevoerd. Volgens de legger is onder de Elshoutweg in de huidige situatie geen duiker aanwezig. Bij de reconstructie wordt ook geen duiker onder de weg geplaatst.

Kilometrering 2,3 – 2,9
Ter plaatse van de rotonde bij de kruising met de Strijpenseweg wordt de A-watergang verlegd. De A-watergang wordt 1 op 1 verplaatst bij de reconstructie van het kruispunt, waardoor deze iets groter wordt (huidige situatie recht en toekomstige situatie met een lichte boog in verband met de geplande rotonde). De A-watergang heeft volgens de legger taludhellingen van 1:1 en 2:1. In de ontwerpnota is opgenomen dat de taludhelling in de praktijk ongeveer 2:3 is. Deze waarden zijn ook in het ontwerp opgenomen. De waterpeilen in de A-watergang veranderen niet en in het nieuwe ontwerp is ook ruimte opgenomen voor een onderhoudspad.

Kilometrering 2,9 – 4,3
Tussen kilometrering 2,9 en 4,3 verandert de situatie rondom de waterhuishouding niet. Er vinden geen wijzigingen aan oppervlaktewateren plaats.

Kilometrering 4,3 – 4,9
Ter plaatse van het kruispunt met de Boutweg wordt een klein deel van een B-watergang gedempt en wordt de duiker verlengd. Daarnaast wordt aan de zuidzijde van de ‘Mark’ een A-watergang verlegd. Bij de verlegging wordt de A-watergang 1-op-1 teruggeplaatst, inclusief onderhoudspad. De A-waterloop heeft conform de legger een talud van 1:1, welke ook in de nieuwe situatie op deze manier wordt gerealiseerd. De bodemdiepte wordt daarbij ook op dezelfde wijze uitgevoerd conform de legger (NAP -1,6 m). Het waterpeil verandert niet in de A-watergang. Voor de ontsluiting naar een landbouwperceel wordt een nieuwe duiker gerealiseerd.

Beschermde gebieden
Op basis van de Keur Beschermde Gebieden van het waterschap bevindt de zuidzijde van het tracé zich in een attentiegebied en is aan weerszijden van de Provinciale weg een beschermd gebied aanwezig. Dit gebied valt ook onder het NatuurNetwerk Brabant (NBB) en betreft de Natte Natuurparel De Berk/Strijpen. Eventuele aantasting aan het gebied dient te worden gecompenseerd.

<u>Waterkwaliteit</u>
In de toekomstige situatie wordt het hemelwater, overeenkomstig de huidige situatie, via de wegbermen langs de weg afgevoerd. Dit geldt ook voor afvoer van het fietspad.

[1] Gevoeligheidsfactor op basis van de kaart ‘Gevoeligheid piekafvoeren beheergebied Brabantse Delta’ voor de N389 betreft 1.

KRW-waterlichaam
Ten aanzien van het KRW-waterlichaam de 'Mark' mogen geen negatieve gevolgen ontstaan door het onderhoud aan de Provinciale weg en de realisatie van een nieuw viaduct. De afvoer van het nieuwe viaduct dient via de bermen aan de noord- en zuidzijde van het viaduct te gaan.

Gebruik bouwmaterialen
Tijdens de werkzaamheden dient gebruik te worden gemaakt van milieuvriendelijke bouwmaterialen en dienen uitlogende materialen te worden vermeden.

Waterveiligheid
Werkzaamheden in- of nabij waterkeringen zijn vergunningsplichtig. In de vervolgfase dient aangetoond te worden dat bij de onderhoudswerkzaamheden geen negatieve gevolgen ontstaan voor het dijklichaam tussen kilometrering 1,0 en 3,6 ('Leursche Haven') en de Regionale Kering 'Zeedijk'.

Conclusie
Binnen het gehele tracé neemt het verhard oppervlak af. Waar de verharding toeneemt wordt compensatie gerealiseerd. Overige reconstructies worden zodanig uitgevoerd dat geen nadelige effecten worden verwacht op het watersysteem. Dit betekent ook dat er geen negatief hydrologisch effect is op NNB (attentiezone waterhuishouding). Op basis hiervan kan worden gesteld dat het aspect 'water' geen belemmering vormt voor de voorgenomen ontwikkeling.

4.2 Natuur

Kader
Ruimtelijke ontwikkelingen kunnen worden uitgevoerd indien de werkzaamheden niet in strijd zijn met de Wet natuurbescherming en het beleid van het Natuurnetwerk Nederland (NNN). Daarom is inzicht gewenst in de aanwezigheid van beschermde soorten en beschermde gebieden in de invloedsfeer van het plangebied en de effecten hierop.

Toetsing
Door Antea Group is in juni 2022 een natuurtoets uitgevoerd (Natuurtoets, Groot onderhoud N389 Etten-Leur – Zevenbergen, d.d. 25-07-2023). Naar aanleiding hiervan is door Antea Group in januari 2023 een nader onderzoek vleermuizen uitgevoerd (Nader onderzoek ecologie – N389, Nader onderzoek vleermuizen, d.d. 31-01-2023). Ook heeft Antea Group in augustus 2022 een bomen inventarisatie uitgevoerd (Bomen inventarisatie, Groot onderhoud N389 Etten-Leur – Zevenbergen, d.d. 18-08-2022). De conclusies en aanbevelingen uit de onderzoeken met betrekking tot het onderhavige bestemmingsplan zijn hieronder beschreven. De rapportages zijn als bijlagen 2, 3 en 4 bij dit bestemmingsplan opgenomen.

Natuurtoets
De volgende activiteiten vinden plaats als gevolg van het voorlopige planvoornemen die een effect kunnen hebben op (het leefgebied van) (beschermde) soorten en beschermde gebieden:
- Bomen worden gekapt;
- Opgaande vegetatie wordt verwijderd;
- Er is sprake van geluidsverstoring/optische verstoring gedurende de werkzaamheden.

Beschermde soorten
Binnen het plangebied van het onderhavige bestemmingsplan is geschikt biotoop aangetroffen voor beschermde soorten (Wnb) waarvoor geen algemene vrijstelling geldt. Het gaat om soorten uit de volgende soortgroepen: algemene broedvogels en vleermuizen. In Tabel 4-2 zijn de conclusies ten aanzien van deze beschermde soorten opgenomen, waarna deze in de volgende paragrafen kort worden beschreven. Voor de overige soort(groep)en is beoordeeld dat vervolgstappen niet aan de orde zijn. Voor deze soorten en vrijgestelde soorten geldt wel de zorgplicht.
Tabel 4-2 Overzicht conclusies en vervolgstappen soortbescherming

Soort(groep)	Essentieel leefgebied in (directe omgeving van) plangebied?	Nader onderzoek nodig?	Maatregelen?	Ontheffing Wnb aan de orde?
Vogels (algemene broedvogels)	Ja, nestgelegenheid in opgaande begroeiing en bomenlanen.	N.v.t.	Werken buiten broedseizoen of vrijgave door ecoloog.	Nee
Zoogdieren – Vleermuizen	Holtes in bomen geschikt als verblijfplaats voor boombewonende vleermuizen. Het gehele plangebied bevat potentiële vliegroutes waarbij steeds enkele bomen worden gerooid.	Uitgevoerd	Leefgebied van vleermuizen functioneel behouden om effecten zoveel mogelijk te voorkomen.	Nee

Vogels (algemene broedvogels)
Tijdens het terreinbezoek zijn enkele algemene broedvogels waargenomen (o.a. kokmeeuw, merel, kievit, kauw en roodborst). De bomen en ruigere vegetatie kunnen nestlocaties bieden aan algemene broedvogels.

Alle in gebruik zijnde nesten van vogelsoorten in Nederland zijn beschermd onder de Wnb (artikel 3.1). Indien nesten aanwezig zijn mogen deze tijdens de broedperiode (en wanneer deze in gebruik zijn) niet verwijderd of verstoord worden. Met de meeste broedvogels kan echter in het algemeen relatief eenvoudig rekening worden gehouden door eventuele kap- en sloopwerkzaamheden niet uit te voeren in het broedseizoen (circa maart tot en met juli) en indien concrete broedgevallen aanwezig zijn. Op deze wijze zijn geen belemmeringen vanuit de Wnb aan de orde.

Indien het niet mogelijk is om buiten het broedseizoen om te werken dan dient het plangebied (waar de werkzaamheden plaatsvinden) vóór het broedseizoen ongeschikt gemaakt te worden voor (broed)vogels. Mocht dit niet mogelijk zijn dan dient vooraf aan de werkzaamheden het plangebied gecontroleerd te worden op de aanwezigheid van broedvogels door een deskundig ecoloog. Indien vastgesteld wordt dat sprake is van actuele broedgevallen binnen het plangebied, kunnen locatiespecifieke maatregelen worden voorgesteld en/of wordt het plangebied niet vrijgegeven en dienen de werkzaamheden uitgesteld te worden totdat het nest niet meer in gebruik is.

Vleermuizen
Voor vleermuizen zijn drie functies van het leefgebied te onderscheiden die van groot belang zijn. Dit zijn verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebied. Foerageergebieden en vliegroutes zijn alleen beschermd als deze van essentieel belang zijn voor het functioneren van de verblijfplaats, zogenaamde essentiële foerageergebieden en essentiële vliegroutes. Deze drie onderdelen (verblijfplaatsen, essentiële vliegroutes en essentieel foerageergebied) worden hieronder nader beschouwd.

Verblijfplaatsen
In het plangebied zijn op basis van de natuurtoets potentiële verblijfplaatsen aanwezig voor boombewonende soorten zoals ruige dwergvleermuis en rosse vleermuis. In enkele bomen zijn holten en scheuren waargenomen. Alle soorten vleermuizen zijn beschermd onder de Habitatrichtlijn (artikel 3.5). De bomen in het plangebied kunnen als verblijfplaats dienen voor boombewonende vleermuizen. Als gevolg van de kap van bomen, worden deze mogelijke verblijfplaatsen vernield. Dit is in overtreding met de Wnb.

Om het gebruik van de bomen als verblijfplaats door vleermuizen al dan niet vast te kunnen stellen, is nader onderzoek uitgevoerd. Hierbij zijn geen zomerverblijfplaatsen waargenomen binnen het plangebied. Ook is geen zwermgedrag dat daar op duidt waargenomen. Sporen (keutels en resten van insecten) die duiden op het voorkomen van vleermuizen zijn tevens niet gevonden. Zomerverblijfplaatsen zijn derhalve uitgesloten.

Wel is één paarverblijfplaats van de ruige dwergvleermuis aanwezig in het plangebied. De boom waarin de paarverblijfplaats in waargenomen blijft behouden. Mocht de boom verwijderd worden dan dient een ontheffing aangevraagd te worden waaraan een aantal voorwaarden zijn verbonden.

Vliegroutes

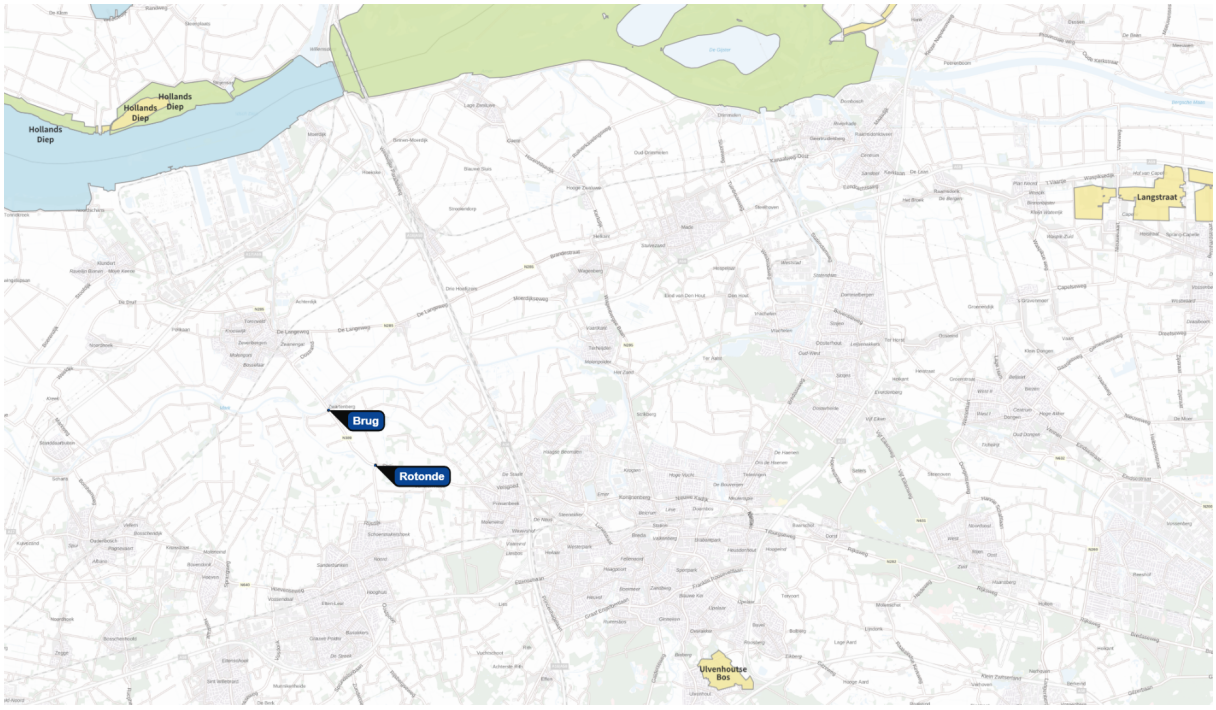
Vliegroutes van vleermuizen betreffen (vaak) lijnvormige elementen in het landschap welke als verbinding tussen verblijfplaatsen en foerageergebied fungeren. Het gehele plangebied bevat bomenlanen. Als gevolg van het voornemen gaan mogelijk lijnvormige elementen verloren.

Op basis van het nader onderzoek zijn binnen het plangebied geen essentiële vliegroutes aangetoond. Wel is bekend dat essentiële vliegroutes aanwezig zijn langs de Zeedijk-oost en de Zuiddijk. De lanen langs de N389 zijn meer open gelegen en bestaan over het algemeen uit jongere bomen (behalve ten hoogte van de Mark). Bij de oudere bomen nabij de Mark is fysiek onderzoek uitgevoerd middels vijf veldbezoeken, ook hier zijn geen essentiële vliegroutes aangetoond.

Opgemerkt moet worden dat de N389 een intensief bereden weg is waardoor in de avond en nacht er veel lawaai/ruis plus storende autoverlichting is. Deze factoren maken het gebied in de huidige situatie minder geschikt voor vleermuizen.

Foerageergebied
Foerageergebied van vleermuizen betreft locaties waar vleermuizen hun voedsel verzamelen. Dit kunnen uiteenlopende gebieden zijn. In de omgeving kunnen foerageergebieden aanwezig zijn, maar deze worden door het voornemen niet aangetast. De verharde weg en de wegbermen zijn geen onderdeel van essentieel foerageergebied. Met name door de verlichting en windwervelingen door passerende voertuigen zal het gebied minimaal gebruikt worden als foerageergebied. Essentieel foerageergebied binnen het plangebied kan redelijkerwijs worden uitgesloten. Ook in het nader onderzoek is vastgesteld dat in en nabij het plangebied al passerend vleermuizen foerageren, maar dat er geen sprake is van een essentieel foerageergebied.

<u>Beschermde gebieden</u>
Natura 2000-gebieden
Het plangebied ligt niet in een Natura 2000-gebied. Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied is Hollands Diep en ligt op circa zes kilometer afstand ten noorden van het plangebied (zie Figuur 4-1). Dit gebied is aangewezen op basis van de Habitatrichtlijn en de Vogelrichtlijn. Overige Natura 2000-gebieden in de omgeving van het plangebied zijn het Ulvenhoutse Bos, Langstraat, Biesbosch, Krammer-Volkerak en Brabantse Wal.



Figuur 4-1 Natura 2000-gebieden in de omgeving van de functiewijzigingen. Bron: AERIUS-calculator, versie 2023.0.1.

Bij voorliggend planvoornemen is er zowel sprake van een realisatiefase als gebruiksfase. Er kan daardoor sprake zijn van zowel tijdelijke als permanente effecten.

Gezien de afstand van het plangebied tot het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied in combinatie met het planvoornemen is de kans op directe significant negatieve effecten uit te sluiten. Een indirect effect als gevolg van verzuring en vermesting kan vanuit het nieuwe voornemen, in de permanente situatie (gebruikssituatie) tevens worden uitgesloten. Het planvoornemen maakt geen nieuwe weg mogelijk, maar gaat enkel om een reconstructie van een bestaande weg, waardoor geen extra verkeersaantrekkende werking te verwachten is.

Stikstofdepositie
Door Antea Group is in juli 2023 een stikstofdepositie-onderzoek uitgevoerd (Bestemmingsplan reconstructie N389, Stikstofdepositie-onderzoek, d.d. 10-11-2023). De resultaten en conclusies uit dit rapport worden hieronder besproken. De rapportage is als bijlage 5 bij dit bestemmingsplan opgenomen.

Het voorliggende bestemmingsplan is opgesteld omdat een aantal van de voorgenomen ontwikkelingen niet binnen het huidige bestemmingsplan passen (functiewijzigingen). Ten behoeve van dit bestemmingsplan dienen de maximale planologische mogelijkheden beschouwd te worden ten opzichte van de huidige planologisch legale invulling. Dit houdt in dat voor het bestemmingsplan de functiewijzigingen beschouwd moeten worden. Dit zijn:

- De nieuwe rotonde op de huidige kruising Zevenbergseweg / Strijpenseweg.
- De nieuwe brug over de Mark met haar gewijzigde aanlandingen en de verplaatsing van het fietspad.

Het plan voorziet een reconstructie van de N389 waarbij in de basis de weg hetzelfde blijft. Wel worden er een aantal aanpassingen doorgevoerd om bijvoorbeeld de verkeersveiligheid te verbeteren. Deze aanpassingen leiden niet tot veranderingen in verkeerstromen omdat deze punten geen doorstromingsknelpunten zijn. Bij doorstromingsknelpunten kan er bijvoorbeeld sprake zijn van omrijdend verkeer dat door de aanpassing weer gebruik gaat maken van de N389. Doordat de N389 geen doorstromingsknelpunten kent zal er geen sprake zijn van omrijdend verkeer en dus grootschalig veranderende verkeersstromen die tot andere verkeersintensiteiten zal leiden.

Omdat beide functiewijzigingen niet leiden tot veranderende verkeersstromen in de nieuwe situatie is enkel de realisatiefase beschouwd. De realisatiefase betreft een tijdelijke situatie. Hierbij zullen er werkzaamheden plaatsvinden ten behoeve van de aanleg van de rotonde en de brug. Daarnaast zal door de werkzaamheden een deel van het huidige verkeer (tijdelijk) anders gaan rijden.

Tijdens de realisatiefase worden er mobiele werktuigen ingezet. De inzet van deze mobiele werktuigen leiden tot een uitstoot van stikstofemissie. Voor het uitvoeren van de werkzaamheden worden er tevens (tijdelijke) omleidingsroutes ingezet. De verplaatsing van het verkeer door de omleidingsroutes kan leiden tot een wijziging van emissies en/of deposities. Worstcase zijn alle emissies (werktuigen, bouwverkeer en omleidingsroutes) die gemoeid zijn met beide functiewijzigingen in het AERIUS-model ingevoerd.

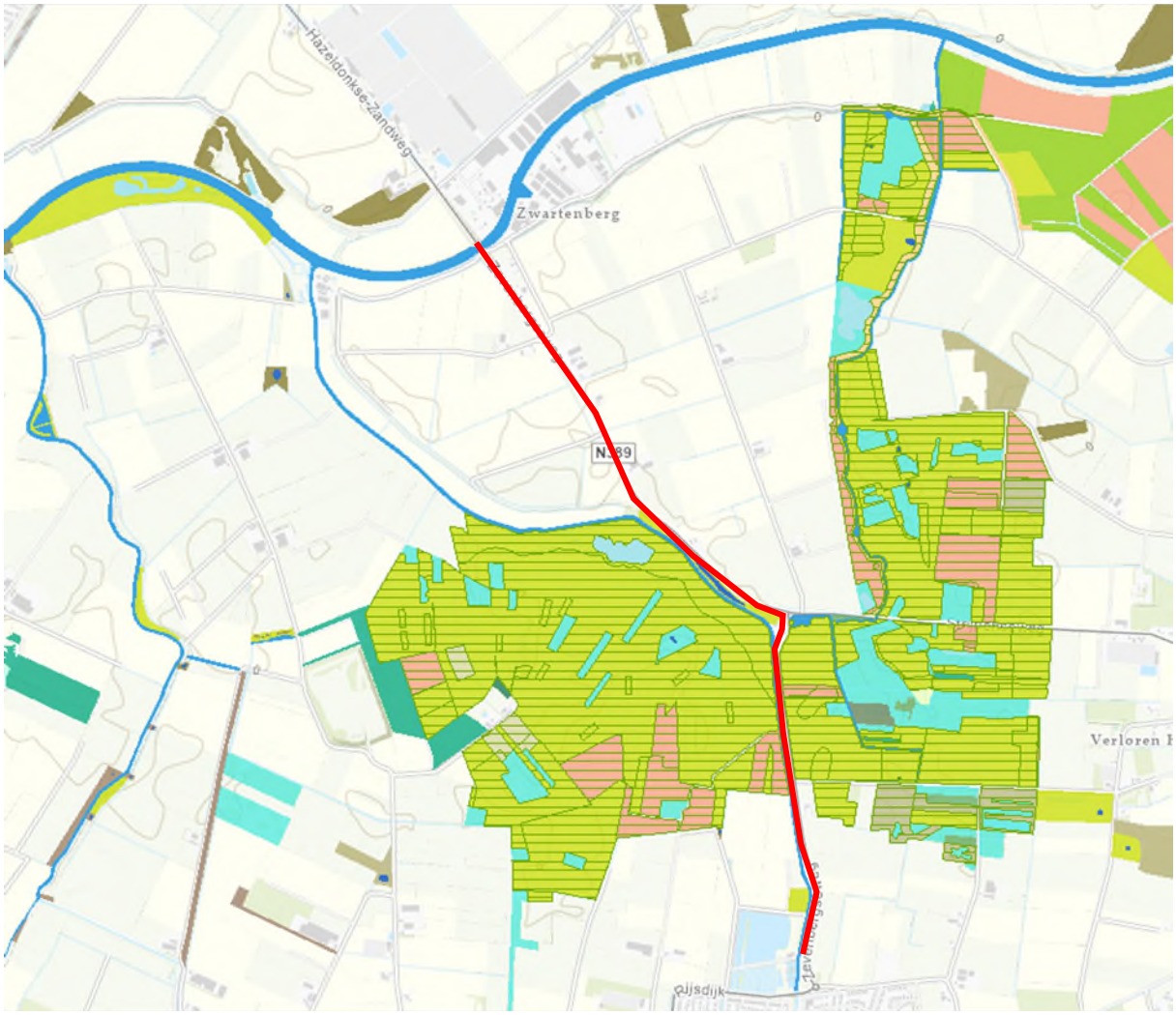
De berekeningen zijn uitgevoerd met het rekenprogramma AERIUS Calculator, versie 2023.0.1, voor het rekenjaar 2023.

Uit de rekenresultaten van de realisatiefase volgt een maximale (tijdelijke) toename van 0,00 mol/ha/jaar op de omliggende Natura 2000-gebieden. Omdat er geen sprake is van wijzigingen in verkeersstromen na gereedkomen van de functiewijzigingen kent het plan ook geen toename in de gebruiksfase.

Uit de met AERIUS Calculator uitgevoerde berekeningen blijkt dat er als gevolg van de voorgenomen werkzaamheden en bijbehorende omleidingen geen sprake is van een toename van de stikstofdepositie. Hiermee is voor het plan de zekerheid verkregen dat de natuurlijke kenmerken van de Natura 2000-gebieden niet zal aantasten.

Natuurnetwerk Brabant

Het plangebied bevindt zich niet binnen de begrenzing van het NNB, maar direct langs het plangebied grenzen wel NNB gebieden als EVZ (N12.02 Kruiden- en faunarijk grasland, zie ook figuur 2.6). Daarnaast is de Mark aangewezen als NNB-gebied (N03.01 – Beek en Bron).



Figuur 4-2 NNB-gebieden in de omgeving van het plangebied. Bron: Kaartbank Brabant.

Het plangebied komt hiermee langs het NNB te liggen, maar van een wijziging in de NNB is geen sprake. Ook ten opzichte van de huidige situatie treedt geen wijziging op en tevens geen aanvullende verstoring ten opzichte van het huidige gebruik in het plangebied. Derhalve zijn vervolgstappen niet aan de orde voor het beleid van het Natuurnetwerk Brabant.

Beschermde houtopstanden Wnb

De bomen in het plangebied vallen onder de bescherming van de Wnb. Het oppervlak aan houtopstanden dat verloren gaat, dient nader bepaald te worden. Voor deze bomen geldt vervolgens een meldingsplicht bij het bevoegd gezag (provincie Noord-Brabant) en een herplantplicht. Bij de herplantplicht dient de afstand van de verloren bomenlanen gecompenseerd te worden, zo dichtbij mogelijk van waar de voormalige bomen zijn verwijderd. Aangezien het een laanstructuur betreft is het van belang om de ruimte te compenseren en niet één op één het aantal bomen (jonge bomen zijn niet vergelijkbaar met de huidige bomen). Een kilometer bomenlaan wordt dus gecompenseerd met een kilometer lange bomenlaan. Daarnaast is ook de Beschermde bomenlijst 2014 van de gemeente Etten-Leur relevant. Over het behouden of compenseren van bomen wordt verder ingegaan in de paragraaf bomeninventarisatie.

Kansen voor natuurwaarden
In het plangebied zijn de volgende kansen voor het behoud en/of vergroten, verbeteren of verbinden van de Natuurwaarden geïdentificeerd:

- kwaliteit en aansluiting vegetatie verbeteren, bijvoorbeeld door middel van natuurlijker maaibeheer, aanplanten van inheemse soorten of aanbrengen van bloemrijke vegetatie;
- inzaaien van wegbermen/fietswegbermen met een inheems bloemenmengsel.

Langs het gehele tracé zullen de bermen ecologisch en extensief worden beheerd. De 1e meter van de rijbaan en de 1e halve meter van het fietspad dienen wel intensief beheerd te worden.

Bomeninventarisatie
Het merendeel van de bomenrijen bestaan uit wegbeplanting met gewone es, schietwilgen en Zweedse lijsterbes. In de rapportage (welke is bijgevoegd als bijlage 4 bij dit bestemmingsplan) zijn kaarten opgenomen waarop de locaties van de ingemeten bomen zijn weergegeven. Een deel van de geïnventariseerde bomen zijn in een matige tot redelijke staat. In de bomen zijn bijvoorbeeld parasitaire schimmels, essentakkensterfte en beschadigingen waargenomen.

Vooral grote volwassen bomen dragen bij aan een hoge biodiversiteit en vervullen veel ecosysteemdiensten. Ten behoeve van de voorgenomen werkzaamheden wordt het volgende geadviseerd:

- Kap alleen bomen indien het noodzakelijk is voor de realisatie van het project;
- Bescherm de te behouden bomen (rondom de begrenzing van het voornemen) en hun groeiplaatsen door er in de uitvoeringsfase een stevig hek om de gehele groeiplaats (globaal de kroonprojectie) te plaatsen. Binnen dit hek mogen geen werkzaamheden, materiaal en/of materieel opslag of ophogingen (>10 cm) plaatsvinden. Door opslag en materieel ver genoeg van bestaande bomen weg te houden (bijvoorbeeld opslag in een weiland te plaatsen) kan het aantal hekken beperkt blijven;
- Eventuele takken van te behouden bomen die zich binnen het werkterrein bevinden worden alleen door en met toestemming van een ter zake deskundige (ETW) verwijderd;
- Indien er zich tijdens de werkzaamheden knelpunten met betrekking tot bomen voordoen (zoals het aantreffen van dikke stabiliteits-worteling) neem dan altijd contact op met een ter zake deskundige (ETT);
- Het wordt geadviseerd om kapwerkzaamheden uit te voeren buiten het broedseizoen van vogels, om zo mogelijk verstoring te voorkomen.

Het ontwerp voorziet in compensatie van de te kappen bomen. De locatie van de nieuwe bomen is gekozen aan de hand van het groenstructuurplan. In het ontwerp worden 184 bomen gekapt en komen 209 nieuwe bomen terug. Dit is een toename van 25 bomen.

In de inventarisatie zijn 15 bomen opgenomen die in 2022 zijn verwijderd door provincie Noord-Brabant, gezien uit de laatste veiligheidscheck (VTA controle) werd geadviseerd deze bomen te rooien. Ook voor deze bomen geldt een herplantplicht, en deze zullen daarom worden gecompenseerd binnen het plan. De nieuwe bomen worden bij voorkeur op dezelfde locatie herplant, maar in ieder geval binnen het project gecompenseerd (op enkele plaatsen zijn bomen in conflict met het groenstructuurplan). Onder de gekapte bomen bevinden zich 10 knotwilgen. Deze zijn gecompenseerd door 13 nieuwe knotwilgen. De gekapte essen worden vervangen door andere bomen om meer diversiteit te krijgen en omdat essen gevoelig zijn voor ziekte.

Ecologisch werkprotocol
Naar aanleiding van de aangetroffen beschermde soorten langs het tracé van de N389 is een ecologisch werkprotocol opgesteld. In dit werkprotocol staat voor de verschillende type werkzaamheden per soort beschreven welke maatregelen getroffen dienen te worden.

Conclusie
Om overtreding van verbodsbepalingen uit de Wet natuurbescherming te voorkomen en om zorgvuldig met de aanwezige soorten om te gaan, dienen de werkzaamheden uitgevoerd te worden conform het ecologisch werkprotocol.

Wanneer rekening wordt gehouden met de beschreven maatregelen wordt geconcludeerd dat het aspect ‘natuur’ geen belemmering vormt voor het planvoornemen.

4.3 Archeologie en cultuurhistorie

Kader

Archeologie

In de Wet op de Archeologische Monumentenzorg is de verantwoordelijkheid voor archeologie(-beleid) grotendeels bij de gemeentelijke overheid neergelegd. Gemeenten dienen archeologie te borgen in hun ruimtelijk beleid, bijvoorbeeld door dubbelbestemmingen voor archeologie op te nemen in bestemmingsplannen.

De gemeente Etten-Leur heeft een beleidsadvieskaart met betrekking tot archeologie. Het plangebied ligt op deze kaart in zones met een hoge, middelhoge en lage verwachting. In het vigerende bestemmingsplan 'Buitengebied' (vastgesteld op 30-09-2013) zijn deze gebieden aangeduid met de dubbelbestemmingen 'Waarde – Archeologie 1', 'Waarde – Archeologie 3' en 'Waarde – Archeologie 4'.

Cultuurhistorie

Op 1 januari 2012 is de wet Modernisering monumentenzorg (Momo) in werking getreden. Een belangrijke doelstelling van de Modernisering van de Monumentenzorg is het versterken van de koppeling tussen erfgoed en ruimte. In het kader van de Momo dient in de toelichting van elk bestemmingsplan of ruimtelijke onderbouwing beschreven te worden op welke wijze met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden.

Toetsing

Archeologie

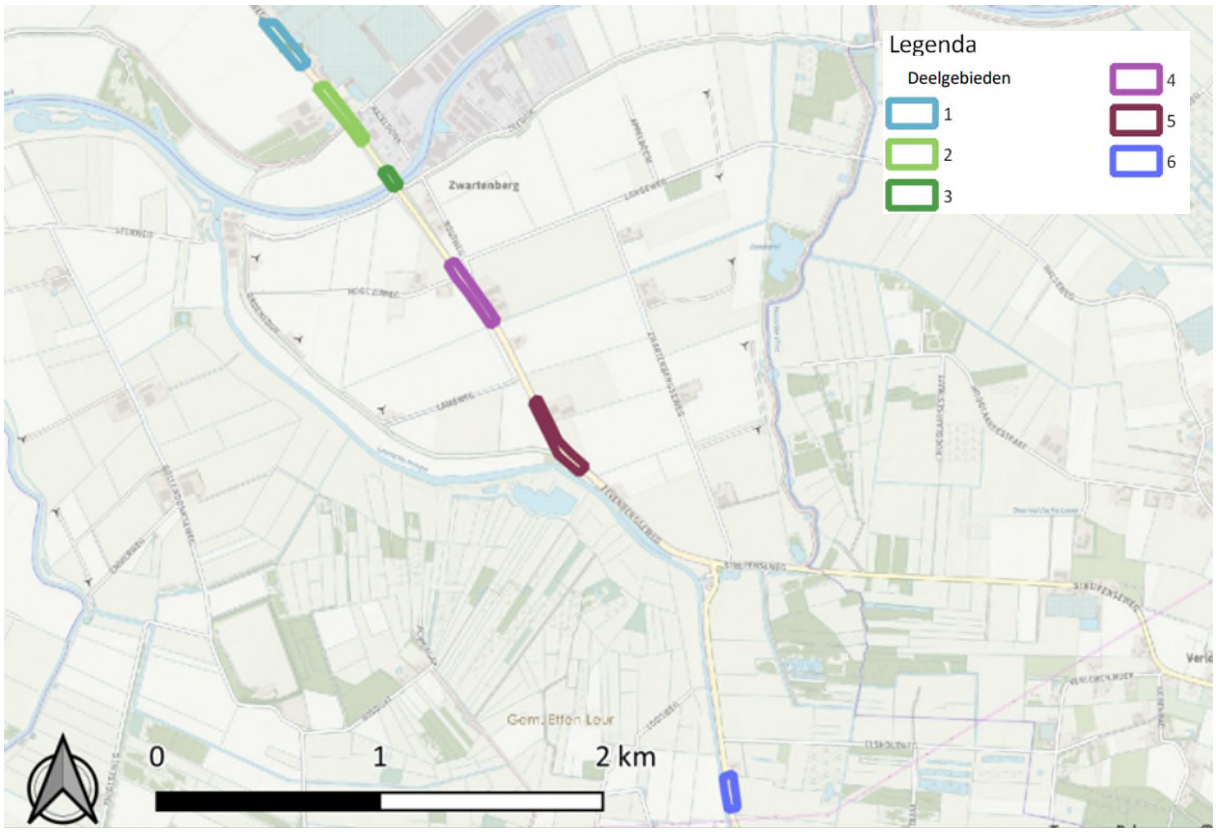
In november 2022 is in opdracht van de provincie Noord-Brabant door Antea Group een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd voor plangebied in gemeenten Moerdijk en Etten-Leur (Antea Group Archeologie 2022/155, Bureauonderzoek, Groot onderhoud N389 tussen Etten-Leur (gem. Etten-Leur) en Zevenbergen (gem. Moerdijk), d.d. 28-07-2022), gevolgd door een inventariserend veldonderzoek door middel van boringen in juni 2023 (Antea Group Archeologie, Inventariserend veldonderzoek met verkennende boringen (IVO-O), Groot onderhoud N389 (Zevenbergen – Etten-Leur), d.d. 17-10-2023). De conclusies en aanbevelingen uit het onderzoek zijn hieronder voor het traject binnen de gemeente Etten-Leur beschreven. De rapportages zijn als bijlagen 6 en 7 bij dit bestemmingsplan opgenomen.

<u>Bureauonderzoek</u>

Op basis van het bureauonderzoek kunnen archeologische resten in de gebieden van de dekzandruggen verwacht worden. Het pleistocene dekzand in de ondergrond was toegankelijk voor jagers en verzamelaars uit het laat-paleolithicum en mesolithicum. Deze groepen kozen voornamelijk de flanken van dekzandruggen als vestigingsplaats. Binnen het plangebied zijn volgens de geomorfologische kaart en de AHN drie dekzandruggen aanwezig.

<u>Booronderzoek</u>

Ten behoeve van het booronderzoek is het onderzoeksgebied opgedeeld in deelgebieden. Deelgebieden 1 tot en met 3 liggen in de gemeente Zevenbergen en worden daarom niet behandeld in dit bestemmingsplan. Deelgebieden 4 tot en met 6 zijn relevant voor het onderhavige bestemmingsplan.



Figuur 4-3 Deelgebieden archeologisch onderzoek. Bron: Inventariserend veldonderzoek, Antea Group, 17-10-2023.

Binnen het plangebied is één potentieel archeologisch niveau aangetroffen: de top van het dekzand. Hier kunnen zich archeologische resten uit laat paleolithicum en mesolithicum bevinden. De top van het dekzand bevindt zich in de deelgebieden 4 en 5 tussen 0,5 en 0,6 m -NAP. Archeologische lagen zijn hier tussen 0,6 en 0,8 m -NAP aangetroffen. Voor deelgebieden 4 en het noordelijk deel van deelgebied 5 wordt geadviseerd om werkzaamheden tot 0,3 m -NAP te beperken. In deze zone blijft sprake van een (middel)hoge verwachting.

Waarschijnlijk is het in deelgebied 4 mogelijk om de graafwerkzaamheden te beperken tot 0,3 m -NAP. Hier is een ophogingspakket van ongeveer 0,5 m in de berm van de weg aanwezig. De verwachting is dat het potentieel archeologisch niveau tijdens de graafwerkzaamheden niet wordt geraakt.

In deelgebied 5 zijn de geplande graafwerkzaamheden dieper dan 0,3 m -NAP. Deze graafwerkzaamheden zijn gepland tot 0,6 m -NAP. Daarom wordt het potentiële archeologische niveau in het noorden van deelgebied 5 door de werkzaamheden geraakt. Indien het niet mogelijk is om de grens van 0,3 m -NAP aan te houden, wordt nader archeologische onderzoek in de vorm van proefsleuvenonderzoek, variant archeologische begeleiding geadviseerd. Het doel van dit onderzoek is nader te bepalen of archeologische resten aanwezig zijn in deze zone.

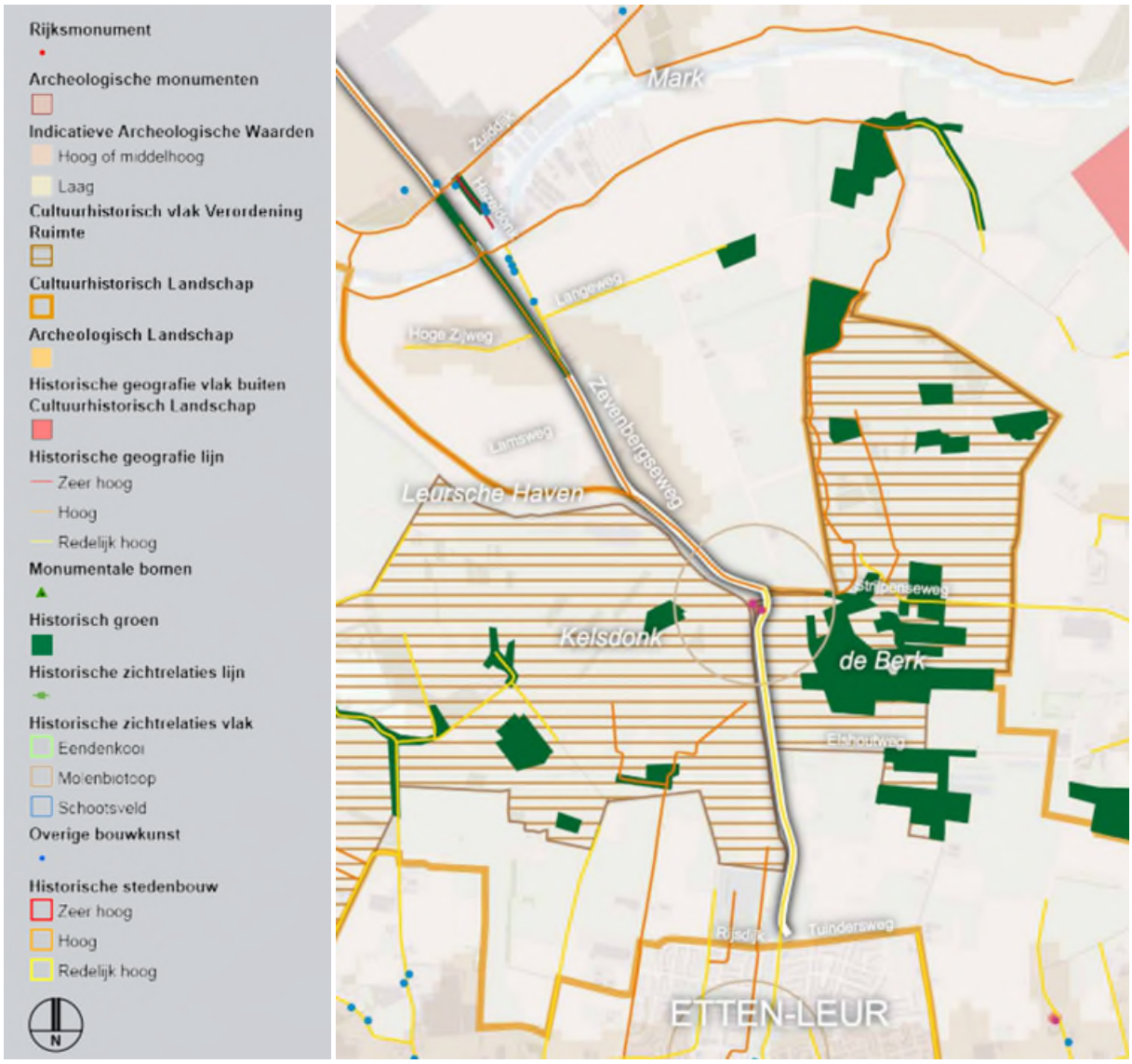


Figuur 4-4 Resultaten booronderzoek. Bron: Inventariserend veldonderzoek, Antea Group, 17-10-2023.

In de rest van het plangebied zijn op basis van de resultaten uit het zuidelijk deel van deelgebied 5 en heel deelgebied 6 geen potentiële archeologische niveaus aanwezig. Dit gebied kan worden vrijgegeven. Op basis van dit advies wordt de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie 3' niet overgenomen in het nieuwe bestemmingsplan.

Ook voor vrijgegeven delen van plangebieden bestaat altijd de mogelijkheid dat er tijdens graafwerkzaamheden toch losse sporen en vondsten worden aangetroffen. Het betreft dan vaak kleine sporen of resten die niet door middel van een booronderzoek kunnen worden opgespoord. Op grond van artikel 5.10 van de Erfgoedwet dient zo spoedig mogelijk melding te worden gemaakt van de vondst bij de Minister (de Rijksdienst voor het Cultureel). Een vondstmelding bij de gemeentelijk of provinciaal archeoloog kan ook.

Cultuurhistorie
In het Groenstructuurplan N389 (BRO, maart 2018) is een inventarisatie gemaakt van de cultuurhistorische waarden. Dit is hieronder beschreven.



Figuur 4-5 Cultuurhistorische waarden in het plangebied en omgeving. Bron: Groenstructuurplan N389, BRO, maart 2018.

De omgeving van de weg behoort tot het cultuurhistorisch landschap ‘landgoederen en veenrelicten bij Zundert en Etten-Leur’ (het plangebied met de weg zelf is hiervan uitgesloten). Het gebied bevat tal van sporen van vroegere turfwinning, onder meer in de vorm van turfvaarten. Langs het tracé van de N389 ligt bijvoorbeeld de Leursche Haven, een waterloop die Etten-Leur verbindt met de Mark. De nadruk ligt hier op het behouden en versterken van structuren en relicten van vervening zoals de kleinschalige verkaveling in de polders en de logische samenhang tussen de turfvaarten. Een gedeelte is planologisch beschermd doordat het is opgenomen in de Omgevingsverordening Noord-Brabant. De N389 valt buiten dit vlak.

De weg is aangeduid als ‘historische geografie lijn’ van hoge en redelijk hoge waarde. Het gedeelte Zevenbergseweg vanaf de rotonde Rijsdijk naar de kruising Strijpenseweg is getypeerd als ‘redelijk hoog’. Vanaf deze kruising tot de brug is de Zevenbergseweg getypeerd als ‘hoog’. De historisch-geografische lijn blijft bestaan, met enkele aanpassingen ter plaatse van het kruispunt N389-Strijpenseweg en de (aanlanding van de) brug over de Mark. Deze wijzigingen horen bij de functie en het karakter van een dergelijke historisch-geografische lijn en leiden in dit geval niet tot het verlies van belangrijke cultuurhistorische waarden.

Nabij het kruispunt N389-Strijpenseweg, waar de rotonde gerealiseerd zal worden, zijn twee rijksmonumenten gesitueerd; de Zwartenbergse Poldermolen (RM-15433) en het naastgelegen dorpshuis (RM-15432). De Zwartenbergse Poldermolen is een markante poldermolen die vrij in het landschap staat. Rondom de molen is een ‘Historische zichtrelaties vlak’ in de vorm van een molenbiotoop opgenomen. De molenbioop zorgt er voor dat dit bouwwerk tot zijn recht komt in het landschap. Historisch gezien blijft zichtbaar hoe deze molen in zijn

vrije omgeving functioneerde. De herinricht van het kruispunt tot rotonde heeft afgezien van eventuele obstakels in het blikveld geen negatief effect op de beschermde cultuurhistorische waarden. Over eventuele obstakels in deze zone dient afgestemd te worden met het bevoegd gezag en de molenaar. Te kappen bomen worden in de molenbiotoop bij voorkeur niet gecompenseerd.

Historische 'overige bouwkunst' in de omgeving hangen samen met enkele historische gebouwen en bebouwingsclusters langs de dijken in de zeekleipolders. Deze bestaan voornamelijk uit oude woonhuizen en boerderijen. De bouwvolumes zijn geclusterd tussen de N389 en de parallelweg Boutweg. De aanpassingen aan de (aanlanding van de) brug zullen grotendeels aan de zuidzijde plaatsvinden en hebben zodoende geen effect op de historische bebouwing.

Langs het tracé zijn diverse 'historische groenstructuren' gelegen. In de Westpolder bevinden zich gedeeltelijk oorspronkelijke langgerekte percelen met oud hakhout en struwelen. In de Oostpolder bevindt zich een groter geheel op afstand, natuurreservaat de Berk. Langs de aanlanding van de brug staat een laanstructuur van Meelbes uit de periode 1893-1950, met een historische waarde van redelijk hoog. Ten behoeve van de aanpassingen aan de aanlanding dient aan de zuidwestzijde van de brug een historische structuur verwijderd te worden. Hier wordt weer een nieuwe groenstructuur aangebracht. Ook in het algemeen geldt dat de te verwijderen bomen overal ruim worden gecompenseerd waarbij de groenstructuren zoveel mogelijk worden behouden.

Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat de aspecten 'archeologie en cultuurhistorie' geen belemmeringen opleveren voor het planvoornemen.

Naar aanleiding van de resultaten van het archeologisch onderzoek wordt de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie 3' niet overgenomen in het nieuwe bestemmingsplan.

4.4 Externe veiligheid

Kader

De externe veiligheidsregelgeving is gericht op het beperken en beheersen van risico's en effecten van calamiteiten alsmede het bevorderen van de veiligheid van personen in de omgeving van activiteiten (bedrijven en transport) met gevaarlijke stoffen. Dat gebeurt door te voorkomen dat te dicht bij gevoelige bestemmingen activiteiten met gevaarlijke stoffen plaatsvinden, door de zelfredzaamheid te bevorderen en door de calamiteitenbestrijding te optimaliseren.

De wet- en regelgeving ten aanzien van externe veiligheid is vastgelegd in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi), het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb), de Structuurvisie buisleidingen, het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) en het Basisnet. Om voldoende ruimte aan te houden tussen risicobronnen en de personen of objecten die risico lopen (kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten) moeten vaak afstanden in acht worden genomen. Ook ontwikkelingsmogelijkheden die ingrijpen in de personendichtheid rondom een risicobron kunnen om onderzoek vragen. Bij externe veiligheid wordt onderscheid gemaakt in het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Het PR is de kans dat een persoon, die (onafgebroken en onbeschermd) op een bepaalde plaats aanwezig is, overlijdt als gevolg van een calamiteit op het terrein van een inrichting of bij een transportmodaliteit. Het groepsrisico (GR) bestaat uit de cumulatieve kans per jaar dat een groep van een bepaalde omvang overlijdt als gevolg van een calamiteit op het terrein van een inrichting of bij een transportmodaliteit.

De wetgeving rond externe veiligheid richt zich op het beschermen van kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten. Kwetsbaar zijn onder meer woningen, onderwijs- en gezondheidsinstellingen en kinderopvang- en dagverblijven. Beperkt kwetsbaar zijn onder meer kantoren, winkels, horeca en parkeerterreinen.

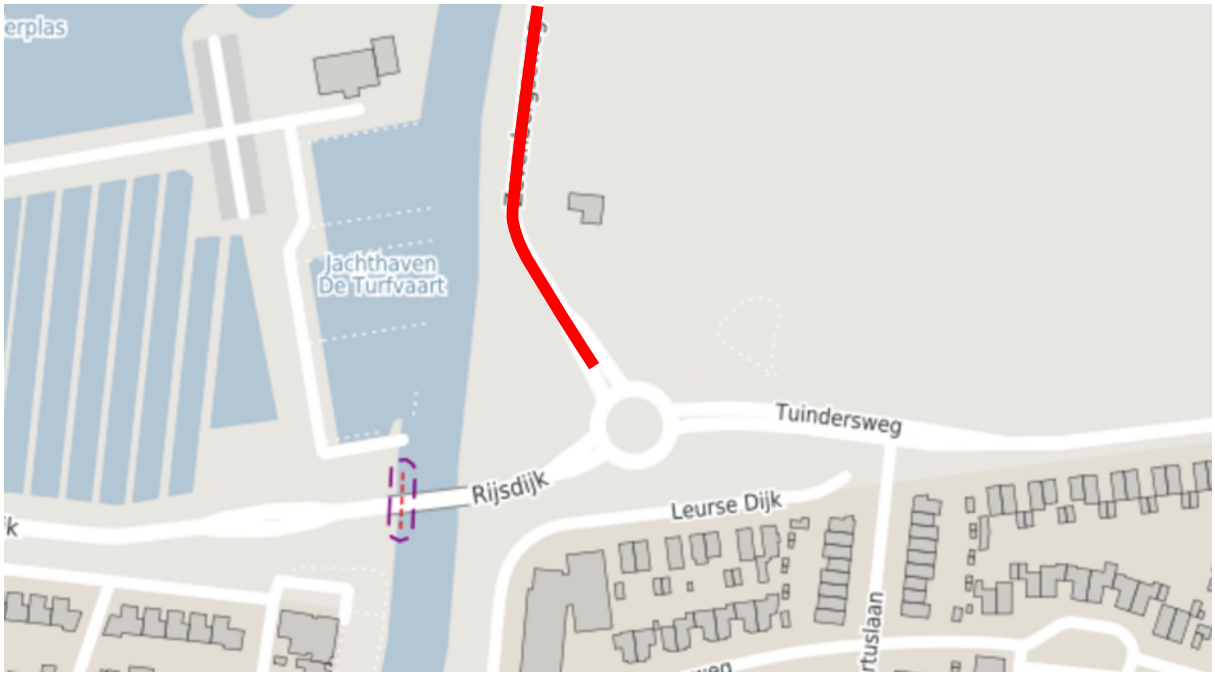
Toetsing

Over de N389 worden geen gevaarlijke stoffen vervoerd. Het risico van de weg zelf voor de omgeving hoeft dus niet te worden beschouwd. De impact van de omgeving op de N389 dient wel te worden beschouwd. In de omgeving van het plangebied bevinden zich verschillende risicobronnen. De volgende risicobronnen zijn mogelijk relevant in relatie tot de N389:

- Hogedruk aardgastransportleiding Z-524-01;
- Inrichting Shell Nederland Chemie B.V.

Inrichting Shell Nederland Chemie B.V.
Ten noorden van het plangebied op circa 4 kilometer ligt de BRZO Inrichting Shell Nederland Chemie B.V. Het toxisch invloedsgebied van deze inrichting ligt over de N389. Aangezien er binnen het plangebied geen verblijfsobjecten mogelijk worden gemaakt is het toxisch scenario niet relevant. De inrichting is daarmee niet relevant met betrekking tot de N389.

Hogedruk aardgastransportleiding Z-524-01
Ten westen van de N389 ligt een loze mantelbuis van een hogedruk aardgastransportleiding (de rest van de hogedruk aardgastransportleiding is reeds geamoveerd). De ligging van deze leiding is weergegeven in Figuur 4-6.



Figuur 4-6 Ligging van de hogedruk aardgastransportleiding (rode stippellijn) ten opzichte van de N389 (dikke rode lijn).

Naast het feit dat de overgebleven mantelbuis niet meer in gebruik is reikt het invloedsgebied van deze leiding ook niet tot het plangebied. Het is dan ook geen relevante risicobron met betrekking tot de N389.

Conclusie
Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het plan.

4.5 Verkeer en parkeren

Kader
Om een inschatting te maken van de verkeersaantrekkende werking en het benodigde aantal parkeerplaatsen van een nieuwe ontwikkeling kan gebruik worden gemaakt van de kencijfers uit de publicatie ‘Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie’ van het CROW.

Toetsing
Het planvoornemen maakt geen nieuwe weg mogelijk, maar gaat enkel om een reconstructie van een bestaande weg. Het voornemen leidt daarom na afronding niet tot een wijziging van de verkeersstromen of een extra verkeersaantrekkende werking. Ook is er geen sprake van een parkeerbehoefte. De verkeersgeneratie en parkeerbehoefte zijn daarom niet verder onderzocht.

Conclusie
De aspecten ‘verkeer en parkeren’ vormen geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

4.6 Geluid

Kader

Op grond van de Wet geluidhinder geldt rond wegen met een maximumsnelheid hoger dan 30 km/uur, spoorwegen en inrichtingen die in belangrijke mate geluidhinder veroorzaken, een geluidzone. De Wet geluidhinder is alleen van toepassing binnen de wettelijke vastgestelde zone van de weg. Binnen de zone van een weg dient een akoestisch onderzoek plaats te vinden naar de geluidbelasting op de binnen de zone gelegen woningen en andere geluidgevoelige gebouwen. De breedte van de geluidzone langs de weg is geregeld in artikel 74 Wet geluidhinder en is gerelateerd aan het aantal rijstroken en het type van de weg (stedelijk of buitenstedelijk De afstanden worden aan weerszijden van de weg gemeten vanaf de buitenste begrenzing van de buitenste rijstrook). De ruimte boven en onder de weg behoort eveneens tot de zone van de weg.

De berekende geluidbelasting dient getoetst te worden aan de grenswaarden uit de Wet geluidhinder. Indien de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting (ook wel voorkeurswaarde genoemd) wordt overschreden, dient beoordeeld te worden of maatregelen ter beperking van het geluid mogelijk zijn. Als maatregelen niet mogelijk en/of doelmatig zijn, dan kan onder bepaalde voorwaarden een hogere waarde worden vastgesteld door het bevoegd gezag.

Geluidnormen bij de reconstructie van een weg
Bij een wijziging aan een weg is de normering afhankelijk van de situatie voorafgaand aan het wijzigen. De ten hoogste toelaatbare geluidbelasting bij wijzigingen op of aan een weg zijn vermeld in de artikelen 100, 100a en 100b. Er is sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder bij een wijziging op of aan een aanwezige weg waarbij de toename in geluidbelasting 2 dB (onafgerond 1,50 dB) of meer bedraagt. Toenames van 6 dB of meer zijn niet toegestaan, tenzij er elders voor een gelijk aantal woningen een ten minste gelijke afname in geluidbelasting optreedt.

Op basis van artikel 99, lid 2, Wet geluidhinder dienen bij wijzigingen op of aan een weg ook andere wegen te worden onderzocht waar naar verwachting een toename van 2 dB of meer zal optreden als gevolg van de wijzigingen op of aan de eerdergenoemde weg. Het betreft hier de zogenaamde ‘neveneffecten’ of ‘uitstraling van de reconstructie’. Op deze wegvakken is geen geluidnorm van toepassing.

Toetsing

Door Antea Group is in juni 2023 een akoestisch onderzoek uitgevoerd voor het traject tussen Etten-Leur en Zevenbergen (Akoestisch onderzoek, Reconstructieonderzoek – groot onderhoud N389, d.d. 10-07-2023). De conclusies en aanbevelingen uit het onderzoek zijn hieronder voor het traject binnen de gemeente Etten-Leur beschreven. De rapportage is als bijlage 8 bij dit bestemmingsplan opgenomen.

In dit onderzoek wordt in het kader van de wegwijzigingen de N389 beschouwd. Het betreft een weg met twee rijstroken in buitenstedelijk gebied. Deze weg heeft daarmee een zonebreedte van 250 m. In samenspraak met het bevoegd gezag is ervoor gekozen de zone in het verlengde van de weg uit te breiden met 1/3de van de zonebreedte, om zo tot het onderzoeksgebied te komen waarbinnen de woningen zijn gelegen die beschouwd worden.

Reconstructietoets
Uit de rekenresultaten blijkt dat er op het traject tussen Etten-Leur en de rivier de Mark (kilometrering 1,0 tot 4,9) geen sprake is van een toename van 2 dB of hoger, en er dus geen sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Er is dan ook geen sprake van een overschrijding van de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting, en er hoeven geen hogere waarden te worden vastgesteld. Daarmee is een beschouwing van de cumulatieve geluidbelasting door het bevoegd gezag in het kader van de Wet geluidhinder ook niet aan de orde.

Gezien de wijziging aan de weg zijn grondslag vindt in groot onderhoud en de daadwerkelijke fysieke wijziging gering is, vinden er geen wijzigingen in de verkeersstromen plaats. Er is dan ook geen verkeersaantrekkende werking als gevolg van het plan. Daarmee is er geen geluidtoename op de omliggende wegen, en zijn neveneffecten uitgesloten en is er geen reden om aan te nemen dat de geluidkwaliteit in de omgeving afneemt als gevolg van het plan.

Conclusie
Het aspect ‘geluid’ vormt geen belemmering voor het vaststellen van het voorliggende bestemmingsplan.

4.7 Luchtkwaliteit

Kader
Hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer (titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen, ook wel bekend als de 'Wet luchtkwaliteit') bevat de regelgeving op het gebied van luchtkwaliteit. In de Wet milieubeheer zijn luchtkwaliteitseisen opgenomen voor diverse verontreinigende stoffen, waaronder stikstofdioxide (NO2) en fijnstof (PM10). In artikel 5.16 van de Wet milieubeheer is vastgelegd dat bestuursorganen bevoegdheden (zoals het vaststellen van een bestemmingsplan) mogen uitoefenen wanneer sprake is van één of meer van de volgende gevallen:

- er is geen sprake van een (dreigende) overschrijding van de grenswaarden;
- de concentratie van de desbetreffende stoffen in de buitenlucht verbetert of blijft tenminste gelijk;
- het plan draagt 'niet in betekenende mate' bij aan de concentratie van de desbetreffende stoffen in de buitenlucht;
- de ontwikkeling is opgenomen in een vastgesteld programma, zoals het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

Niet in betekenende mate
Een nadere uitwerking van de regelgeving met betrekking tot het begrip 'niet in betekenende mate' is vastgelegd in het 'Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)' en de 'Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)'. In de Regeling zijn categorieën van gevallen benoemd die in ieder geval als 'niet in betekenende mate' (NIBM) worden aangemerkt en waarvoor toetsing aan de grenswaarden dus zonder meer achterwege kan blijven.

De criteria om te kunnen beoordelen of voor een project sprake is van NIBM, zijn vastgelegd in de AMvB-NIBM. In de AMvB-NIBM is vastgelegd dat na vaststelling van het NSL of een regionaal programma een grens van 3% verslechtering van de luchtkwaliteit (een toename van maximaal 1,2 µg/m3 NO_2 of PM_{10}) als 'niet in betekenende mate' wordt beschouwd.

Onderzoek
Het project heeft geen extra verkeersgeneratie als gevolg. Daarom kan gesteld worden dat het project niet in betekenende mate bijdraagt aan luchtvervuiling. Nader onderzoek is niet noodzakelijk.

Conclusie
Het aspect ‘luchtkwaliteit’ vormt geen belemmeringen voor de voorgenomen ontwikkeling.

4.8 Trillingshinder

Kader
Wegverkeer, voor en na het onderhoud, en de onderhoudswerkzaamheden kunnen panden blootstellen aan trillingen. De vraag is in hoeverre deze trillingsbelasting tot schade aan een pand kan leiden en/of tot trillingshinder aanleiding kunnen geven. Met een nulmeting, om de huidige situatie wat betreft trillingsblootstelling vast te leggen, kunnen deze risico’s worden ingeschat en kunnen vervolgens indien nodig voorzieningen worden overwogen en ingepland.

Onderzoek
Ter voorbereiding op het groot onderhoud aan de N389 is in februari 2023 door Level Acoustics & Vibration een onderzoek naar trillingshinder uitgevoerd voor een dijkhuis dat op geringe afstand van de weg is gelegen, namelijk Zevenbergseweg 42 (Trillingsoverdracht N389, Schade en hinder: nulmeting, d.d. 15-02-2023). De rapportage is als bijlage 9 bij dit bestemmingsplan opgenomen.

Uit het onderzoek blijkt dat de kans op schade gering is omdat de rekenwaarde van de trillingssnelheid voldoet aan de grenswaarde in de huidige situatie. Er is geen aanleiding om de geplande werkzaamheden aan de N389 aan te passen om schade en hinder door trillingen te voorkomen.

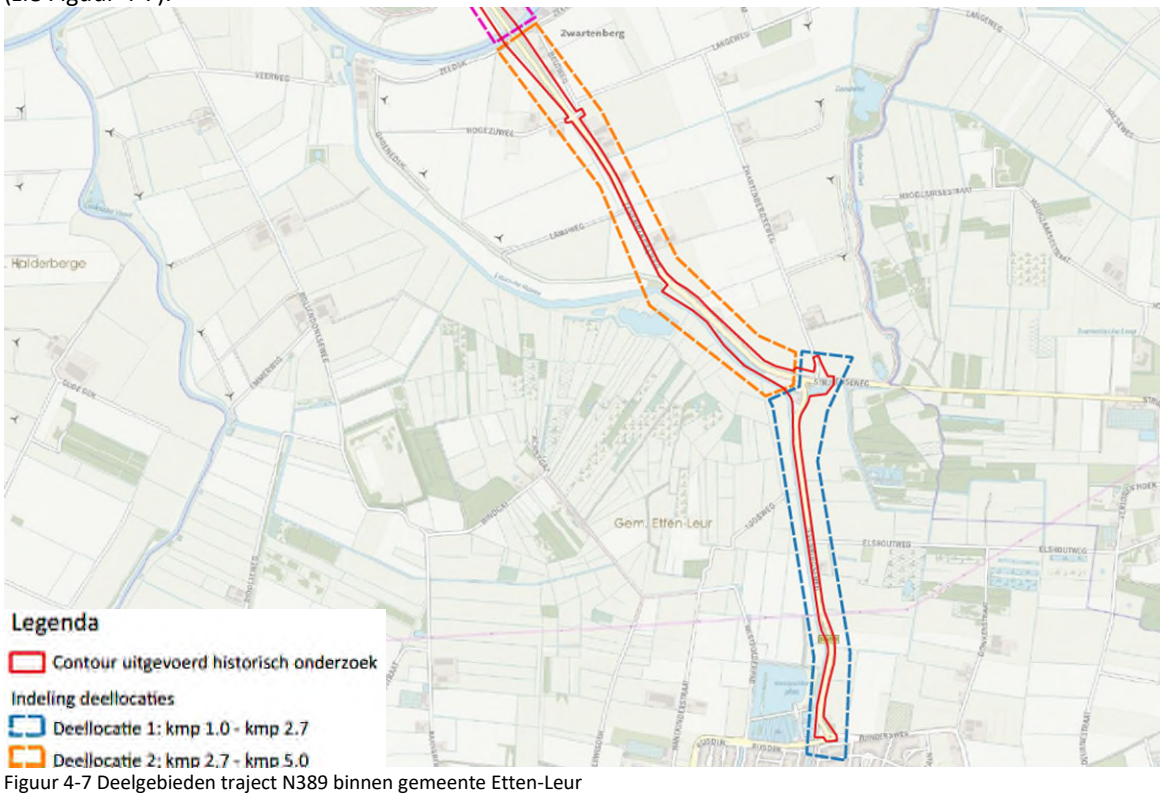
Conclusie
Het aspect 'trillingshinder' vormt geen belemmering voor het planvoornemen.

4.9 Bodem

Kader
Op grond van het Besluit ruimtelijke ordening dient in verband met de uitvoerbaarheid van een plan rekening gehouden te worden met de bodemgesteldheid in het plangebied. Bij functiewijziging dient te worden bekeken of de bodemkwaliteit voldoende is voor de beoogde functie en moet worden vastgesteld of er sprake is van een saneringsnoodzaak. In de Wet bodembescherming is bepaald dat indien de desbetreffende bodemkwaliteit niet voldoet aan de norm voor de beoogde functie, de grond zodanig dient te worden gesaneerd dat zij kan worden gebruikt door de desbetreffende functie (functiegericht saneren). Nieuwe bestemmingen dienen bij voorkeur op schone grond te worden gerealiseerd.

Onderzoek
Door Antea Group is in augustus 2022 een historisch (water)bodemonderzoek uitgevoerd voor het traject tussen Etten-Leur en Zevenbergen (Historisch (water)bodemonderzoek, Groot onderhoud N389, d.d. 15-08-2022). Naar aanleiding hiervan is ook een verkennend (water)bodemonderzoek uitgevoerd (Milieukundige onderzoeken, Groot onderhoud N389 tussen Etten-Leur en Zevenbergen, d.d. 07-09-2023). De conclusies en aanbevelingen uit het onderzoek zijn hieronder voor het traject binnen de gemeente Etten-Leur beschreven. De rapportages zijn als bijlagen 10 en 11 bij dit bestemmingsplan opgenomen.

Op basis van de bekende gegevens is het traject binnen de gemeente Etten-Leur opgedeeld in twee deellocaties (zie Figuur 4-7).



Figuur 4-7 Deelgebieden traject N389 binnen gemeente Etten-Leur

Grond
Per deellocatie kan voor grond het volgende worden geconcludeerd:

Deellocatie 01: kmp 1,0 – kmp 2,7

Binnen deze deellocatie zijn géén verdachte activiteiten bekend ter plaatse van of grenzend aan de onderzoekslocatie. Van de bekende bodemonderzoeken is één locatie grenzend aan de onderzoekslocatie aanwezig waarbij onvoldoende informatie bekend is (Zevenbergseweg 34).

In het verkennend bodemonderzoek zijn in zowel de boven- als ondergrond licht verhoogde gehalten aan diverse zware metalen, PAK, PCB en/of minerale olie aangetoond.

De grond met bodemvreemde bijmengingen voldoet overwegend aan de klasse industrie. De overige monsters voldoen aan de klassen achtergrondwaarden tot wonen.

Deellocatie 02: kmp 2,7 – kmp 5,0
Binnen deze deellocatie is ter hoogte van een deel van de zuidelijke wegberm sprake van een nazorgcontour waarbij eerder een sanering heeft plaatsgevonden en waar een ophooglaag met baggerspecie geregistreerd staat. Tevens is een voormalige watergang bekend die de onderzoekslocatie doorkruist. Verder zijn geen verdachte activiteiten ter plaatse of aangrenzend de locatie bekend noch bodemonderzoeken bekend die aanleiding geven dat de locatie verdacht is.

In het verkennend bodemonderzoek zijn ter plaatse van deellocatie 2.1, zuidelijke berm km 2.8-3.2, eveneens in zowel de boven- als ondergrond licht verhoogde gehalten aan diverse zware metalen, PAK, PCB en/of minerale olie aangetoond. In de ondergrond van deellocatie 2.2, gedempte watergang t.h.v. km 3.9 zijn geen verhoogde gehalten aan onderzochte parameters aangetoond. Op het overige terreindeel zijn in zowel de boven- als ondergrond licht verhoogde gehalten aan diverse zware metalen, PAK, PCB en/of minerale olie aangetoond. Plaatselijk is een sterk verhoogd gehalte aan PAK aangetoond (ter plaatse van boring O10, traject 0,8-1,0 m-mv; zie voor meer informatie de rapportage van het verkennend (water)bodemonderzoek).

Aanbevolen is om vervolgonderzoek te doen naar het sterk verhoogde gehalte PAK in de grond. De sterk verhoogde concentratie aan nikkel in het grondwater (PB07) kan zonder aantoonbare bron of oorzaak worden gerelateerd aan een verhoogde achtergrondwaarde, waardoor nader onderzoek achterwege kan blijven. De beslissing tot het uitvoeren van nader onderzoek is aan het bevoegd gezag.

De grond met bodemvreemde bijmengingen voldoet overwegend aan de klasse industrie. De overige monsters voldoen aan de klassen achtergrondwaarden tot wonen. Plaatselijk is sprake van niet toepasbare grond.

Grondwater
Uit het verkennend bodemonderzoek blijkt dat het grondwater van deellocatie 1.1 Zevenbergseweg 34 een licht verhoogde concentratie aan barium bevat. In het grondwater van het overige terreindeel is een licht verhoogde concentratie aan barium en/of molybdeen gemeten.

In het grondwater ter plaatse van deellocatie 2.1, zuidelijke berm km 2.8-3.2 zijn licht verhoogde concentraties aan nikkel en barium aangetoond. In het grondwater op het overige terreindeel zijn geen verhoogde concentraties aan onderzochte parameters gemeten.

Asbest
Op basis van het historisch onderzoek kan de bodem in de wegbermen, onder de klinkerverhardingen en onder het asfalt als onverdacht op het voorkomen van asbest boven de interventiewaarde worden beschouwd.

Uit het booronderzoek is gebleken dat onder de geasfalteerde rijbaan ter plaatse van deellocatie 1 (km 1,0 – 2,7) plaatselijk een fundering aanwezig is met gebonden of ongebonden volledig puin en/of brac materiaal met een dikte variërend tussen 20 à 35 cm. Onder het geasfalteerde fietspad is geen funderingslaag waargenomen.

De aanwezige (on)gebonden puin fundatie ter plaatse van deellocatie 1 is indicatief onderzocht en voldoet aan de samenstellings- en emissiewaarden voor een niet-vormgegeven bouwstof. In het puin is lokaal asbest aangetoond in een indicatief gehalte dat de grenswaarde voor nader asbestonderzoek niet overschrijdt.

Ter plaatse van deellocatie 2 (km 2,7-6,7) is onder de geasfalteerde rijbaan plaatselijk een fundering aanwezig met gebonden of ongebonden silex en plaatselijk volledig puin met een dikte variërend tussen 20 à 35 cm. Onder het geasfalteerde fietspad is een funderingslaag bestaande uit puin waargenomen.

De in deellocatie 2 aanwezige silex fundatie is indicatief onderzocht op samenstelling en emissie en voldoet indicatief aan de eisen van een niet-vormgegeven bouwstof alsook een IBC-bouwstof. Silex is als onverdacht op asbest beschouwd. In de aanwezige puinfundatie is zowel visueel als analytisch geen asbest aangetoond. De uit puin bestaande fundering is in de andere deellocaties onderzocht op kwaliteit.

Waterbodem
Uit het historisch onderzoek blijkt voor waterbodem dat voor de waterlichamen waar werkzaamheden zullen plaatsvinden geen gegevens bekend zijn die er op duiden dat de waterbodem mogelijk verontreinigd is. De waterlichamen zijn geïdentificeerd als kleinschalig oppervlaktewater met een lijnvormig karakter.

Uit het verkennend waterbodemonderzoek blijkt dat de kwaliteit van de waterbodem in de diverse watergangen (7 stuks) van deellocatie 1 varieert tussen wel/niet en onder voorwaarden toepasbaar op landbodem en in oppervlaktewater. In het algemeen is de waterbodem verspreidbaar op aangrenzend perceel.

De sliblaag van watergang 8 in deellocatie 2, ten westen van de opgang naar de brug, is onder voorwaarden toepasbaar op landbodem en in oppervlaktewater (klasse industrie, klasse A) en is verspreidbaar op aangrenzend perceel. De vaste waterbodem is vrij toepasbaar op landbodem en in oppervlaktewater en verspreidbaar op aangrenzend perceel.

PFAS
Er zijn geen directe (punt)bronnen of activiteiten bekend waarbij PFAS is gebruikt. Atmosferische depositie wordt gezien als de enige bron van PFAS-verontreiniging op deze locatie. Er is eerder geen dekkend onderzoek verricht naar de aanwezigheid van PFAS. Uit de bodemkwaliteitskaart blijkt dat de bodem gemiddeld voldoet aan de klasse Landbouw/Natuur. Indien vrijkomende grond naar een erkend verwerker zal worden afgevoerd, is afhankelijk van de acceptatie-eisen van de ontvanger mogelijk wel onderzoek naar PFAS benodigd.

Uit het verkennend onderzoek blijkt dat ten aanzien van PFAS de bovengrond ter plaatse van deellocatie 1 voldoet aan de toepassingsklassen landbouw/natuur en wonen/industrie; en ter plaatse van deellocatie 2 aan de toepassingsklasse landbouw/natuur.

Conclusie
In het kader van de CROW 400 is het niet noodzakelijk om voor de werkzaamheden een V&G-plan op te stellen en om veiligheidsmaatregelen te treffen in relatie tot verontreinigde grond. Bij de uitvoering van de werkzaamheden dient rekening te worden gehouden met het aantreffen van bodemvreemde materialen. In het verkennend onderzoek zijn de meest verdachte bijmengingen onderzocht, waarbij behoudens de hierboven genoemde aandachtspunten geen noemenswaardige bijzonderheden zijn aangetroffen (geen veiligheidsmaatregelen). Bij twijfel dient in overleg te worden getreden met een veiligheidskundige.

De resultaten (waaronder het sterk verhoogde gehalte PAK) vormen geen belemmering voor de uitvoer van het onderhoud en/of de reconstructie van de N389.

4.10 Bedrijven en milieuzonering

Kader
De Wet ruimtelijke ordening (Wro) verplicht om in het kader van een goede ruimtelijke ordening aan te tonen dat (toekomstige) bewoners en gebruikers een goed woon- en leefklimaat kan worden gegarandeerd. Daarnaast dient aangetoond te worden dat (bestaande) bedrijven niet in hun belangen worden geschaad. Hiertoe kan een bepaalde afstand tussen een milieubelastende activiteit en een milieugevoelig object noodzakelijk zijn. Deze afstand wordt een milieuzone genoemd.

Om te bepalen in hoeverre er voldoende afstand is tussen bedrijven en gevoelige objecten kan gebruik gemaakt worden van de brochure 'Bedrijven en milieuzonering' van de VNG, versie 2009.

Toetsing

De reconstructie van de weg betreft geen bedrijfsmatige activiteit of milieugevoelig object. Ook is er geen wijziging in de afstand tussen bedrijven en andere functies vanwege dit project. Derhalve is niet aan de richtafstanden van de VNG-brochure getoetst.

Conclusie

Het aspect ‘Bedrijven en milieuzonering’ is niet van toepassing op dit plan.

4.11 Kabels en leidingen

Kader

De hiernavolgende leidingen zijn planologisch relevant, voor zover zij geen deel uitmaken van een inrichting zoals bedoeld in de Wet milieubeheer.

1. Hoogspanningsverbindingen van 50 kV en hoger;
2. buisleidingen voor transport van aardgas met een uitwendige diameter van meer dan 50 mm en een druk van meer dan 16 bar;
3. buisleidingen voor transport van aardolieproducten met een uitwendige diameter van meer dan 70 mm en een druk van meer dan 16 bar;
4. buisleidingen met een diameter van 400 mm of meer buiten de bebouwde kom;
5. buisleidingen voor transport van andere stoffen dan aardgas en aardolieproducten, die risico’s met zich meebrengen voor mens en/of leefomgeving wanneer deze leidingen beschadigd raken.

Toetsing

Aan de noordzijde van het tracé bevindt zich een dubbelbestemming ('Leiding’) en functieaanduiding ('specifeke vorm van leiding - gas’) met betrekking tot een gasleiding het plangebied. Uit contact met Gasunie blijkt echter dat deze gasleiding reeds is geamoveerd en dat Gasunie daarom geen belang meer heeft binnen het plangebied. De betreffende dubbelbestemming en functieaanduiding worden dan ook niet meegenomen in dit bestemmingsplan.

Aan de zuidzijde van het tracé kruist een hoogspanningsverbinding de N389. Hier geldt de dubbelbestemming ‘Leiding – Hoogspanningsverbinding’. Het normale onderhoud in verband met de overige bestemmingen is toegestaan. De kabels en leidingen worden niet verlegd en tijdens de werkzaamheden wordt zorggedragen dat kabels en leidingen niet beschadigd raken. De betreffende dubbelbestemming wordt in dit bestemmingsplan overgenomen.

Conclusie

Het aspect ‘kabels en leidingen’ vormt geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

4.12 Ontplofbare oorlogsresten

Kader

Ontplofbare Oorlogsresten (OO), in het verleden ook wel bekend als CE (Conventionele Explosieven), betreffen (fabrieksmatig geproduceerde) explosieven, niet zijnde geïmproviseerd, nucleair, biologisch of chemisch, welke zijn achtergebleven als gevolg van oorlogshandelingen tijdens de Tweede Wereldoorlog en waarop de richtlijnen van het CS-OOO (Certificatieschema Opsporen Ontplofbare Oorlogsresten) van toepassing zijn. In de praktijk wordt vaak tevens de term NGE (Niet Gesprongen Explosieven) gehanteerd wanneer men doelt op de omgang met Ontplofbare Oorlogsresten, waarmee ook explosieven voor terroristische doeleinden kunnen worden aangeduid. In sommige gevallen, met name in delen van Nederland waar tijdens de Tweede Wereldoorlog (intensieve) oorlogshandelingen hebben plaatsgehad, kan de aanwezigheid van OO leiden tot belemmeringen voor grondroerende werkzaamheden die nodig zijn voor een bepaalde ontwikkeling. Daarom wordt in deze paragraaf beschreven hoe en of OO een rol van betekenis spelen in de voorgenomen ontwikkeling.

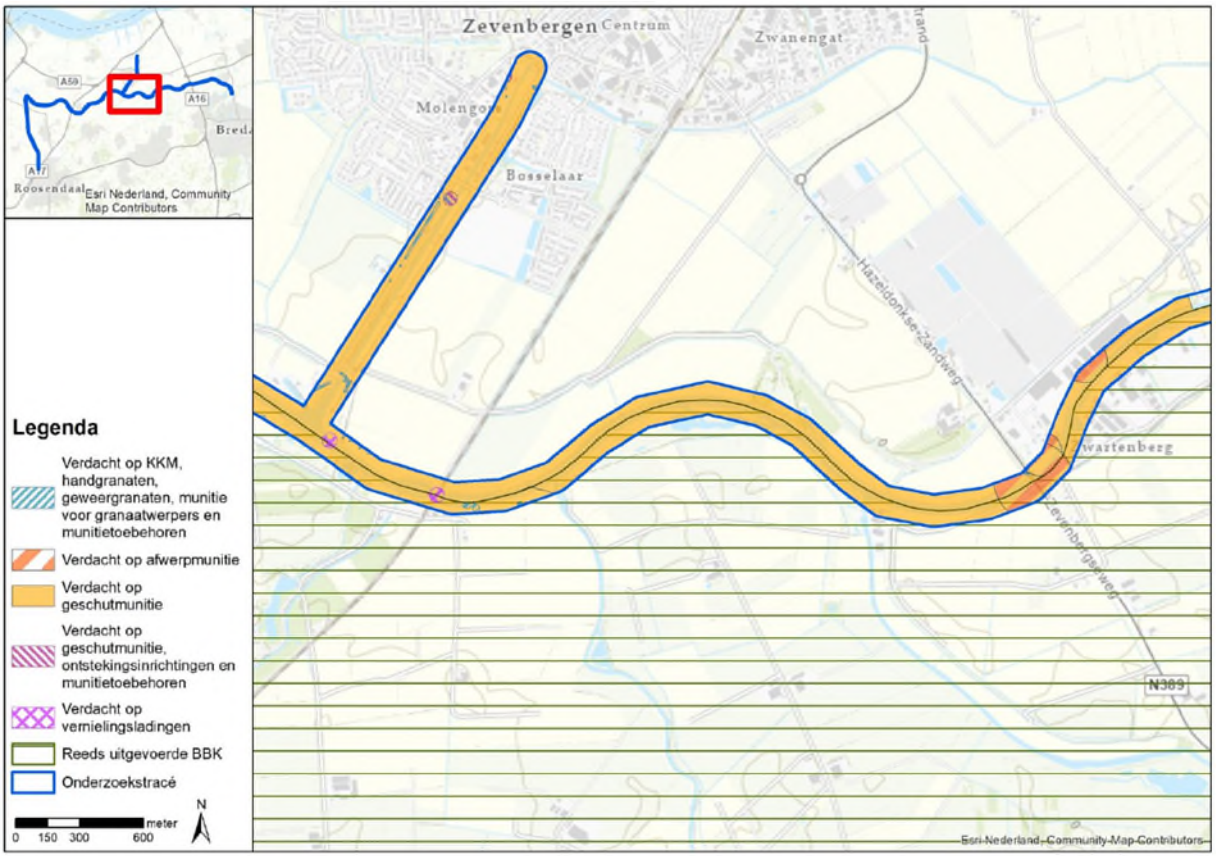
Toetsing

In augustus 2022 heeft Antea Group een vooronderzoek ontplofbare oorlogsresten uitgevoerd (Vooronderzoek Ontplofbare Oorlogsresten, Groot onderhoud N389 Etten-Leur – Zevenbergen, d.d. 08-08-2022). Hieruit is gebleken dat het deel vanaf Etten-Leur tot Zevenbergseweg 42a (km 3,7) is vrijgegeven. Voor het deel vanaf km 3,7 tot aan km 4,9 is geadviseerd onderzoek uit te voeren met behulp van passieve detectie.

De passieve detectie ontplofbare oorlogsresten is uitgevoerd door AVG Explosieven Opsporing NL in januari 2023 (N389 Ettenleur – Zevenbergen, Detectierapport, d.d. 25-01-2023). Op basis van de resultaten kan het onderzochte gebied niet vrij worden gegeven. Daarom wordt in dit gebied explosievenbegeleiding ingezet waar dat vanwege de werkzaamheden benodigd is.

Verder heeft Bombs Away voor (onder andere) de rivier de Mark een vooronderzoek ontplofbare oorlogsresten uitgevoerd (Vooronderzoek ontplofbare oorlogsresten, Inhaalslag baggeren Dintel, Gemeenten Roosendaal, Steenbergen, Moerdijk, Halderberge, Etten-Leur, Breda en Drimmelen, d.d. 30-11-2022). Hieruit is gebleken dat de (water)bodem ter plaatse van de brug over de Mark verdacht is op ontplofbare oorlogsresten, specifiek van afwerpmunitie en geschutmunitie (zie Figuur 4-8).

De rapportages zijn als bijlagen 12, 13 en 14 bij dit bestemmingsplan opgenomen.



Figuur 4-8 Bodembelastingkaart OO. Bron: Bombs Away, 2022

Conclusie

Het traject vanaf km 1,0 tot km 3,7 is vrijgegeven. Voor het overige deel van het traject (tussen km 3,7 en km 4,9) wordt explosievenbegeleiding ingezet tijdens de werkzaamheden. Hiermee is het aspect explosieven voldoende beheerst en vormt dit aspect geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

4.13 Besluit milieueffectrapportage

Kader

M.e.r.-verplichtingen kunnen volgen vanuit twee sporen:

- Als de activiteit en het ruimtelijk plan of besluit daarvoor zijn opgenomen in het Besluit m.e.r.
- Als sprake is van een kaderstellend ruimtelijk plan voor een activiteit waarvoor een passende beoordeling moet worden opgesteld conform de Wet natuurbescherming, omdat significante effecten op Natura 2000-gebieden niet op voorhand zijn uit te sluiten.

In onderdeel C en D van de bijlage bij het Besluit m.e.r. is aangegeven welke activiteiten in het kader van het omgevingsvergunning plan-m.e.r.-plichtig, project-m.e.r.-plichtig of m.e.r.-beoordelingsplichtig zijn. Voor deze activiteiten zijn in het Besluit m.e.r. drempelwaarden opgenomen. Indien een activiteit onder de drempelwaarden blijft, dient alsnog een vormvrije m.e.r.-beoordeling uitgevoerd te worden, waarbij onderzocht dient te worden of de activiteit belangrijke nadelige gevolgen heeft voor het milieu, gelet op de omstandigheden als bedoeld in bijlage III van de EEG-richtlijn milieueffectbeoordeling. Deze omstandigheden betreffen de kenmerken van het project, de plaats van het project en de kenmerken van de potentiële (milieu)effecten.

Toetsing

Groot onderhoud N389 in relatie tot het Besluit m.e.r.

Voor aanleg of aanpassing van wegen gelden verplichtingen ten aanzien van m.e.r. als sprake is van de volgende activiteiten (bijlage C en D van het Besluit m.e.r.):

- M.e.r.-categorie C1.2: De aanleg van een autosnelweg of autoweg => in alle gevallen een project-m.e.r.-plicht bij een concreet besluit (zoals bv. bestemmingsplan), plan-m.e.r.-plicht bij een kaderstellend besluit (zoals b.v. structuurvisie);
  => niet van toepassing: groot onderhoud van de N389 betreft geen “aanleg” van een nieuwe weg (en is bovendien geen autosnelweg of autoweg zoals gedefinieerd in het besluit m.e.r. (zie bullit 3)
- M.e.r.-categorie C1.3: De aanleg, wijziging of uitbreiding van een weg bestaande uit vier of meer rijstroken, of verlegging of verbreding van bestaande wegen van twee rijstroken of minder tot wegen met vier of meer rijstroken niet zijnde een autosnelweg of autoweg. => bij een lengte van 10 km of meer: project-m.e.r.-plicht bij een concreet besluit, plan-m.e.r.-plicht bij een kaderstellend besluit;
  => niet van toepassing: de N389 is en blijft een weg met 2 rijstroken;
- M.e.r.-categorie D1.1: De wijziging of uitbreiding van een autosnelweg of autoweg => bij een lengte van 5 km of meer: m.e.r.-beoordelingsplicht bij een concreet besluit, plan-m.e.r.-plicht bij een kaderstellend besluit;
  => niet van toepassing: groot onderhoud van de N389 valt weliswaar onder wijziging of uitbreiding, maar het betreft geen autosnelweg en ook geen autoweg zoals gedefinieerd in het besluit m.e.r. (bijlage A Besluit m.e.r., begripsbepaling):
  a een voor autoverkeer bestemde weg die alleen toegankelijk is via knooppunten of door verkeerslichten geregelde kruispunten en waarop het is verboden te stoppen en te parkeren,
  => de N389 is ook rechtstreeks toegankelijk vanaf andere wegen (bv de Elshoutweg), vanuit woon- en bedrijfspercelen en landbouwpercelen (en dus niet alleen via knooppunten of met verkeerslichten geregelde kruispunten. Dit blijft ook na het groot onderhoud zo. Daarnaast is en blijft de N389 toegankelijk voor landbouwverkeer (en dus niet alleen voor autoverkeer);
  b een weg als bedoeld in artikel 1, onder d, van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 => de N389 is en wordt niet bebord met het bord autoweg.
- M.e.r.-categorie D1.2: De wijziging of uitbreiding van een weg bestaande uit vier of meer rijstroken, of verlegging of verbreding van bestaande wegen van twee rijstroken of minder tot wegen met vier of meer rijstroken niet zijnde een, autosnelweg of autoweg => bij een lengte van 5 km of meer: m.e.r.-beoordelingsplicht bij een concreet besluit, plan-m.e.r.-plicht bij een kaderstellend besluit
  => niet van toepassing: de N389 is en blijft een weg met 2 rijstroken.

Groot onderhoud N389 in relatie tot de Wet natuurbescherming

De N389 loopt niet door of direct nabij Natura 2000-gebieden. Het dichtstbijzijnde gelegen Natura 2000-gebied is Ulvenhoutse Bos ten zuiden van Breda, op minimaal 11 km afstand van de N389. De meeste effecten (zoals ruimtebeslag, versnippering, verdroging/vernatting, verstoring) kunnen gezien de afstand op voorhand worden uitgesloten. Enig mogelijk relevant effect is verzuring/vermesting door toename van stikstofdepositie (omdat uitstoot van stikstof ver reikt). In het kader van het bestemmingsplan is een Aerius-berekening gedaan naar mogelijke stikstofeffecten van het groot onderhoud van de N389. Uit de berekeningen blijkt dat het groot onderhoud N389, zowel in de aanlegfase als de gebruiksfase geen stikstofeffect (0,00 mol/ha/jr.) heeft om Natura 2000-gebieden.

Beschouwing eventuele milieugevolgen
Hoewel er geen m.e.r.-verplichtingen gelden is voor de volledigheid en zorgvuldigheid gekeken of het groot onderhoud N389 leidt tot belangrijke nadelige milieugevolgen die zouden noodzaken tot het doorlopen van een m.e.r.-procedure.

Het groot onderhoud N389 leidt niet wezenlijke veranderingen voor het aspect *verkeer,* verkeersstromen en -intensiteiten blijven naar verwachting hetzelfde. De doorstroming verbetert, wat ten goede komt aan de bereikbaarheid. Aan de weg gelegen functies en percelen blijven direct op de weg aangesloten en daarmee bereikbaar. Daarmee is ook geen wezenlijk effect op *geluid, luchtkwaliteit, trillingshinder en lichthinder* te verwachten. Tijdens de aanlegfase kan lokaal en tijdelijk sprake zijn van verkeers- en geluidhinder door aanlegwerkzaamheden. Dit wordt gezien de aard en omvang en de tijdelijkheid niet gezien als een belangrijk nadelig milieueffect.

Het groot onderhoud N389 heeft geen invloed op *externe veiligheidsrisico's*: het introduceert geen nieuwe risicobronnen en heeft geen effect op het risico van bestaande bronnen. De *verkeersveiligheid* verbetert door de herinrichting.

Het groot onderhoud N389 heeft lokaal mogelijk effect op *landschappelijke, cultuurhistorische en archeologische waarden*. Maar het geen aantasting van "maagdelijk" gebied: het gebied en daarmee de landschappelijke en cultuurhistorische waarden zijn al doorsneden door de bestaande N389. Het groot onderhoud leidt niet tot wezenlijk extra aantasting. Er worden geen beschermde landschappelijke en cultuurhistorische waarden (Unesco Werelderfgoed, Beschermd Stads- of Dorpsgezicht, Rijksmonumenten, gemeentelijke monumenten) aangetast. Het zuidelijk deel van de N389 loopt door provinciaal aangeduid cultuurhistorisch waardevol vlak (Oostpolder en Westpolder), maar de ruimte voor de weg is buiten het beschermde gebied gehouden. Daarnaast leidt het groot onderhoud niet tot wezenlijk ander of meer effect op dit cultuurhistorisch waardevol gebied. Het groot onderhoud leidt tot de noodzaak van de kap van bomen, maar dit wordt ruim gecompenseerd. Aan de westzijde van de brug wordt hierbij een historische structuur verwijderd. Ook dit effect wordt gecompenseerd. Het betreft geen beschermde waarden en wordt niet als belangrijk nadelig milieueffect gezien. Het groot onderhoud tast geen archeologische monumenten en of provinciaal aangeduid archeologisch waardevol landschap aan. Lokaal kan het groot onderhoud mogelijk ten koste gaan van archeologische waarden, maar met een (verplichte) dubbelbestemming met onderzoeksverplichting in het bestemmingsplan wordt het archeologisch belang geborgd: waarden worden niet aangetast of zorgvuldig onderzocht en gedocumenteerd voorafgaand aan aantasting.

Groot onderhoud N389 heeft geen wezenlijk effect op de *bodem*. Ten behoeve van het onderhoud vinden graafwerkzaamheden plaats. Vrijkomende grond wordt zoveel mogelijk hergebruikt in het plan. Naar verwachting is geen grootschalige aanvoer van grond nodig. Het groot onderhoud leidt niet tot bodemverontreiniging. Eventuele al aanwezige bodemverontreiniging kan zo nodig worden gesaneerd.

Groot onderhoud N389 heeft lokaal effect op de *waterhuishouding*. Lokaal moeten sloten en greppels worden verlegd. Deze worden ruim gecompenseerd zodat er geen negatief effect optreedt op de waterhuishouding. Er is geen sprake van toename van verhard oppervlak. In het zuidelijk deel van de N389 ligt aan de westzijde van weg reserveringsgebied waterberging. Dit is gevrijwaard van aantasting door het groot onderhoud. Ter hoogte van de passage van de Mark ligt de N389 in reserveringsgebied waterberging. Bij de aanleg van de nieuwe brug is uitgangspunt dat dit niet ten koste gaat van de afvoerfunctie en waterbergende functie van de Mark. Technische voorzieningen voorkomen toename van waterverontreiniging vanaf de weg.

Zoals eerder in deze paragraaf gesteld heeft het groot onderhoud N389 geen effect op *Natura 2000-gebieden*. Het zuidelijk deel van de N389 ligt door gebied dat is aangewezen als *Natuurnetwerk Brabant (NNB).* De weg is uitgesloten van het beschermd gebied. Groot onderhoud leidt niet tot ruimtebeslag in NNB. Ook is er geen sprake van toename van externe effecten (verstoring door geluid, licht e.d.). Lokaal kan tijdens de aanlegfase wel sprake zijn van een tijdelijke verstoring. Omdat dit direct langs de bestaande weg plaatsvindt en gezien het tijdelijke karakter wordt dit niet beschouwd als belangrijk nadelig milieugevolg. Zo wordt ter hoogte van de kruispunten met de Elshoutweg en Strijpenseweg greppels verlegd in NNB-gebied.

Lokaal kan het groot onderhoud negatieve effecten hebben op *beschermde diersoorten*, met name vogelsoorten en vleermuizen. Eventuele negatieve effecten worden voorkomen dan wel beperkt door mitigerende maatregelen als niet werken in het broed/paarseizoen en het aanbieden van vervangende nestvoorzieningen en vervangend leefgebied. Daarmee is geen sprake van een belangrijk nadelig milieugevolg op populatieniveau.

Conclusie

Voor het bestemmingsplan voor het groot onderhoud van de N389 hoeft zowel vanuit het Besluit-m.e.r.-spoor als het Wet natuurbescherming-spoor geen m.e.r.- of m.e.r.-beoordelingsprocedure te worden doorlopen.

Ook uit de korte beschouwing met betrekking tot eventuele milieugevolgen is geconcludeerd dat het groot onderhoud N389, zowel in de aanlegfase als de gebruiksfase, niet leidt tot belangrijke nadelige milieugevolgen, die zouden noodzaken tot het doorlopen van een m.e.r.-procedure.

5. Juridische planopzet

5.1 Opbouw

Voorliggend bestemmingsplan bestaat uit een toelichting, verbeelding en planregels. De verbeelding en de regels vormen de juridische basis van het bestemmingsplan.

Op de verbeelding worden de bestemmingen weergegeven, met de daarbij horende randvoorwaarden.

De regels bevatten het juridisch instrumentarium voor het regelen van het gebruik van de gronden, bepalingen omtrent de toegelaten bebouwing, regelingen betreffende het gebruik van aanwezige en/of op te richten bouwwerken. Opgemerkt wordt dat de regels ten behoeve van het voorliggende bestemmingsplan inhoudelijk niet zijn gewijzigd ten opzichte van het voorgaande vigerende bestemmingsplan 'Buitengebied' (vastgesteld op 30-09-2013). Enkel de bestemmingsvlakken zijn gewijzigd.

De toelichting heeft geen juridische status, maar heeft wel een belangrijke functie bij de weergave en onderbouwing van het plan.

5.2 Wijziging

Dit bestemmingsplan voorziet in een kleine uitbreiding van de bestemming 'Verkeer' ter plaatse van het kruispunt N389-Strijpenseweg ten behoeve van de aanleg van een rotonde en ter plaatse van de (aanlanding van de) brug over de Mark.

Daarnaast wordt de bestemming 'Water' ter plaatse van de A-watergang naast de aanlanding van de brug naar het westen verlegd.

Tot slot komen de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie 3', de dubbelbestemming 'Leiding' en de functieaanduiding 'specifieke vorm van leiding – gas' in dit bestemmingsplan te vervallen.

6. Haalbaarheid

In dit hoofdstuk wordt de haalbaarheid van dit bestemmingsplan aangetoond. Een bestemmingsplan moet zowel in financieel als in maatschappelijk opzicht haalbaar zijn. Er wordt daarom een korte financiële toelichting gegeven en daarnaast worden de doorlopen procedures weergegeven.

6.1 Financiële uitvoerbaarheid

De kosten die met voorliggend bestemmingsplan zijn gemoeid zijn volledig voor rekening van de initiatiefnemer, de provincie Noord-Brabant. Voorliggende ontwikkeling is niet grondexploitatiewet-plichtig. De kosten voor de procedure worden conform de gemeentelijke legesverordening verhaald op de initiatiefnemer. Ook wordt er een planschade-overeenkomst gesloten. Het bestemmingsplan is hiermee financieel uitvoerbaar.

6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Omgevingsdialoog

In het kader van de reconstructie van de N389 hebben vanaf 2018 tot heden verschillende participatie en communicatiemomenten plaatsgevonden. Hieronder is een samenvatting van de omgevingsdialoog van de initiatiefnemer opgenomen (Provincie Noord-Brabant, 01-06-2023). Het volledige verslag, waarin ook de data en onderwerpen van de verschillende communicatiemomenten zijn opgenomen, is opgenomen in bijlage 15.

In de zomer van 2019 is de Planstudie N389 Zevenbergen - Etten-Leur opgeleverd. Opgave van deze planstudie was een onderzoek naar de wijze waarop de provinciale weg N389 tussen de rotonde Zevenbergen en de rotonde Etten-Leur Duurzaam Veilig ingericht kan worden. De destijds opgeleverde planstudie is onder andere tot stand gekomen door een intensief samenwerkingstraject tussen de provincie Noord-Brabant en de gemeente Moerdijk, gemeente Etten-Leur en diverse andere belanghebbende partijen en omwonenden.

In 2022-2023 is het voorkeursalternatief uit de planstudie nader uitgewerkt tot een ontwerp. Dit ontwerp is op haar beurt weer besproken met verschillende belanghebbenden die ook in de planstudiefase hun bijdrage hebben kunnen leveren.

Planstudie
Tijdens de planstudiefase heeft er een actief omgevingsproces plaatsgevonden. Communicatie over de voortgang van de planfase heeft plaatsgevonden middels een nieuwsbrief, informatieavond en via de website. Bij dit proces is provincie Noord-Brabant in gesprek gegaan met meerdere belanghebbenden en betrokkenen, zoals gemeente Etten-Leur en gemeente Moerdijk, Arriva, Rijkswaterstaat, Waterschap Brabantse Delta, ondernemers en themabeheerders van provincie Noord-Brabant. Deze gesprekken hebben op verschillende momenten in 2018 en 2019 plaatsgevonden. Tijdens deze gesprekken zijn eisen en wensen, maar ook klachten over de N389, opgehaald. De uitkomst van deze gesprekken zijn opgenomen in de zogenaamde Klanteisenspecificatie (KES). Ingebrachte klanteisen zijn afgewogen door experts van verschillende ruimtelijke en technische thema's binnen de provincie. Een deel van de inbreng is uiteindelijk meegenomen in het Voorkeursalternatief (VKA).

Voorbereiding realisatie (2022-heden)
Nadat besloten is de voorkeursvariant uit te werken richting een ontwerp, is er een informatieavond georganiseerd voor belanghebbenden en belangstellenden om uit te leggen welke zaken in deze fase aan bod komen en de daarbij behorende planning. Daarna is nagegaan welke klanteisen terug konden komen in het ontwerp. Ingekomen klanteisen zijn eerder al beoordeeld, maar nu is met een zogenaamde 'honoreringsproces' in beeld gebracht welke onderdelen concreet meegenomen worden. Belanghebbenden waarmee op regelmatige basis is overlegd en waarvan naam- en adresgegevens bekend zijn, hebben een bericht ontvangen met daarin toegelicht op welke manier omgegaan is met hun ingebrachte eisen. Met deze terugkoppeling naar belanghebbenden, was het niet meer mogelijk om nieuwe eisen in te brengen. Echter, enkele klanteisen vroegen om nadere afstemming met verschillende belanghebbenden.

Belanghebbenden en belangstellenden zijn met een tweede inloopbijeenkomst (op 5 juli 2023) in de gelegenheid gesteld hun visie op het ontwerp te geven. Ingebrachte vragen en opmerkingen zijn , waar mogelijk, door de provincie beantwoord en zijn terug te vinden op de provinciale website onder 'Veel gestelde vragen'.

Dorpsplatform Prinsenbeek

Naar aanleiding van het vervangen van de T-splitsing N389-Strijpelseweg voor een rotonde heeft Dorpsplatform Prinsenbeek (DPP) een reactie ingezonden aan het College van Gedeputeerde staten van Noord-Brabant. Hierin wordt aangegeven dat het dorp Prinsenbeek verkeersoverlast ondervindt van verkeer vanuit Zevenbergen en Etten-Leur richting Breda en de snelweg A16 en er zorgen zijn over de effecten van de herinrichting van het kruispunt.

De relatie tussen de geplande aanleg van een rotonde ter plaatse van de Zwartenbergse molen en de verkeersproblematiek in Prinsenbeek wordt niet onderkend door de provincie. Er is geen verkeerskundige relatie tussen beide zaken. Bij de planstudie in 2019 zijn alle door het toenmalige projectteam relevant gevonden stakeholders benaderd. In die periode is geconcludeerd dat de wegproblematiek op de N389 en de vanuit de planstudie gekozen maatregelen, geen directe gevolgen hebben voor Prinsenbeek. De planstudiekeuze voor een rotonde in plaats van de huidige T-aansluiting ter plaatse van de Zwartenbergse molen is voornamelijk bedoeld om de verkeersveiligheid te verbeteren voor zowel het gemotoriseerd verkeer als voor het langzaam verkeer. De in het planstudierapport genoemde capaciteitsuitbreiding betreft het lokaal beter afwikkelen van het verkeer voor de 3 richtingen, maar heeft als maatregel geen verkeersaantrekkende werking in relatie tot de verdere omgeving.

Vooroverleg

Het ontwerpbestemmingsplan 'Reconstructie N389' is conform artikel 3.1.1. van het Besluit ruimtelijke ordening in vooroverleg gezonden naar het waterschap en de provincie. Hieronder zijn de reacties kort samengevat. Na het vooroverleg zal het plan de procedure van artikel 3.9a en verder van de Wet ruimtelijke ordening doorlopen.

Waterschap
Het waterschap geeft aan dat de belangrijkste uitgangspunten naar wens zijn opgenomen in het concept bestemmingsplan. Daarom wordt een positief wateradvies gegeven.

Provincie
Als reactie op het vooroverleg geeft de provincie aan dat de vereiste kwaliteitsverbetering van het landschap, zoals opgenomen in de interim omgevingsverordening, niet voldoende in het concept bestemmingsplan geborgd is. In de regels van het ontwerpbestemmingsplan is daarom een voorwaardelijke verplichting opgenomen die de landschappelijke inpassing zoals beschreven in paragraaf 2.2.1 juridisch borgt.

Zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan is overeenkomstig het bepaalde in artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening gedurende zes weken ter inzage gelegd. Onderhavig bestemmingsplan heeft van 7 december 2023 tot en met 17 januari 2024 voor eenieder ter inzage gelegen. Hierop is 1 zienswijze ingediend bij de gemeenteraad (bijgevoegd in bijlage 16). De zienswijze is verwerkt in de memo 'Beantwoording zienswijze ontwerpbestemmingsplan N389 gemeente Etten-Leur' welke is bijgevoegd in bijlage 17. Naar aanleiding van deze zienswijze zijn geen wijzigingen of aanvullingen aangebracht in het bestemmingsplan.

Ambtshalve wijzigingen

Bij de vaststelling van het bestemmingsplan heeft een aantal ambtshalve wijzigingen plaatsgevonden. Deze worden hieronder toegelicht.

Brug over de Mark
In een ambtshalve wijziging is ter hoogte van de rivier de Mark de locatie van de brug(gen) volledig bestemd als 'Verkeer' (als één vlak). De voorheen opgenomen smalle strook met bestemming 'Water' tussen de bruggen is hierbij komen te vervallen om zo de mogelijkheid te behouden de nieuwe brug en de nieuwe fiets- en voetgangersbrug als één geheel te realiseren.

Plangrens
Verder is de plangrens aan de noordzijde van de voorgenomen rotonde (op de huidige kruising) Zevenbergseweg / Strijpenseweg in een ambtshalve wijziging beperkt tot aan de rand van de watergang. Dit omdat de onderhoudsstrook aan de noordzijde van de watergang is komen te vervallen en deze gronden daarom geen onderdeel meer uitmaken van het plangebied.

Beroepsmogelijkheden

Na vaststelling wordt het vastgestelde bestemmingsplan eveneens ter inzage gelegd. Gedurende deze periode kan vanaf het moment dat de beroepstermijn aanvangt gedurende zes weken beroep tegen het vaststellingsbesluit worden ingesteld bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, postbus 20019, 2500 EA Den Haag door:

1. belanghebbenden, ongeacht of zij een zienswijze ingediend hebben;
2. niet-belanghebbenden die tijdig een zienswijze tegen het ontwerpbestemmingsplan hebben ingediend;
3. niet-belanghebbenden die redelijkerwijs niet kan worden verweten dat zij niet of te laat een zienswijze hebben ingediend tegen het ontwerpbestemmingsplan.

Over Antea Group

Antea Group is het thuis van 1500 trotse ingenieurs en adviseurs. Samen bouwen wij elke dag aan een veilige, gezonde en toekomstbestendige leefomgeving. Je vindt bij ons de allerbeste vakspecialisten van Nederland, maar ook innovatieve oplossingen op het gebied van data, sensoring en IT. Hiermee dragen wij bij aan de ontwikkeling van infra, woonwijken of waterwerken. Maar ook aan vraagstukken rondom klimaatadaptatie, energietransitie en de vervangingsopgave. Van onderzoek tot ontwerp, van realisatie tot beheer: voor elke opgave brengen wij de juiste kennis aan tafel. Wij denken kritisch mee en altijd vanuit de mindset om samen voor het beste resultaat te gaan. Op deze manier anticiperen wij op de vragen van vandaag en de oplossingen voor morgen. Al 70 jaar.

Contactgegevens

Beneluxweg 125
4904 SJ Oosterhout
Postbus 40
4900 AA Oosterhout

Copyright ©
Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, elektronisch of op welke wijze dan ook, zonder schriftelijke toestemming van de auteurs.

De informatie die in dit rapport is opgenomen is uitsluitend bestemd voor geadresseerde(n) en kan persoonlijke of vertrouwelijke informatie bevatten. Gebruik van deze informatie, door anderen dan de geadresseerde(n) en gebruik door hen die niet gerechtigd zijn van deze informatie kennis te nemen, is niet toegestaan. De informatie is uitsluitend bestemd om te worden gebruikt door de geadresseerde, voor het doel waarvoor dit rapport is vervaardigd. Indien u niet de geadresseerde bent of niet gerechtigd bent tot kennisneming, is openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en/of verstrekking van deze informatie aan derden niet toegestaan, tenzij na schriftelijke toestemming door Antea Group en wordt u verzocht de gegevens te verwijderen en direct een melding te maken bij security@anteagroup.nl. Derden, zij die niet geadresseerd zijn, kunnen geen rechten aan dit rapport ontlenen, tenzij na schriftelijke toestemming door Antea Group.

www.anteagroup.nl