

**BESTEMMINGSPLAN SPOORZONE NOORD  
TOELICHTING**

GEMEENTE ETTEN-LEUR

1 oktober 2012  
075746133:A  
B01055.000432.0100





# Inhoud

<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	4
1.1	Aanleiding	4
1.2	Plangebied	4
1.3	Vigerende bestemmingsplannen	5
1.4	Opzet van de toelichting	5
<b>2</b>	<b>Beleidskader</b>	8
2.1	Inleiding	8
2.2	Rijksbeleid	8
2.3	Provinciaal beleid	9
2.4	Gemeentelijk beleid	10
<b>3</b>	<b>Huidige situatie en herontwikkeling</b>	16
3.1	Bestaande structuren en ruimtegebruik	16
3.2	Herontwikkeling	17
3.2.1	Uitgangspunten herontwikkeling	17
3.2.2	Stedenbouwkundige visie	19
3.2.3	Groen	24
3.2.4	Verkeer en parkeren	24
<b>4</b>	<b>Milieu en duurzaamheid</b>	26
4.1	Inleiding	26
4.2	Archeologie en cultuurhistorie	26
4.3	Bodem	27
4.4	Verkeer	27
4.5	Geluidhinder	30
4.6	Luchtkwaliteit	34
4.7	Milieuzonering	35
4.8	Externe veiligheid	36
4.9	Flora en fauna	39
4.10	Waterhuishoudkundige aspecten	41
<b>5</b>	<b>Beschrijving van het plan</b>	46
5.1	Planvorm	46
5.2	Toelichting op de bestemmingen	46
<b>6</b>	<b>Economische uitvoerbaarheid</b>	52
<b>7</b>	<b>Maatschappelijke toetsing en overleg</b>	54
7.1	Inspraak	54
7.2	Overleg	56
7.2.1	Vooroverleg	56

7.2.2	Tervisielegging	58
<b>8</b>	<b>Overzicht van wijzigingen</b>	<b>60</b>
8.1	Overzicht van wijzigingen ten opzichte van het voorontwerp-bestemmingsplan	60
8.2	Overzicht van wijzigingen ten opzichte van het ontwerp-bestemmingsplan	60
<b>Bijlage 1</b>	<b>Parkeernormen</b>	<b>62</b>
<b>Bijlage 2</b>	<b>Eindverslag inspraak</b>	<b>64</b>
<b>Bijlage 3</b>	<b>Oordeel zienswijzen</b>	<b>66</b>

# HOOFDSTUK 1 Inleiding

## 1.1

### AANLEIDING

De gemeente Etten-Leur is voornemens het gebied Spoorzone Noord te herontwikkelen. Het betreft het gebied ten noorden van het station. In dit gebied is voorzien in de bouw van een Brede School, woningen en voorzieningen. Het gebied heeft de potentie om uit te groeien tot een netwerk van voorzieningen voor de omringende woningen in het noordwestelijk deel van Etten-Leur. Nadat in medio 2010 een inventarisatie en een programma van eisen voor de nieuwe functies in het plangebied werd gepresenteerd, werd in maart 2011 het ontwerp voor de structuurvisie in de inspraak gebracht. De gemeenteraad heeft op 6 oktober 2011 de structuurvisie vastgesteld. Ten opzichte van het ontwerp zijn enkele aanpassingen aangebracht en onderdelen geschrapt (waaronder het aanvankelijke voornemen om in het plangebied een supermarkt te vestigen).

De herontwikkeling van de locatie past niet geheel binnen het vigerende bestemmingsplan. De beoogde ontwikkelingen kunnen echter wel mogelijk worden gemaakt door een bestemmingsplanherziening. Bij deze herziening zullen ook de overige bebouwing en aangrenzende gronden meegenomen worden zodat er voor dit gebied weer sprake is van een actueel bestemmingsplan.

Voor de gronden waar geen herontwikkeling plaatsvindt wordt zoveel mogelijk uitgegaan van de vigerende regeling in de vigerende bestemmingsplannen.

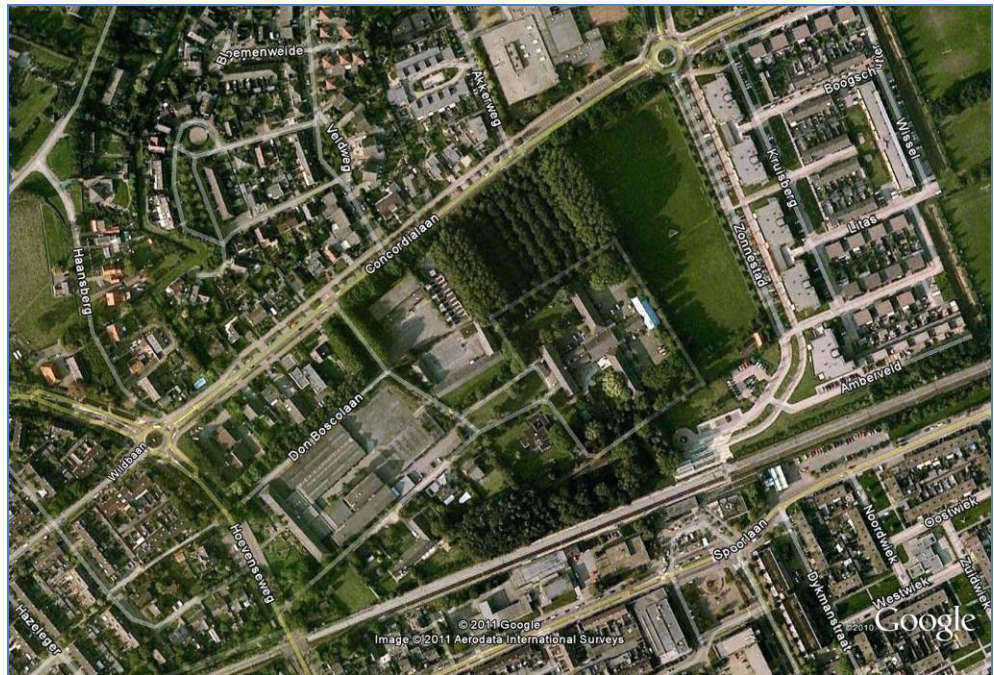
## 1.2

### PLANGEBIED

Het plangebied ligt in het noordwestelijk deel van Etten-Leur, direct ten noorden van het station. Het plangebied wordt begrensd door de Concordialaan aan de noordzijde. De oostgrens van het plangebied wordt gevormd door de Zonnestad. Deze weg ontsluit het station aan de noordzijde. De zuidgrens van het plangebied betreft de spoorlijn Roosendaal – Breda. De Hoevenseweg vormt de westelijke grens van het plangebied.

**Afbeelding 1**

Luchtfoto plangebied

**1.3****VIGERENDE BESTEMMINGSPANNEN**

Ter plaatse van het plangebied geldt het bestemmingsplan “Lage Banken”, vastgesteld op 30 september 1996 en goedgekeurd door Gedeputeerde Staten op 1 mei 1997 en bestemmingsplan ‘Bedrijventerrein Concordialaan’, vastgesteld op 7 november 1988 en goedgekeurd door Gedeputeerde Staten op 17 januari 1989.

De gronden in het plangebied binnen het bestemmingsplan “Lage Banken” hebben de bestemmingen ‘Maatschappelijk’, ‘Verkeersdoeleinden’, ‘Verblijfsgebied, auto’s toegestaan’, ‘Fietspad en voetpad’, ‘Railverkeer’ en ‘Groen’.

De gronden in het plangebied binnen het bestemmingsplan “Bedrijventerrein Concordialaan” hebben de bestemmingen ‘Centrumvoorzieningen’, ‘Wegverkeer’, ‘Verblijfsdoeleinden’ en ‘Groenvoorzieningen’.

**1.4****OPZET VAN DE TOELICHTING**

Het voorliggende bestemmingsplan bestaat uit een digitale verbeelding met bijbehorende planregels, vergezeld van een toelichting. De planregels en de verbeelding vormen de juridisch bindende elementen van het bestemmingsplan. De toelichting bestaat uit een planbeschrijving met bijlagen waarin relevante onderzoeksresultaten, de resultaten van het overleg ex artikel 3.1.1 Bro en de inspraak zijn opgenomen.

De toelichting van dit bestemmingsplan is opgebouwd uit acht hoofdstukken en enkele bijlagen. Na dit inleidende hoofdstuk volgt hoofdstuk 2 ‘Beleidskader’ waarin het rijks-, provinciaal, regionaal en gemeentelijk beleid uiteen wordt gezet en wordt bekeken in hoeverre de voorgestane ontwikkelingen passend zijn binnen deze kaders.

In hoofdstuk 3 staat de beschrijving van de huidige situatie en worden de voorgestane ontwikkelingen die het plan mogelijk maakt op een rij gezet.

In hoofdstuk 4 wordt de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan aangetoond. Vanuit de verschillende van invloed zijnde haalbaarheidsaspecten zoals bijvoorbeeld milieu wordt in dit hoofdstuk beschreven waarom voorliggend bestemmingplan uitgevoerd kan worden.

In hoofdstuk 5 is de wijze van bestemmen aangegeven. Er wordt een antwoord gegeven op de vraag hoe hetgeen in voorliggend plan is vastgelegd juridisch wordt geregeld. Er wordt beschreven hoe de digitale verbeelding (plankaart) en de planregels zijn opgebouwd en welke bestemmingen er in het plan voorkomen. Ook wordt in dit hoofdstuk aangegeven hoe de planregels moeten worden geïnterpreteerd en uitgelegd.

Hoofdstuk 6 toont de economische uitvoerbaarheid van de voorgestane ontwikkelingen aan.

In hoofdstuk 7 van dit bestemmingsplan wordt verslag gedaan van inspraak en vooroverleg.

In het laatste hoofdstuk worden de wijzigingen ten opzichte van het voorontwerpbestemmingsplan en de wijzigingen bij vaststelling beschreven.





## HOOFDSTUK 2

# Beleidskader

### 2.1

#### **INLEIDING**

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

### 2.2

#### **RIJKSBELEID**

Op 13 maart 2012 heeft de Minister van Infrastructuur en Ruimte de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) 'Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig' vastgesteld. De SVIR vormt de nieuwe, overkoepelende rijksstructuurvisie voor de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland tot 2028, met een doorkijk naar 2040.

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR), die halverwege 2011 als ontwerp naar buiten is gebracht, vormt de nieuwe, overkoepelende rijksstructuurvisie voor de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland tot 2028, met een doorkijk naar 2040.

De SVIR 'Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig' wordt naar verwachting eind 2011 vastgesteld. In de SVIR is de inhoud van een groot aantal beleidsstukken, waaronder de Nota Ruimte en diverse planologische kernbeslissingen, opgenomen.

Het rijksbeleid richt zich op het versterken van de internationale positie van Nederland en het behartigen van de nationale belangen, zoals de hoofdnetwerken voor personen en goederenvervoer, energie, natuur, waterveiligheid, milieukwaliteit en bescherming van het werelderfgoed. Het beleid met betrekking tot verstedelijking, groene ruimte en landschap laat het Rijk, onder het motto 'decentraal wat kan, centraal wat moet', over aan provincies en gemeenten. Eerdere afspraken over verstedelijking zoals binnenstedelijke bouwen laat het Rijk los. Er is enkel nog sprake van een 'ladder' voor duurzame verstedelijking (gebaseerd op de 'SER-ladder'), die zal worden vastgelegd in het Besluit ruimtelijke ordening. Voorliggend bestemmingsplan heeft betrekking op het benutten van een binnenstedelijke bouwlocatie. Dit sluit aan op de eerste stap van de SER-ladder: namelijk voldoen aan de toenemende ruimtebehoefte door herstructurering of transformatie van bestaand stedelijk gebied. Op deze manier kan verder ruimtebeslag in het buitengebied zoveel mogelijk worden voorkomen.

## 2.3

### PROVINCIAAL BELEID

#### *Structuurvisie ruimtelijke ordening*

Op 1 januari 2011 is de Structuurvisie ruimtelijke ordening Noord-Brabant in werking getreden. Provinciale Staten hebben deze op 1 oktober 2010 vastgesteld. Deze structuurvisie is één van de vier provinciale strategische plannen voor de fysieke leefomgeving.

De structuurvisie geeft de samenhang weer tussen het beleid op het gebied van milieu, verkeer en vervoer en water. Daarnaast houdt de Structuurvisie ruimtelijke ordening rekening met het provinciaal beleid op economisch, sociaal-cultureel en ecologisch vlak.

De provincie geeft in de Structuurvisie de hoofdlijnen van het ruimtelijk beleid tot 2025 (met een doorkijk naar 2040). De provincie kiest voor een duurzame ontwikkeling waarin de kwaliteiten van de provincie sturend zijn bij de ruimtelijke keuzes die de komende jaren op de provincie afkomen. Nieuwe ontwikkelingen moeten bijdragen aan de kracht en identiteit van Noord-Brabant. De provincie streeft naar een complete kennis- en innovatieregio. Daarvoor zijn een aantrekkelijke woon- en leefomgeving, natuur- en landschapsontwikkeling, een robuust verkeer- en vervoersysteem en een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor bedrijven van cruciaal belang.

Voor de ontwikkeling die met onderhavig bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt, speelt het belang van concentratie van verstedelijking een rol, het plangebied is op de visiekaart behorende bij de Structuurvisie ook aangewezen als 'Stedelijk concentratiegebied'. Voor de ontwikkeling die met onderhavig bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt, spelen de elementen 'zorgvuldig ruimtegebruik' en 'meer aandacht voor ruimtelijke kwaliteit' een rol.

#### *Verordening ruimte fase 1*

De Verordening ruimte fase 1 is door Provinciale Staten op 23 april 2010 vastgesteld. Deze verordening geldt vanaf 1 juni 2010. De Verordening ruimte is één van de uitvoeringsinstrumenten voor de provincie om haar doelen te realiseren. In de verordening vertaalt de provincie de kaderstellende elementen uit het provinciaal beleid in regels die van toepassing zijn op (gemeentelijke) bestemmingsplannen.

De Verordening fase 1 bevat onder meer regels voor regionaal perspectief voor wonen en werken.

Op de kaart Verordening Ruimte fase 1 is vastgelegd dat Spoorzone noord binnen het stedelijk gebied valt. In de bijbehorende toelichting van de Verordening is opgenomen dat binnen het als zodanig aangewezen stedelijk gebied de gemeente in het algemeen vrij is – binnen de grenzen van andere wetgeving – om te voorzien in stedelijke ontwikkeling. Wel bevat de Verordening onder andere specifieke regels voor nieuwbouw van woningen (artikel 2.1.6).

De provincie verwacht van gemeenten dat zij bij de ontwikkeling van woningbouwlocaties en de opstelling van gemeentelijke ruimtelijke plannen daarvoor rekening houden met de afspraken zoals die zijn gemaakt in het regionale planningsoverleg.

De ontwikkeling van Spoorzone Noord is in lijn met het beleid uit de Verordening.

## 2.4

### GEMEENTELIJK BELEID

#### *Structuurvisie Plus, Etten-leur in Bloei 2020*

Het gemeentelijk beleid is vastgelegd in de Structuurvisie Plus 2005-2020 (raadsbesluit d.d. 23 mei 2005). In de Structuurvisie Plus is na een analyse van de bestaande situatie, uitgangspunten en toekomstverwachtingen een visie bepaald voor de ruimtelijke ontwikkeling van Etten-Leur. Het optimaal benutten van de stedelijke ruimte en het versterken van het draagvlak voor voorzieningen speelt daarbij een prominente rol.

In deze Structuurvisie-Plus wordt uitgegaan van een verdere groei van Etten-Leur:

- Naast de opvang van de lokale behoefte, speelt Etten-Leur een rol in de regionale opvang van de woningbehoefte.
- Het woningbouwprogramma in de periode 2002-2020 bedraagt circa 3.630 woningen.
- Inzet op duurzaam ruimtegebruik; 50% van de woningbouw vindt plaats op een binnenstedelijke locatie en 50% buitenstedelijk.
- Vraag naar groene woonmilieus, ouderenwoningen en woningen voor starters.
- Inzet is duurzame woningen in duurzame wijken.

Er is behoefte aan de groei van de woningvoorraad, gerelateerd aan de voorziene toename van het aantal inwoners. Daarnaast is het verbeteren van de kwaliteit van het wonen een belangrijke opgave voor Etten-Leur. Bij de beschrijving van de Woonvisie wordt hierop nader ingegaan. Tevens vindt in deze beschrijving een verantwoording plaats van het woningbouwprogramma 2010 – 2020 en de inbedding van dit plan in het programma.

Het bundelen van voorzieningen op clusterniveau en het tot stand brengen van een sociale infrastructuur van netwerken binnen de gemeente die zijn gericht op wonen, zorg en welzijn wordt gezien als een integraal onderdeel van de herstructureringsopgave waar de gemeente voor staat. Vier locaties, verspreid over de kern, worden aangewezen als zorgkruispunten. Rondom deze zorgkruispunten worden zones ontwikkeld met zorgwoningen en levensloopbestendige woningen. Bij voorkeur worden ook de beoogde multifunctionele accommodaties en activiteitencentra ruimtelijk aangesloten bij deze zorgkruispunten. Als onderdeel van de voorzieningsstructuur kan de realisering van basisonderwijs op verschillende locaties worden ontwikkeld volgens het concept van de brede school.

In het kader van de structuurvisie is tevens een studie verricht naar de hoofdwegenstructuur. Er is gekozen voor de realisatie van de Kleine Ring. De ring moet een behoorlijke afwikkelingscapaciteit krijgen en ook een ontsluitende functie vervullen voor het centrum. De Concordialaan en de Hoeveneseweg maken onderdeel uit van deze ring.

Het plangebied is in de Structuurvisie Plus 2020 aangegeven als een te herstructureren gebied. De voorgenomen ontwikkeling draagt bij aan het principe van duurzaam ruimtegebruik. Tevens bevat het een gedifferentieerd aanbod aan woningen en woonmilieus. Ook omvat het plan de bouw van een Brede School een woonzorgcomplex.

**Woonvisie**

De Woonvisie Etten-Leur (2007) geeft de doelstellingen weer van het gemeentelijk woonbeleid. De nota beschrijft in hoofdzaak de kwalitatieve invulling van het woonbeleid en de bestaande voorraad van Etten-Leur. Het gemeentelijk woonbeleid dient aan te sluiten op regionale afspraken. Volgens deze afspraken mag Etten-Leur in de periode 2002 – 2020 in totaal 3630 woningen bouwen. Op 1 januari 2011 na correctie sloop ongeveer 2090 woningen opgeleverd, het resterend programma heeft betrekking op 1540 woningen.

Recent is voor dit resterend aantal het programma geëvalueerd.

	Project	Bruto aantal woningen	Correctie sloop (na 1-1-2011)	Netto toevoeging woningvoorraad	Indicatieve planning
<b>Woningbouw (regulier) - voorlopig programma</b>					
Woningbouw in uitleggebieden – vast	Schoenmakershoek	119		109	2011-2013
Woningbouw in uitleggebieden – vast	Schoenmakershoek-Oost	520		481	2011-2014
Woningbouw in uitleggebieden – vast	De Streek	370		370	2015-2018
Woningbouw in uitleggebieden – in voorbereiding	Haansberg-Oost	100		100	2016-2019
Woningbouw in uitleggebieden – voornemen	Schoenmakershoek-Oost	24		24	p.m.
Woningbouw binnenstedelijk – vast	Bisschopsmolenstraat 28-30	4	1	3	p.m.
Woningbouw binnenstedelijk – vast	Zuidwand Havenkom	5		5	2011
Woningbouw binnenstedelijk – vast	In 't Park (HLO terrein)	93		93	2011-2013
Woningbouw binnenstedelijk – vast	Grauwe Polder (Vosdonk- Munnikenhei)	2		2	2012-2013
Woningbouw binnenstedelijk – vast	Schoolwoningen Hooghuis	5		5	p.m.
Woningbouw binnenstedelijk – vast	Binnentuin - Veemarktstraat	12		12	p.m.
Woningbouw binnenstedelijk – vast	Lange Brugstraat 81	2		2	2013-2014
Woningbouw binnenstedelijk – vast	Korte Brugstraat 55	6	1	5	2013-2014
Woningbouw binnenstedelijk – vast	Roosendaalseweg	1		1	2012
Woningbouw binnenstedelijk – vast	Kapelstraat	22	22	0	p.m.
Woningbouw binnenstedelijk – vast	Vosdonk -Munnikenhei	12		12	2012-2015
Woningbouw binnenstedelijk – vast	Bierdragerspad	2		2	p.m.
Woningbouw binnenstedelijk – vast	Kwadestraat 1	1		1	2013
Woningbouw binnenstedelijk – vast	Vincent van Goghplein 18	2		2	2013
Woningbouw binnenstedelijk – vast	Oude Bredaseweg- Anna van Berchemlaan	15		15	2013-2014
Woningbouw binnenstedelijk – in voorbereiding	Bisschopsmolenstraat - Voorvang	4	3	1	2013-2014

	Project	Bruto aantal woningen	Correctie sloop (na 1-1-2011)	Netto toevoeging woningvoorraad	Indicatieve planning
<b>Woningbouw (regulier) - voorlopig programma</b>					
Woningbouw binnenstedelijk – vast	Regina Mundi	26		26	2013
Woningbouw binnenstedelijk – vast	Withof	86		86	2013-2014
Woningbouw binnenstedelijk – in voorbereiding	Spoorzone - Noord Don Boscokamer	50		50	2014-2015
Woningbouw binnenstedelijk – in voorbereiding	Spoorzone – Noord Zonnestadkamer	50		50	p.m.
Woningbouw binnenstedelijk – in voorbereiding	Boerenbond	20		20	2014-2015
Woningbouw binnenstedelijk – voornemen	Winkelstrip Concordialaan	15	5	10	p.m.
Woningbouw binnenstedelijk – voornemen	REL terrein	6		6	2014-2016
Woningbouw binnenstedelijk – voornemen	Brede school Banakkers + wooncomplex	15		15	2016
Woningbouw binnenstedelijk – in voorbereiding	Kerkwerve 29 - 117	45	45	0	2015
Woningbouw binnenstedelijk – voornemen	A.M. de Jongstraat – Nieuwe Kerkstraat	55	35	20	p.m.
Woningbouw binnenstedelijk – in voorbereiding	Troubadour	15		15	2014
Woningbouw binnenstedelijk – in voorbereiding	Kasteellaan 21	3		3	2013-2014
Woningbouw binnenstedelijk – voornemen	particulier initiatief	9		9	p.m.
Woningbouw landelijk gebied - voornemen	particulier initiatief	20		20	2012-2019
<b>Totaal</b>		<b>1667</b>	<b>102</b>	<b>1585</b>	

Het programma bevat een beperkte overmaat van ongeveer 45 woningen. In de praktijk zullen projecten afvallen of zal de capaciteit bij sommige projecten worden verminderd. In dat geval zijn andere projecten beschikbaar.

Buiten het programma zijn gehouden zorgspecifieke woningen (beschut of beschermd wonen), landgoederen en projectmatige ruimte voor ruimte woningen.

Recent heeft de provincie nieuwe cijfers voor de woningbehoefte gepresenteerd tot 2025. De cijfers laten zien dat ook na 2020 nog beperkt nieuwbouw in Etten-Leur mogelijk is.

De belangrijkste ontwikkelingen die een grote invloed hebben op de woningdifferentiatie binnen Etten-Leur zijn de vergrijzing en de gebrekkige doorstroom van starters op de woningmarkt.

Het beleid is erop gericht om de komende jaren voor deze doelgroepen woningen te bouwen. In de afgelopen jaren zijn veel appartementen op de markt gebracht. Voor de komende jaren staat nog de bouw van enkele nieuwe complexen op stapel.

De appartementenmarkt in de koopsector is momenteel verzadigd; alleen in de huursector is er ruimte voor het selectief toevoegen van appartementen.

#### *Visie Brede Scholen*

Het beleid voor het basisonderwijs is gericht op een geïntegreerde aanpak ter verbetering van de ontwikkelingskansen van kinderen en jongeren door middel van een netwerk van onderwijs, welzijn en zorg rond het kind. Hiervoor wordt het onderwijs gemoderniseerd met in de eindsituatie meerdere brede scholen al dan niet in combinatie met een wijkgebouw. De scholen worden gespreid naar wijkopbouw en bij voorkeur gekoppeld aan voorzieningen op het gebied van welzijn, volksgezondheid, educatie, cultuur, sport of woonzorg.

De brede school Spoorzone is bedoeld voor het katholiek basisonderwijs in de cluster Noordwest (De Grient, Klein Sander, Groot Sander, Markenland, De Baai (deels) en Lage Banken). Niet alle kinderen uit de wijken/buurtten gaan naar deze school. Als men kiest voor het katholiek onderwijs is het beleid erop gericht om de kinderen zoveel als mogelijk binnen de eigen cluster naar school te laten gaan. In onderstaande tabel is een overzicht opgenomen van het aantal 4 tot 12 jarige in de wijken rondom de brede school.

**Tabel 1**

Aantal 4 tot 12 jarige per  
wijk

Wijk	Aantal kinderen
De Grient	181
Klein Sander	75
Groot Sander	328
Markenland	111
De Baai (deels)	118
Lage banken	163
Landelijk gebied	52
Etten-Oost	223
Etten-West	149

In de tabel zijn ook wijken ten zuiden van het spoor opgenomen. De brede school Spoorzone vervangt de huidige basisschool D'n Overkant in het centrum. Iets minder dan de helft van de kinderen van deze school komt uit het cluster Noordwest; de andere kinderen komen uit de wijken ten zuiden van het spoor.

De verwachting is dat op termijn ongeveer 20 à 25 % van de kinderen afkomstig uit dit gebied de brede school Spoorzone bezoeken. De locatie van de brede school Banakkers is bepalend voor de toestroom. Deze brede school is mede bedoeld voor de kinderen uit de wijk Etten-Oost. Overigens zal er de eerste jaren sprake zijn van een overgangperiode waarbij het aandeel kinderen uit het gebied ten zuiden van het spoor groter kan zijn. De 'Brede School'-gedachte gaat uit van alle voorzieningen voor het kind onder een dak. De kinderopvang wordt vanuit de markt gestuurd. In niet alle gevallen zal tot huisvesting in een brede school worden besloten.

### *Structuurvisie Spoorzone Noord*

In de Structuurvisie Spoorzone Noord, vastgesteld op 6 oktober 2011, is een plattegrond opgesteld voor de herontwikkeling van Spoorzone Noord. Medio 2010 heeft een inventarisatie plaatsgevonden en is er een programma van eisen opgesteld. In maart 2011 heeft het ontwerp van de structuurvisie ter inzage gelegen.

De Structuurvisie Spoorzone Noord bevat een 'plattegrond' voor de ontwikkeling van de gronden. Deze 'plattegrond' is tot stand gekomen in samenspraak met een klankbordgroep. In deze klankbordgroep zaten direct omwonenden, eigenaren van gronden en wijkverenigingen. De 'plattegrond' geeft uitsluitsel over de verkeersstructuur, de groen- en wegenstructuur en bevat bouwvlakken voor de Brede School, woningbouw en andere voorzieningen. Verder bevat de structuurvisie aanvullende informatie op het gebied van flora en fauna, veiligheid, geluid, luchtkwaliteit, economische uitvoerbaarheid en realisatie. Op afbeelding 2 is het eindresultaat van de 'plattegrond' Spoorzone Noord te zien.

#### **Afbeelding 2**

Overzichtstekening  
structuurvisie Spoorzone  
Noord



De informatie uit de structuurvisie vormt de basis voor dit bestemmingsplan. In hoofdstuk 3 wordt nader ingegaan op de herontwikkeling.





## HOOFDSTUK 3 Huidige situatie en herontwikkeling

### 3.1

#### BESTAANDE STRUCTUREN EN RUIMTEGEBRUIK

In het plangebied van de Spoorzone Noord waren voorheen een kloostercomplex, een school voor voorbereidend middelbaar beroepsonderwijs en een internaat aanwezig. In de loop van de tijd is de functie van het gebied gewijzigd. Nieuwbouw en sloop hebben geleid tot veranderingen in de ruimtelijke structuur. Niettemin bepaalt het kloostercomplex in belangrijke mate de structuur van het gebied.

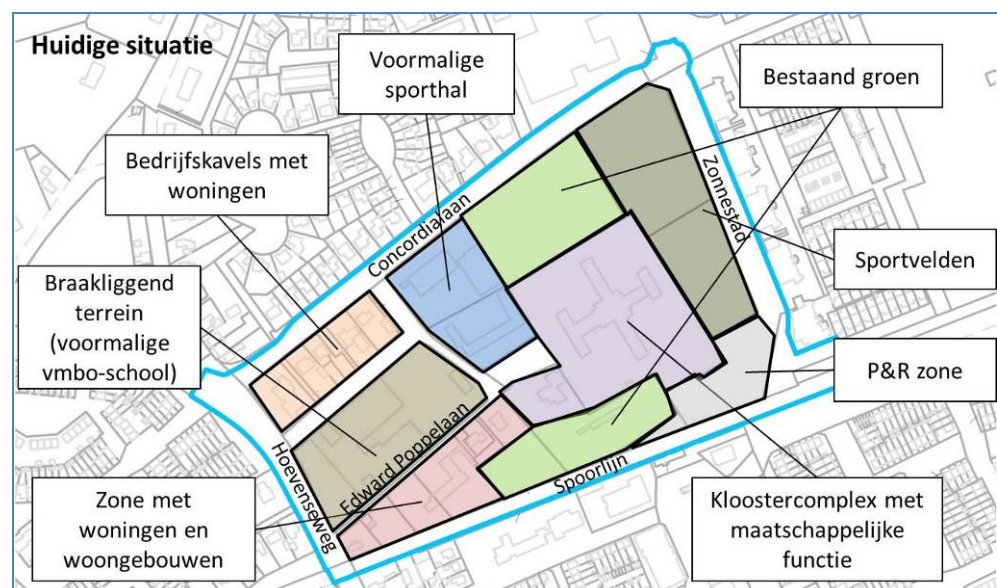
Aan de zijde van de Concordialaan zijn binnen het plangebied enkele bedrijfskavels met woningen, het Lucasbos en de sportvelden aanwezig.

Aan de Hoevenseweg stond een school voor voorbereidend middelbaar beroepsonderwijs. Na nieuwbouw in het Trivium is de school gesloopt. De gronden waarop de gebouwen stonden worden in dit bestemmingsplan omschreven als het Don Boscoterrein.

Ter hoogte van het station is in de tweede helft van de jaren negentig het Litouwenplein aangelegd. Dit plein is ingericht als park & ride-zone bij het station. Het plein is aangelegd als onderdeel van het plan Lage Banken. Een deel van het sportpark De Lage Banken is toen aangewend voor woningbouw. Langs de entree naar het station zijn aan de oostzijde van de Zonnestad appartementen gerealiseerd. De appartementen worden vooral door de groep 55+ bewoond. Vanuit de Zonnestad is er zicht op het voormalig internaatcomplex met sportvelden. De entree van het internaatcomplex ligt aan de Edward Poppelaan. Langs het spoor ligt een zone met woningen en woongebouwen.

#### Afbeelding 3

Ruimtegebruik huidige situatie



### *Groenstructuur*

De Spoorzone Noord heeft een groene uitstraling. Het voormalig kloostercomplex met school, internaatgebouwen en onbebouwde gronden zijn de belangrijkste dragers. De laanbeplanting is beeldbepalend voor het gebied. Dat geldt in het bijzonder voor de zogeheten “bidweg”. Deze weg ligt als een kraag om het voormalig klooster- en internaatcomplex heen. Het geheel kan worden gekarakteriseerd als een groene kamer. Binnen het plangebied zijn twee bospercelen aanwezig namelijk het Lucasbos aan de Concordialaan en het Jacobusbos aan de noordzijde van het station/spoor. De zone langs de noordzijde van het station wordt bepaald door de beplanting in het Jacobusbos en de achtertuinen van de woningen aan de Edward Poppelaan.

Het bureau De Leeuw boomverzorging heeft voorafgaand aan de planontwikkeling (gedetailleerd) de toestand van nagenoeg alle bomen in het gebied in beeld gebracht. Het bureau komt tot de conclusie dat de aanwezige bomen geen wettelijk beschermde status hebben. Niet alle bomen zijn vitaal. De instandhouding van het Lucasbos staat ter discussie; dit bosperceel heeft geen toekomst. De bomen in het Jacobusbos langs het spoor zijn wel vitaal; her en der moet wel uitdunning en onderhoud plaatsvinden. De meeste andere bomen in het plangebied zijn vitaal.

### *Wegenstructuur*

Het plangebied wordt ontsloten via de Edward Poppelaan. De Edward Poppelaan is middels een uitritconstructie aangesloten op de Concordialaan. Voetgangers of fietsers maken gebruik van de Concordialaan of een doorsteek vanuit de Hoevenseweg. Aan de zijde van de Zonnestad ontbreekt een toegang tot het gebied.

De uitwisseling van verkeer ter hoogte van de Edward Poppelaan vormt soms tijdens de spits een knelpunt. De doorstroming ter hoogte van de rotonde Hoevenseweg – Concordialaan is op dat moment minder vanwege de nabijheid van een overweg.

## **3.2 HERONTWIKKELING**

### **3.2.1 UITGANGSPUNTEN HERONTWIKKELING**

In de ‘Structuurvisie Spoorzone Noord’ zijn een aantal belemmeringen en ontwikkelvoorwaarden genoemd die het uitgangspunt hebben gevormd voor de stedenbouwkundige visie. Hieronder worden deze uitgangspunten kort beschreven.

De volgende belemmeringen vormen uitgangspunten voor de stedenbouwkundige visie:

- De regels van de Flora en Faunawet moeten worden nageleefd. In paragraaf 4.9 wordt nader ingegaan op Flora en Fauna in het plangebied.
- Binnen de geluidszones van spoor en wegen moet rekening gehouden worden met een bepaalde mate van geluidhinder. In paragraaf 4.5 wordt nader ingegaan op geluidhinder.
- Er dient rekening gehouden te worden met de bedrijven aan de Concordialaan en de eventuele milieuhinder hiervan. In paragraaf 4.7 wordt ingegaan op de milieuzonering.

- Over het spoor vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. Binnen een zone van ongeveer 200 meter langs het spoor moet bij nieuwe ontwikkelingen rekening worden gehouden met dit risico. In paragraaf 4.8 wordt nader ingegaan op externe veiligheid.
- In het plangebied ligt een gastransportleiding. Deze leiding heeft een beschermingszone en een zone waarvoor een verantwoordingsplicht voor het groepsrisico geldt.

In paragraaf 4.8 wordt nader ingegaan op externe veiligheid.

De volgende ontwikkelvoorwaarden gelden voor de herontwikkeling.

#### ***Brede School Plus***

Zoals bij de Visie brede scholen al beschreven, is het beleid gericht op de bouw van een brede school plus in de Spoorzone Noord. Qua ruimtegebruik moet bij het zoeken van een locatie in het gebied rekening worden gehouden met 25 leslokalen, waarvan 2 speellokalen en 2 lokalen BSO, een gymzaal, ruimtes voor peuteropvang, kinderopvang en ontmoetingsruimten voor de wijk. In het voormalig internaatcomplex is al een kinderopvang gevestigd. De huisvesting onder één dak in de brede school heeft de voorkeur maar geen harde eis. Bij het bepalen van de omvang van de locatie moet rekening worden gehouden met de mogelijke toevoeging van extra ruimten voor wijkgebonden activiteiten. Ook het gebouw moet de flexibiliteit in zich hebben voor uitbouw of omzetten van ruimten voor huisvesting van wijkgebonden activiteiten.

#### ***Zorgspecifieke woningen***

In het kader van de optimalisatie van de bestaande woningvoorraad is de bouw van zorgspecifieke woningen (beschut of beschermd wonen) zonder meer nodig. De aanwezigheid van voorzieningen in de directe nabijheid is daarbij een vereiste. Een bundeling met andere geschikte woningen voor senioren biedt de mogelijkheid gebruik te maken van de zorgfuncties en medewerkers. Spoorzone Noord is een locatie waar door de bouw van zorgspecifieke woningen de woningvoorraad in het noordwestelijk deel van de gemeente wordt verbeterd. De voorkeur gaat uit naar een voorziening van beperkte omvang gecombineerd met (reguliere) woningen waarvan gebruikers diensten vanuit het complex kunnen afnemen.

#### ***Huisvesting starters en senioren***

In de komende jaren zal er steeds meer aandacht zijn voor het optimaliseren van de kwaliteit van de woningvoorraad in Etten-Leur. De aandacht gaat vooral uit naar dat type woning dat in onvoldoende mate aanwezig is maar waar naar wel een grote vraag is. Men moet dan denken aan gelijkvloers wonen (al dan niet gestapeld) voor de doelgroep senioren en de goedkope woning voor starters. Spoorzone Noord is een uitermate geschikte locatie om voor beide doelgroepen iets te betekenen. Het accent zal daarbij liggen op kwaliteit en niet op kwantiteit.

#### ***Voorzieningen op wijkniveau***

Het aanbod aan voorzieningen (winkels, ondersteunende horeca, diensten, sociaal en medisch) is in het noordwestelijk deel van de gemeente beperkt. Uitbreiding van dit aanbod kan een bijdrage leveren aan het versterken van het woonklimaat.

De gemeenteraad heeft op 6 oktober 2011 besloten af te zien van de bouw van een winkelvoorziening (supermarkt).

#### ***Bouwkundig programma***

Het beleid is gericht op meervoudig grondgebruik. Als maximale bouwhoogte geldt 12 meter. Op de hoek Zonnestad – Concordialaan kan een accent van maximaal 15 meter hoog worden gerealiseerd. Dit sluit aan bij de bouwhoogte op de andere hoek.

#### ***Parkeren***

Bij alle functies moet worden voorzien in voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein (zowel auto en fiets). Afhankelijk van tijdstip van gebruik van de functie mag van dubbelgebruik worden uitgegaan. De parkeernormen zijn in bijlage 1 van deze toelichting opgenomen. In paragraaf 3.2.4 wordt nader ingegaan op verkeer en parkeren.

#### ***Water***

Het gebiedseigen water wordt binnen het plangebied vastgehouden in de vorm van retentie. De omvang van de retentie wordt bepaald door de omvang van het verhard oppervlakte. Het plangebied wordt in twee delen gesplitst, het voormalige Don Boscoterrein en het Edward Poppeterrein. De exacte omvang van de retentie wordt aan de hand van definitieve verhardingsgegevens bepaald. De retentie wordt verdeeld over de plandelen. In paragraaf 4.10 wordt ingegaan op de waterhuishoudkundige aspecten.

#### ***Duurzaam bouwen***

De eisen met betrekking tot duurzaam bouwen kunnen o.a. worden uitgedrukt in de energieprestatie van woningen en gebouwen. Het Bouwbesluit kent voor deze prestatie normen. Op grond van dit besluit geldt voor nieuw te bouwen woningen een energieprestatiecoëfficiënt van ten hoogste 0,6. Een woning met een EPC van 0,6 is bijzonder energiezuinig en kan alleen worden gerealiseerd worden met behulp van de nieuwste technieken. Bij een EPC-waarde van 0,6 zijn er voldoende mogelijkheden om een goed binnenmilieu te realiseren, zodat de gezondheid van de gebruiker gewaarborgd is. Het terugdringen van het energiegebruik krijgt ook aandacht bij het ontwerp van andere gebouwen. Daarnaast is er aandacht voor het gebruik van duurzame materialen en voorkomen van belasting voor het milieu door bijvoorbeeld uitloging van schadelijke stoffen. Het schoon water wordt gescheiden van het vuilwater. Het GPR gebouw kan als toetsingskader fungeren.

### **3.2.2**

#### **STEDENBOUWKUNDIGE VISIE**

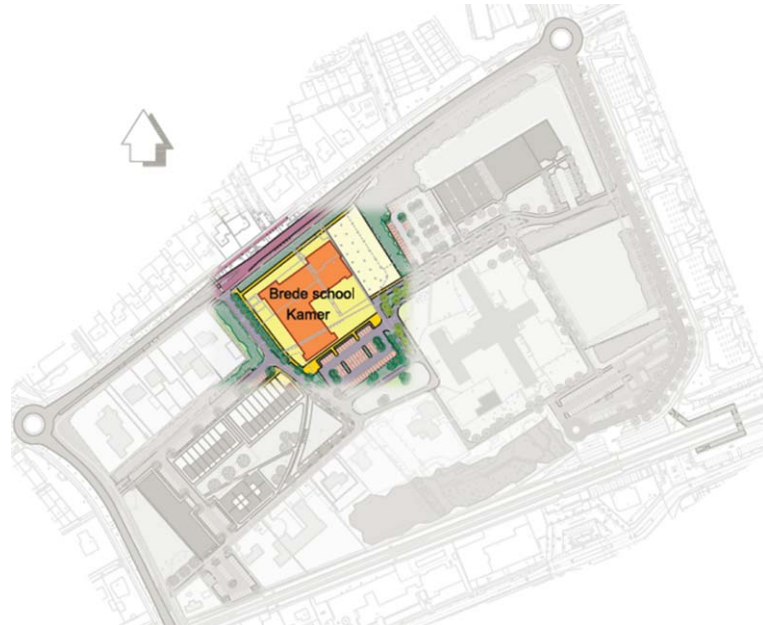
Zoals eerder aangegeven zal een deel van het plangebied herontwikkeld worden naar een gebied met woningen, een Brede School Plus, zorgappartementen en overige voorzieningen. De aanwezige laanbeplanting en de zogenaamde groene kamer van het voormalig klooster- en internaatscomplex vormen het uitgangspunt van het stedenbouwkundig plan. De nieuwe stedelijke functies vormen nieuwe groene kamers in het gebied. De randen van de groene kamers worden gevormd door robuuste boomrijen soms ingebed in hagen.

De kamers verschillen naar omvang en verschijningsvorm.  
De bestaande laanbeplanting blijft zoveel als mogelijk in tact of wordt versterkt.

#### *De Brede Schoolkamer*

#### **Afbeelding 4**

De Brede Schoolkamer



Vanwege de verhoogde kans op ongevallen met explosiegevaar is binnen een zone van 200 meter van de spoorlijn de bouw van een brede school niet gewenst. Alleen de gronden aan de noordzijde komen in aanmerking voor de bouw van de school.

De Brede Schoolkamer is bedoeld voor een Brede School Plus. Het gebouw komt in de rooilijn van de overige bebouwing aan de zuidzijde van de Concordialaan te staan. De entree van de school bevindt zich aan de zuidzijde. Aan de zuidzijde van het gebouw komt een parkeerterrein; dit terrein dient tevens als kiss & ridezone. De omvang van het parkeerterrein is afgestemd op medegebruik voor andere functies in het gebied. De ontsluiting vindt plaats op de nieuwe ontsluitingsweg.

Het speelterrein wordt ondergebracht aan de oostzijde (nu nog Lucasbos). Dit terrein is grotendeels verhard met hier en daar een boom. Het terrein van de school en het parkeren worden omringd door boombeplanting al dan niet met onderbeplanting.

Het brede schoolgebouw bestaat deels uit twee en deels uit drie lagen; de bouwhoogte bedraagt maximaal 12 meter. Bij het ontwerp van het gebouw moet rekening worden gehouden met het geluid van het verkeer op de Concordialaan.

#### **Afbeelding 5**

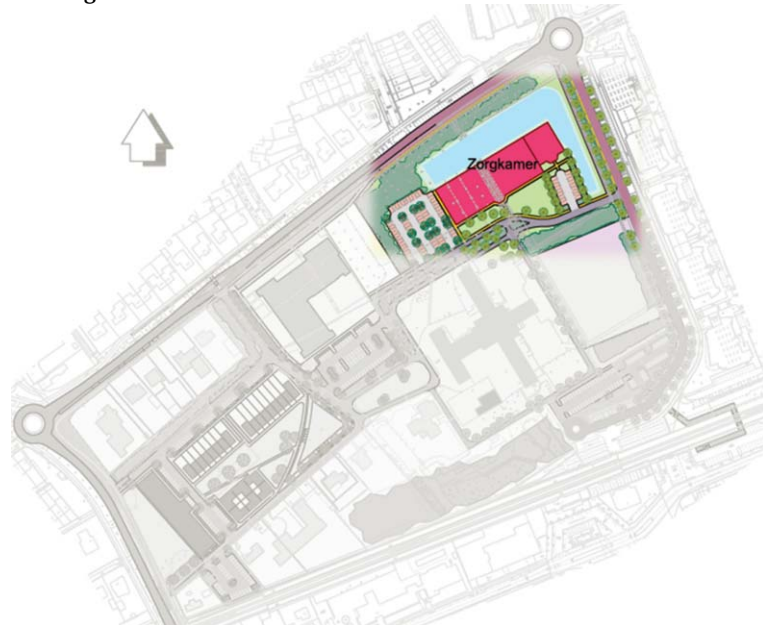
Impressie Brede School  
Plus



### De Zorgkamer

#### Afbeelding 6

#### De Zorgkamer



De Zorgkamer aan de noordzijde biedt ruimte voor de bouw van zorgspecifieke woningen en verpleeghuisplaatsen (beschut/beschermd wonen). De nieuwbouw richt zich op de Zonnestad. Aan de zijde van de rotonde komt een hoogteaccent van vier bouwlagen. Het resterend gebouw bestaat uit twee of drie lagen. De exacte locatie en bouwmassa van de nieuwbouw binnen de Zorgkamer worden bij het ontwerp bepaald. Bijzondere aandacht gaat uit naar het aspect geluid.

Het ontwerp wordt voorlopig gebaseerd op de huisvesting van 50 zorgspecifieke woningen, 42 verpleeghuisplaatsen en ondersteunende wijkvoorzieningen zoals huisarts, apotheek, fysiotherapeut en soortgelijke zorg- en dienstverlenende instanties. Het parkeren vindt op maaiveld plaats.

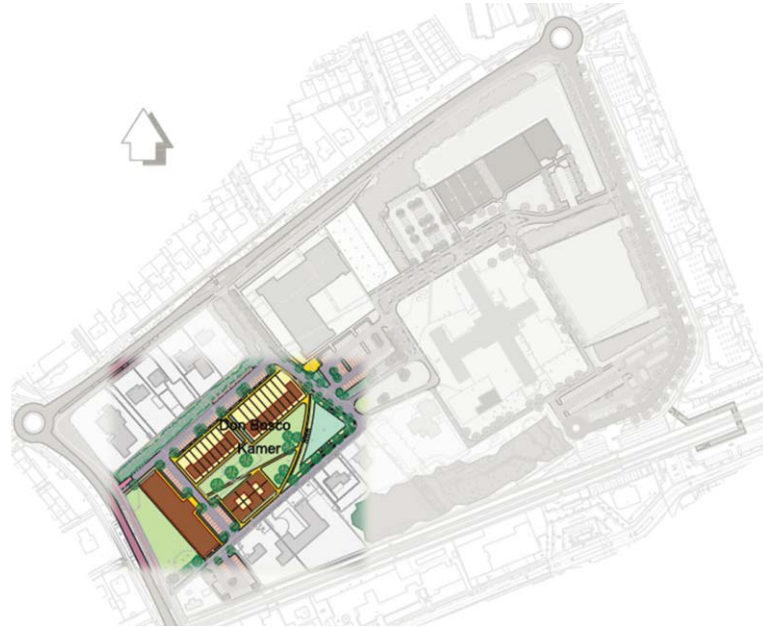
Een deel van de Zorgkamer wordt benut voor de opvang van regenwater uit het gebied. De opvang van regenwater is in deze kamer voorzien vanwege de laagste ligging binnen het plangebied. Hierbij wordt gedacht aan een zogeheten groene retentie. Een groenvoorziening die slechts bij hevige regenval onder water staat. In het ontwerp van de voorziening moet daarop worden ingespeeld.

Voor de nieuwe bebouwing is een bezonningsdiagram gemaakt. Uit de diagram blijkt dat in de maanden oktober tot en met februari de schaduwwerking het grootst is vanwege de lage stand van de zon. In de overige maanden heeft de schaduwwerking van de bebouwing geen invloed op de omgeving. De bezonningsdiagram is opgenomen als bijlage in het bijlagenboek.

### *De Don Bosco kamer*

#### **Afbeelding 7**

De Don Bosco kamer



De Don Boscokamer wordt aangewend voor wonen door starters en senioren. De drie grote bestaande platanen midden op het terrein vormen de kern voor de inrichting van deze kamer. De kamer biedt ruimte voor 50 woningen.

Aan de zijde van de Hoevenseweg is bebouwing in drie bouwlagen gepland. Deze bebouwing vervangt het oude schoolgebouw en vraagt qua ontwerp om massa. De nieuwbouw dient als geluidsbuffer voor het achterliggende gebied. De overige bebouwing is ingetogen. Het betreft hoofdzakelijk starterswoningen in twee lagen met een kap en patiowoningen in één bouwlaag met beperkte opbouw. De groene open ruimte vormt het hart van deze kamer. Dit groen dient ook als speelvoorziening. In het zuidoostelijk deel van het groen is een droge retentie voorzien. Alleen bij hevige regenval staat deze retentie tijdelijk vol. Het parkeren is grotendeels voorzien aan de randen van de kamer.

*De Edward Poppe kamer***Afbeelding 8**

De Edward Poppe kamer



De bestaande bebouwing op het Edward Poppeterrein vormt het hart van deze kamer. De gronden gelegen binnen de “bidweg” zijn niet bij de visie betrokken. Het huidig gebruik wordt de komende jaren voortgezet. Het parkeren vindt binnen de kamer plaats. Niet wordt uitgesloten dat op de lange termijn een andere invulling aan deze kamer wordt gegeven. Thans zijn daartoe geen concrete plannen. Afhankelijk van de aard van de invulling zal het bestemmingsplan worden herzien.

*De Zonnestadkamer***Afbeelding 9**

De Zonnestadkamer



In de zuidoosthoek van het plangebied resteert de Zonnestadkamer waar woningbouw in wordt gerealiseerd. Voornamelijk wordt uitgegaan van circa 50 woningen. Omtrent de exacte invulling vindt nader beraad plaats. Indien wordt overgegaan tot gestapelde bouw bedraagt het aantal bouwlagen maximaal drie bouwlagen inclusief inpandig parkeren.



Aan de zuidzijde van de Zonnestadkamer is aan het Litouwenplein ruimte gereserveerd voor de aanleg van extra parkeren aansluitend op de bestaande park & ridezone. Aan de Zuidoostkant van het plangebied wordt een onderdoorgang voor fietsers en voetgangers mogelijk gemaakt onder de spoorlijn Roosendaal – Breda.

### 3.2.3 GROEN

#### *Toekomstige groenstructuur*

De bestaande laanbeplanting langs de “bidweg” blijft zoveel als mogelijk intact of wordt versterkt.

Het bosperceel van het Lucasbos zal worden betrokken bij de herontwikkeling. Dit vanwege het kaprijp zijn van de populieren aan de rand van het bosperceel en de geringe kans op overleven van de Essen in het middengebied na kap van de populieren. Een tweede reden is de ligging langs de Concordialaan buiten de zone voor externe veiligheid.

Het Jacobusbos blijft intact als groene buffer aan de noordzijde van het station.

### 3.2.4 VERKEER EN PARKEREN

#### *Toekomstige wegenstructuur*

De realisatie van de nieuwe functies resulteert in een verkeersaantrekkende werking van het plangebied. De verkeersaantrekkende werking is afhankelijk van het te realiseren bouwprogramma. Om de doorstroming op de Concordialaan niet te belemmeren, is een tweede ontsluiting van het plangebied gepland op de Zonnestad. Het verkeersaanbod op de Zonnestad is zeer beperkt en de rotonde Concordialaan-Zonnestad staat garant voor een vlotte en veilige verkeersafwikkeling. Bovendien wordt ter hoogte van de uitritconstructie van de Edward Poppelaan op de Concordialaan een brede middengeleider aangelegd. Het plangebied is daarom alleen bereikbaar vanuit de Concordialaan via de zuidelijke rijbaan.

De zuidelijke ‘Bidweg’ vervult ook een rol in de ontsluiting van het gebied. Via deze weg kan het gebied worden verlaten door de aanleg van een uitweg op het Litouwenplein. Het profiel van de zuidelijke “bidweg” blijft ongewijzigd. De weg kan slechts in één richting worden bereden.

**Afbeelding 10**  
Toekomstige  
wegenstructuur



Nieuwe wegen in het plangebied worden ingericht als erftoegangsweg met een snelheidsregime van 30 km/uur. Zowel een één als twee richtingen regime wordt toegepast. In afbeelding 8 staat de toekomstige wegenstructuur weergegeven. In paragraaf 4.4 wordt nader ingegaan op het aspect verkeer in de verkeerstoets.

#### *Fietsers en voetgangers*

De positie van de fietser op de Concordialaan wordt verbeterd door aanpassing van het fietspad aan de zuidzijde en de aanleg van verbrede middengeleiders (stapsgewijs oversteken). De fietser krijgt een route vanuit de Hoevenseweg via de Edward Poppelaan en de Don Boscolaan. Extra aandacht wordt besteed aan een veilige oversteek. De route via de Don Boscolaan blijft beperkt tot een aanhaking op het fiets- en voetpad aan de oostzijde (een oversteek wordt fysiek onmogelijk gemaakt). Voorts dienen de fietsdoorsteken als calamiteitenontsluiting. Aan de westzijde van de Zonnestad komt deels een afzonderlijk fietspad. Het bestaande dubbele fietspad aan de oostzijde blijft gehandhaafd.

De aanleg van een nieuw voetpad langs een deel van de Concordialaan geeft de voetganger meer ruimte. Ook in de Zonnestad en langs de nieuwe ontsluitingsweg zijn voetgangersvoorzieningen voorzien. De perronoversteek bij het station wordt nu door veel fietsers gebruikt als doorgang. Deze doorgang ondergaat een hele verbetering als wordt overgegaan tot aanleg van een fiets- en voetgangerstunnel onder het spoor.

#### *Parkeren*

Bij alle functies moet worden voorzien in voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein (zowel auto en fiets). Afhankelijk van het tijdstip van gebruik van de functie mag van dubbelgebruik worden uitgegaan. De parkeernormen zijn in bijlage 1 van deze toelichting opgenomen<sup>1</sup>. Aan het Litouwenplein wordt met een uitbreiding van de P & R zone rekening gehouden.

<sup>1</sup> Indien een parkeernorm niet aanwezig is in bijlage 1, dan wordt verwezen naar CROW-publicatie ASVV 2004. (Bron: GVVP Etten-Leur, 2006).

## HOOFDSTUK

# 4 Milieu en duurzaamheid

## 4.1

### INLEIDING

De gevolgen van de ruimtelijke ingrepen op het milieu en de beperkingen die milieuaspecten opleggen aan de ontwikkeling zijn van groot belang voor dit bestemmingsplan. Op basis van diverse milieuthema's wordt in dit hoofdstuk de haalbaarheid van de ontwikkeling aangetoond. Hierbij is rekening gehouden met de geldende wet- en regelgeving alsmede met de vastgestelde (boven)gemeentelijke beleidskaders. Een aantal deel van dit bestemmingsplan is conserverend van aard en laat dus geen nieuwe ontwikkelingen toe. Omdat de bestaande situatie hierbij wordt vastgelegd zijn hiervoor geen nadere onderzoeken benodigd. Onderstaande paragrafen gaan dan ook specifieke in op de deelgebieden waar ontwikkelingen plaatsvinden.

## 4.2

### ARCHEOLOGIE EN CULTUURHISTORIE

#### *Cultuurhistorie*

Volgens de cultuurhistorische waardenkaart van de provincie Noord-Brabant zijn er in het plangebied geen cultuurhistorische objecten aanwezig.

#### *Archeologie*

De gemeenteraad heeft op 11 oktober 2010 het beleid ter bescherming van het archeologisch erfgoed vastgesteld. Dit beleid heeft tot doel dit erfgoed onaangetast in de bodem te bewaren. Zolang de bodem niet wordt geroerd is er niets aan de hand. Zodra er sprake is van graafwerkzaamheden kunnen er beperkingen gelden. Archeologiebeleid vormt nimmer een reden om niet te bouwen. Het beleid is er primair opgericht om het archeologisch erfgoed zoveel als mogelijk ongestoord in de bodem te laten zitten. Andere belangen kunnen reden tot verstoring zijn. Een onderzoek is dan noodzakelijk.

Aan de hand van een inventariserend archeologisch onderzoek van Baac BV (mei 2006) zijn er binnen het plangebied drie locaties aan te wijzen waar bij het eventueel roeren van de bodem nader onderzoek nodig is. Het betreft de zuidwesthoek Concordialaan – Zonnestad (middelhoge verwachting), het gebied ten westen van het Litouwenplein (hoge verwachting) en het gebied ten zuidoosten van het kruispunt Don Boscolaan – Edward Poppelaan (hoge verwachting). Het inventariserend onderzoek is opgenomen als separate bijlage bij deze toelichting. Aan RAAP is opdracht verleend om een proefsleuvenonderzoek te verrichten.

RAAP heeft twee van de drie locaties onderzocht; op deze locaties zijn geen vondsten aangetroffen. De resultaten van het onderzoek zijn opgenomen in het rapport "Plangebied Spoorzone Noord (notitie 4081)".

De derde locatie ten westen van het Litouwenplein is niet onderzocht. De locatie ligt buiten het te ontwikkelen gebied. De toegankelijkheid van het gebied is bovendien beperkt vanwege de dichte beplanting. Indien in de toekomst op deze locatie wel de bodem wordt geroerd, moet alsnog onderzoek worden verricht.

### 4.3

#### **BODEM**

Voorafgaand aan nieuwbouw moet de actuele bodemkwaliteit worden onderzocht. Alleen als grond en grondwater voldoen aan geldende waarden is er voor nieuwbouw geen belemmering. Het onderzoeksprogramma wordt uitgevoerd conform Nederlandse Norm 5740.

Tritium Advies BV heeft een verkennend onderzoek gedaan naar gronden en grondwater in de Don Boscokamer. Het resultaat van dit onderzoek is opgenomen in het rapport "Verken- nend bodemonderzoek Don Boscolaan 2" (d.d. 17 december 2008; projectnummer 0811/059/SJ). Op terrein werd een verontreiniging met minerale olie en vluchtige aromaten aangetroffen.

De verontreiniging werd gesaneerd en de resultaten van deze sanering zijn opgenomen in het rapport "Sanering van een minerale olieverontreiniging, locatie Don Boscolaan 2 te Etten-Leur" (d.d. 7 april 2010, projectnummer CV09074EVA-RAP) uitgevoerd door Van Vleuten Consult BV. Aan de hand van dit rapport hebben gedeputeerde staten van Noord-Brabant bij besluit van 12 juli 2010 ingestemd met de sanering. Er is geen belemmering meer voor nieuwbouw.

Wematech Bodem Adviseurs BV heeft een verkennend onderzoek verricht naar de kwaliteit van grond en grondwater in Brede schoolkamer, Zorgkamer en Zonnestadkamer. De resultaten zijn vervat in het rapport "Verkennend bodemonderzoek Spoorzone Etten- Leur" (d.d. 27 mei 2011; projectnummer VBB-50110214/NB110778). De conclusie is dat er geen belemmeringen zijn voor de nieuwbouw. Het freatisch grondwater kan beter niet worden toegepast voor het gebruik voor beregening van voedingsgewassen. Vrijkomende grond moet zoveel mogelijk op het eigen terrein worden hergebruikt. Als grond moet worden afgevoerd, is partijkeuring vereist.

De bodemonderzoeken zijn als bijlage toegevoegd als separate bijlage.

### 4.4

#### **VERKEER**

##### *Huidig aanbod 2011*

In het najaar van 2011 heeft de gemeente Etten-Leur op ruim 50 locaties verkeerstellingen laten uitvoeren. Met behulp van deze verkeerstellingen is de huidige situatie in beeld gebracht voor relevante wegen rondom de Spoorzone.

In onderstaande tabel is het verkeersaanbod voor de huidige situatie (2011) en de IC-waarde<sup>2</sup> weergegeven. In de tabel is te zien dat op geen enkele weg rondom de Spoorzone sprake is van congestie. De beschreven wegen hebben daarom voldoende capaciteit om het verkeer van een toekomstige ruimtelijke ontwikkeling te kunnen verwerken.

**Tabel 2**

Indicatie werkdag  
verkeersaanbod 2011  
zonder Spoorzone

Weg	Wegvak	Huidige situatie 2011	IC-waarde
Concordialaan	Hoevenseweg – Statenlaan	9.430	0,57
Concordialaan	Statenlaan – Deken Koopmanslaan	4.110	0,25
Hoevenseweg	Concordialaan - Spoorlaan	8.780	0,64
Hoevenseweg	Concordialaan –Oude Grind	9.500	0,55
Zonnestad	Concordialaan – Litouwenplein	660	0,12

#### *Verantwoording toename toename verkeersaanbod functies in Spoorzone Noord*

Het toevoegen van nieuwe functies in een gebied heeft gevolgen voor het verkeersaanbod. De toename van het verkeer kan alleen modelmatig worden bepaald voor een periode van tien jaar. De verkeersaantrekkende werking per functie is berekend aan de hand van richtlijnen van het CROW<sup>3</sup>. In onderstaande tabel is een overzicht gegeven van het aantal verkeersbewegingen op een werkdag.

**Tabel 3**

Verkeersgeneratie  
gemotoriseerd verkeer op  
werkdagen

Functie	Aantal verkeersbewegingen
<b>Zonnestadkamer</b>	
Woningen	285
<b>Zorgkamer</b>	
Zorgwoningen	130
Verpleeghuisplaatsen	110
Gezondheidscentrum	325
<b>Don Boscokamer</b>	
Woningen	375

<sup>2</sup> De IC-waarde is een maat voor de kwaliteit van de verkeersafwikkeling. De IC-waarde is de verhouding tussen I (intensiteit) en C (capaciteit, de hoeveelheid verkeer die een wegvak kan verwerken). Als maat voor de kwaliteit van de verkeersafwikkeling wordt een waarde tussen 0 en 1 gehanteerd. Bij een IC-waarde lager of gelijk dan 0,75 is sprake van een onbelemmerde doorstroming; de wegcapaciteit is voldoende om de verkeersvraag op te vangen. Bij een IC-waarde tussen 0,76 en 1 ontstaat een toenemende kans op congestie; bij een IC-waarde hoger dan 1 staan er structureel gedurende langere perioden van de dag files.

<sup>3</sup> CROW-publicatie 256 'Verkeersgeneratie woon- en werkgebieden' en CROW-publicatie 272 'Verkeersgeneratie voorzieningen – kengetallen gemotoriseerd verkeer'

<b>Brede schoolkamer</b>	
School	540
Wijkgebouw	25
Kinderdagverblijf	125
<b>Totaal</b>	<b>1.915</b>

In de bovenstaande tabel is geen rekening gehouden met de sloop van bestaande voorzieningen. In de huidige situatie 2011 zijn namelijk alle te amoveren voorzieningen al buiten gebruik.

#### *Toekomstig aanbod*

Om de verkeercijfers voor het jaar 2022 op te stellen, zijn de volgende stappen ondernomen.

##### *1. Ophoging verkeercijfers 2011 naar 2022*

De verkeercijfers uit het jaar 2011 zijn opgehoogd met het autonoom groeipercentage van 1% per jaar tot het jaar 2022. In de nieuwe verkeercijfers is nog geen rekening gehouden met de ruimtelijke ontwikkelingen.

##### *2. Doorrekening ruimtelijke ontwikkelingen*

Met behulp van het regionaal vastgestelde verkeersmodel 2006 -2020 (GGA model voor de regio Breda) zijn alle vastgestelde ruimtelijke ontwikkelingen, waaronder de plannen Schoenmakershoek-Oost, plan in 't Park, Spoorzone Noord, Haansberg-Oost en De Streek, doorgerekend. Omdat er geen formeel besluit is genomen over de ontwikkeling van de locatie Hoge Haansberg en niet zeker is wanneer dit plan wordt ontwikkeld, is hiermee geen rekening gehouden.

##### *3. Op hoging verkeercijfers ruimtelijke ontwikkelingen*

Van alle telpunten is met behulp van het verkeersmodel bepaald hoeveel verkeer de ruimtelijke ontwikkelingen genereren op het betreffende punt. De ruimtelijke ontwikkelingen worden tussen nu en het jaar 2022 gerealiseerd. Ook de ruimtelijke ontwikkelingen kennen een autonome groei van het verkeer. Vanwege de verspreide realisatie is dit autonoom groeipercentage minder hoog dan bij bestaande voorzieningen. In deze rapportage is daarom voor de ruimtelijke ontwikkelingen gerekend met een autonoom groeipercentage van 0,5%.

##### *4. Samenvoegen verkeercijfers*

De verkeercijfers voor het jaar 2022 (zonder de ruimtelijke ontwikkelingen) zijn samengevoegd met de verkeercijfers van de ruimtelijke ontwikkelingen.

In de onderstaande tabel is de indicatie van het verkeersaanbod met Spoorzone Noord vermeld.

**Tabel 4**

Indicatie werkdag  
verkeersaanbod 2022  
zonder Spoorzone

Weg	Wegvak	Toekomstige situatie 2022	IC-waarde
Concordialaan	Hoevenesweg – Edward Poppelaan	12.450	0,75
Concordialaan	Veldweg – Akkerweg	5.020	0,30
Hoevenesweg	Concordialaan – Spoorlaan	11.220	0,80
Hoevenesweg	Concordialaan – Oude Grind	11.430	0,66
Zonnestad <sup>4</sup>	Concordialaan – Litouwenplein	1.400	n.v.t.

In de tabel is te zien dat het verkeersaanbod in 2022 met gemiddeld 25% is toegenomen ten opzichte van 2011. Naast de ontwikkeling van de Spoorzone wordt deze toename veroorzaakt door autonome groei van het verkeer (1% per jaar) en andere ruimtelijke ontwikkelingen. Alleen op de Hoevenesweg (Concordialaan – Spoorlaan) resulteert dit in incidentele congestie<sup>5</sup>. De spoorwegovergang draagt echter fors bij aan de congestie kans. De ontwikkeling van de Spoorzone Noord op zich leidt niet tot problemen bij de verkeersafwikkeling.

## 4.5

### GELUIDHINDER

#### Algemeen

De Wet geluidhinder kent een onderscheid tussen wegverkeerslawaaai en spoorweglawaaai. De regeling voor wegverkeerslawaaai geldt formeel alleen voor wegen met een snelheidsregime van 50 km of meer. De regeling is niet van toepassing op woonerven en 30 km wegen; niettemin zal in het kader van het bestemmingsplan verantwoording moeten worden afgelegd. De wet kent voorkeursgrenswaarden voor woningen en andere geluidgevoelige objecten.

Ontheffing van de voorkeursgrenswaarden is mogelijk mits wordt voldaan aan lokaal geldende beleidsregels en een maximum voor de geluidbelasting binnen de woning, binnen leslokalen, onderzoeks- en behandelruimten etc. en binnen ruimten voor patiëntenhuisvesting etc..

Onderstaande tabel geeft een overzicht voor wettelijk geldende normen.

**Tabel 5**

Grenswaarden bij nieuwe  
geluidgevoelige  
bestemmingen

	Voorkeursgrenswaarde	Ontheffingswaarde
<b>Wegverkeerslawaaai</b>		
Woningen	48	63
Onderwijsgebouw, ziekenhuis, verpleegtehuis	48	63
<b>Spoorweglawaaai</b>		
Woningen	55	68
Andere geluidsgevoelige bestemmingen	53	68

<sup>4</sup> Van de Zonnestad zijn geen IC-waardes bekend.

<sup>5</sup> Een IC-waarde tussen 0,76 en 0,85 resulteert in incidentele congestie. Onder de 0,76 kan het verkeer goed doorstromen.

### ***Beleidsregels hogere waarden***

Op 2 december 2008 hebben burgemeester en wethouders de Beleidsregels hogere waarden Wet geluidhinder vastgesteld. De beleidsregels zijn op de nieuwbouw in de Spoorzone Noord van toepassing. In de beleidsregels is beschreven wanneer hogere waarden kunnen worden toegekend.

Alvorens ontheffing te verlenen vindt onderzoek plaats naar de mogelijkheden om de geluidbelasting terug te dringen door maatregelen aan de bron (minder aanbod, andere bestrating) en/of maatregelen in het overdrachtsgebied (geluidwerende voorzieningen). Indien maatregelen aan de bron of in het overdrachtsgebied niet mogelijk, stedenbouwkundig ongewenst of financieel niet haalbaar zijn, komt ontheffing in beeld. In de situatie dat de bovengrens wordt overschreden kan een dove gevel worden toegepast (een gevel is pas doof als het geen te openen delen kent). Als voorwaarde voor toepassing van de dove gevel geldt dat de geluidsgevoelige bestemming ten minste één geluidsluwe zijde kent. Deze voorwaarde geldt overigens ook bij het vaststellen van hogere grenswaarden. De indeling van de woning of een ander geluidgevoelig gebouw moet daarop zijn afgestemd. Ook buitenruimten (tuinen, balkons) zijn zoveel mogelijk geluidsluw. Bij vervangende nieuwbouw of seniorenwoningen gekoppeld aan een steunpunt kan van deze voorwaarden worden afgeweken. Het beleid is er overigens op gericht zo min mogelijk dove gevels toe te passen.

Behoudens de regeling voor nieuwbouw kent de Wet geluidhinder een regeling bij reconstructie van wegen. De reconstructie van een weg is omschreven als een of meer wijzigingen op of aan een aanwezige weg, ten gevolge waarvan de geluidbelasting vanwege de weg met 2 dB(A) of meer wordt verhoogd. Bij een wijziging gaat het vaak om een fysieke wijziging van de betreffende weg, zoals het verdubbelen van het aantal rijstroken, de aanpassing van kruispunten etc.

### ***Akoestisch onderzoek***

Ten behoeve van dit bestemmingsplan is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Een deel van de geprojecteerde bestemmingen zijn volgens de Wet geluidhinder aan te merken als 'geluidgevoelig' en zijn geprojecteerd binnen de wettelijke geluidszone van de weg(en) Hoevenseweg, Hoevenseweg/Markt, Concordialaan, Statenlaan en Spoorlaan. Tevens zijn de geluidgevoelige bestemmingen gesitueerd in de geluidzone van de nabij gelegen spoorlijn Roosendaal – Breda. Deze spoorlijn (traject 640) heeft een wettelijke onderzoekszone van 500 meter. Om de realisatie van deze bestemmingen mogelijk te maken dient er conform de bepalingen uit de Wet geluidhinder een akoestisch onderzoek verricht te worden.

Het doel van dit akoestisch onderzoek is toetsen of er ter plaatse van de geprojecteerde geluidsgevoelige bestemmingen voldaan wordt aan de grenswaarden die gesteld worden in de Wet geluidhinder. Indien er sprake is van overschrijding van de wettelijke voorkeursgrenswaarde worden geluidsmaatregelen beschouwd/onderzocht. Het complete onderzoek is toegevoegd als separate bijlage. De resultaten zijn hieronder samengevat.



*Wegverkeerslawaai*

Onderstaande tabel geeft een indicatie van de maximale berekende geluidsbelastingen bij wegverkeerslawaai op de nieuwbouw. De berekende belastingen zijn voor het jaar 2022 (10 jaar na vaststelling bestemmingsplan). De gevelbelasting varieert per rekenpunt. In de tabel is de hoogte geluidsbelasting opgenomen die voorkomt binnen de kamers. De rekenpunten zijn opgenomen in de bijlage.

**Tabel 6**

Geluidbelastingen  
wegverkeerslawaai -  
nieuwbouw in dB (na  
aftrek conform artikel 110g  
Wgh)

Kamer	Wegvak	Geluidbelasting in dB in 2022
Don Boscokamer	Hoevenseweg	56
Brede schoolkamer	Concordialaan	53
Zorgkamer	Concordialaan	51
Zonnestadkamer	Zonnestad	52

De conclusie is dat ten gevolge van het wegverkeerslawaai de woningen en school een hogere geluidbelasting kennen dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. De maximaal toegestane waarde van 63 dB wordt niet overschreden.

Vanwege de Concordialaan, de Hoevenseweg en Zonnestad wordt de voorkeursgrenswaarde van 48 dB wel overschreden. De maximale geluidsbelasting vanwege de Concordialaan bedraagt 51 dB, de maximale geluidsbelasting vanwege de Hoevenseweg bedraagt 56 dB en de maximale geluidsbelasting vanwege Zonnestad bedraagt 52 dB. De maximaal onthefbare waarde van 63 dB wordt niet overschreden.

*Spoorweglawaai*

In tabel 7 zijn de gevelbelastingen op de nieuwbouw in 2022 als gevolg van spoorwegverkeer weergegeven. In de tabel is de hoogte geluidsbelasting opgenomen die voorkomt binnen de kamers (per rekenpunt kan de belasting verschillen). Bij de planontwikkeling wordt uitgegaan van een groei van het aantal railverkeerbewegingen van 1,5 dB ten opzichte van 2008.

**Tabel 7**

Geluidbelastingen  
spoorweglawaai in dB  
(2008 + 1,5 dB)

Kamer	Gevelbelasting
De Brede Schoolkamer	55
Don Boscokamer	66
Zonnestadkamer	63

De voorkeursgrenswaarde van woningen van 55 dB en van de brede school van 53 dB wordt overschreden, de maximale ontheffingswaarde van 68 dB wordt niet bereikt.

**Verantwoording***Wegverkeerslawaai*

Omdat de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden moeten de effecten en toepasbaarheid van maatregelen onderzocht worden. Conform de 'Beleidsregels hogere waarden Wet geluidhinder' opgesteld door de gemeente Etten-Leur dient voordat een hogere waarde wordt vastgesteld, onderzocht te worden welke maatregelen genomen kunnen worden om de geluidsbelasting terug te dringen.

Deze maatregelen zijn bekeken voor de Concordialaan en de Hoevenseweg.

De Zonnestad betreft een 30 km/weg, formeel hoeven hier geen maatregelen voor onderzocht te worden. Vanwege de geconstateerde overschrijding van de voorkeursgrenswaarde dienen de effecten van bron en/of overdrachtsmaatregelen beschouwd te worden.

De Concordialaan wordt in de toekomstige situatie in het kader van dit project reeds voorzien van een stil asfalttype (dunne deklaag B). Voor wat betreft de geluidsbelasting op de omliggende woningen is dit reeds de meest optimale verharding. Uit berekeningen volgt dat met de bronmaatregel dunne deklaag B voor de Hoevenseweg op enkele punten een reductie van maximaal 4 dB wordt behaald.

De reducties na toepassing van dunne deklaag B zijn niet voldoende om de geluidsbelasting te reduceren tot de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. De aanleg van een dunne deklaag B op de Hoevenseweg kan financieel gezien als niet wenselijk worden beschouwd aangezien de kosten niet kunnen opwegen tegen het effect van de maatregel.

De voorkeursgrenswaarde wordt in de situatie zonder maatregelen met 8 dB overschreden, met toepassing van een dunne deklaag wordt de voorkeursgrenswaarde nog steeds met 5 dB overschreden.

Het toepassen van overdrachtsmaatregelen (schermen/wallen) is in binnenstedelijke situaties vanwege stedenbouwkundige redenen niet gewenst. Het verder onderzoeken van dergelijke maatregelen is daarom achterwege gelaten.

Indien het toepassen van maatregelen niet mogelijk is vanwege bijvoorbeeld stedenbouwkundige of financiële aard en er sprake is van overschrijding van de voorkeursgrenswaarde kan er onder bepaalde voorwaarden/bepaling tot de maximale grenswaarde (in dit geval 63 dB) hogere waarden vastgesteld worden. Conform de 'Beleidsregels hogere waarden Wet geluidhinder' van de gemeente Etten-Leur dient de invulling van de geprojecteerde geluidsgevoelige bestemmingen kritisch te worden gezien aangezien er locaties zijn met een geluidsbelasting van meer dan 53 dB. Hierbij dient een geluidsluwe gevel aanwezig te zijn. In onderliggend onderzoek is (met de gehanteerde bebouwingsvlakken) aangetoond dat daarvan sprake is. Bij projectie van de geluidgevoelige bestemmingen dient ten minste 1 verblijfsruimte alsmede de bijbehorende buitenruimten aan de geluidsluwe gevel te worden gesitueerd. De gehanteerde invulling van het plangebied doorgerekend in onderliggend onderzoek voldoet aan deze voorwaarde.

#### *Bestaande woningen in het plangebied*

Ofschoon de Wet geluidhinder formeel niet van toepassing is, kan worden geconcludeerd dat voor de bestaande woningen aan de Zonnestad er met uitzondering van 1 locatie voldaan wordt aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Voor de bestaande woningen aan de Hoevenseweg en de Concordialaan kan er niet worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde in de toekomstige plansituatie. Voor deze woningen geldt ook dat in de bestaande situatie niet voldaan kan worden aan de voorkeursgrenswaarde. In de toekomstige situatie neemt de geluidsbelasting voor alle locaties af ten opzichte van de bestaande situatie. Dit is gevolg van het toepassen van geluidsarm asfalt (dunne deklaag B) op het wegvak Concordialaan tussen de rotonde Hoevenseweg en Zonnestad.

*Railverkeerslawaaï*

Ook wat betreft het railverkeerslawaaï zijn geluidreducerende maatregelen onderzocht. Het spoorweglawaaï is bepalend voor de gevelbelasting en de eisen voor de wijze van bouwen. Geluidwerende voorzieningen langs het spoor zijn niet haalbaar mede vanwege de nabijheid van een overweg. Het beperkte aantal bestaande woningen maakt dat de kosten niet opwegen tegen de baten. Maatregelen aan de bron en in het overdrachtsgebied zijn niet aan de orde.

Omdat het niet mogelijk is ter plaatse van alle geprojecteerde nieuwe bestemmingen te voldoen aan de voorkeursgrenswaarde zal een hogere waarde moeten worden aangevraagd voor een deel van de nieuwbouw in de Don Boscokamer en de Zonnestadkamer. Bij de bouwaanvraag zal tevens moeten worden aangetoond dat de grenswaarde voor het binnenniveau niet wordt overschreden. Een overzicht van de aan te vragen hogere waarden, is opgenomen in het rapport (zie separate bijlage). In de bijlage van dit rapport is voor deze bestemmingen tevens de gecumuleerde geluidsbelasting vermeld.

**4.6****LUCHTKWALITEIT***Algemeen*

In de milieuregelgeving zijn grenswaarden opgenomen voor de concentraties in de buitenlucht van de stoffen stikstofdioxide(NO<sub>2</sub>), fijnstof (PM<sub>10</sub>), zwaveldioxide (SO<sub>2</sub>), lood (Pb), benzeen (C<sub>6</sub>H<sub>6</sub>) en koolmonoxide (CO). In Nederland zijn de maatgevend luchtverontreinigende stoffen stikstofdioxide(NO<sub>2</sub>) en fijnstof (PM<sub>10</sub>). Deze twee stoffen liggen het dichtst bij de geldende grenswaarden. Overschrijding van de grenswaarden van de andere stoffen komt in Nederland nagenoeg niet voor. Deze stoffen worden buiten beschouwing gelaten.

In de tabellen 9 en 10 worden grenswaarden voor stikstofdioxide en fijn stof weergegeven.

**Tabel 8**Stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>)

Toetsingseenheid	Maximale concentratie	Opmerking
Jaargemiddelde concentratie	40 µg/m <sup>3</sup>	Geldig vanaf 1 januari 2015
Uurgemiddelde concentratie	200 µg/m <sup>3</sup>	Geldig vanaf 1 januari 2015 Overschrijding maximaal 18 maal per kalenderjaar toegestaan.

**Tabel 9**Fijnstof (PM<sub>10</sub>)

Toetsingseenheid	Maximale concentratie	Opmerking
Jaargemiddelde concentratie, humaan Grenswaarde PM <sub>10</sub>	40 µg/m <sup>3</sup>	Geldt sinds 11 juni 2011
24-uurgemiddelde concentratie humaan grenswaarde PM <sub>10</sub>	50 µg/m <sup>3</sup>	Geldt sinds 11 juni 2011 Overschrijding maximaal 35 maal per kalenderjaar toegestaan
Jaargemiddelde concentratie PM <sub>2,5</sub>	25 µg/m <sup>3</sup>	Geldig vanaf 1 januari 2015

**Onderzoek luchtkwaliteit**

Ten behoeve van dit bestemmingsplan is een onderzoek naar de luchtkwaliteit uitgevoerd. Om de realisatie van deze bestemmingen mogelijk te maken dient er conform de bepalingen uit de wet milieubeheer een onderzoek luchtkwaliteit te worden verricht. In de Wet milieubeheer zijn luchtkwaliteitseisen opgenomen. In dit kader zijn de concentraties NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> onderzocht om aan te tonen of voldaan kan worden aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. Het complete onderzoek is toegevoegd als separate bijlage.

**Onderzoeksresultaten***Stikstofdioxide*

Er treden geen overschrijdingen op van de uurgemiddelde concentratie stikstofdioxide. De jaargemiddelde concentratie bedraagt maximaal 26,7 µg/m<sup>3</sup>. In 2015 wordt voldaan aan de grenswaarde van 40 µg/m<sup>3</sup> NO<sub>2</sub> jaargemiddelde concentratie.

*Fijnstof*

De jaargemiddelde concentratie fijn stof bedraagt maximaal 20,9 µg/m<sup>3</sup>. Het maximaal aantal overschrijdingsdagen van de 24-uurgemiddelde concentratie fijnstof (PM<sub>10</sub>) bedraagt maximaal 10 dagen. Ook PM<sub>10</sub> voldoet aan de grenswaarde van 40 µg/m<sup>3</sup> jaargemiddelde concentratie en aan de grenswaarde van 35 overschrijdingsdagen van de 24-uurgemiddelde concentratie.

**Conclusie**

Uit het luchtonderzoek is gebleken dat er geen overschrijdingen plaatsvinden van de grenswaarden NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> in 2015. Met de intensiteiten voor het jaar 2022 (inclusief onderliggende planontwikkeling) is gerekend voor het jaar 2015 en daarmee is aangetoond dat er voldaan wordt aan de grenswaarden.

**4.7****MILIEUZONERING**

Aan de noordwestzijde van het plangebied zijn enkele bedrijven gevestigd. De aard van de bedrijfsvoering is soms van invloed op de omgeving. In onderstaande tabel zijn deze bedrijven vermeld en in acht te nemen afstand tussen een rustige woonwijk en bedrijfsactiviteit (ontleend aan de VNG-uitgave: Bedrijven en milieuzonering).

**Tabel 10**

Inrichtingen in de omgeving van het plangebied

Nr	Bedrijf	Adres	Activiteiten	SBI-code	Geur	Stof	Geluid	Gevaar	Categorie
1	Diergeneeskundig Centrum	Concordialaan 2 4874 NZ, Etten-Leur	Dierenkliniek	8621	0	0	10	0	1
2	Stucadoorsbedrijf Hans Thijs	Concordialaan 8 4874 NZ, Etten-Leur	Persoonlijke dienstverlening n.e.g.	9609	0	0	10	0	1

**Hindercontouren**

In afbeelding 12 zijn voor de bedrijven uit de tabel de maximale contouren opgesteld. Deze contouren betreffen hinder van geluid en gevaar.

Verder is in de afbeelding te zien waar de contour van het groepsrisico ligt, welke veroorzaakt wordt door gevaarlijk transport over het spoor.

#### Afbeelding 11

Overzicht van de worstcase hinder- en veiligheids-contouren nabij het plangebied



De invloed is beperkt en heeft geen invloed op de te realiseren nieuwbouw.

Het station aan de zuidzijde wordt niet aangemerkt als een afzonderlijke milieuhinderlijke inrichting. In het kader van het aspect geluid en externe veiligheid vindt hiervoor verantwoording plaats (§4.8).

#### Conclusie

Het bestemmingsplan bevat geen gevoelige objecten mogelijk binnen de hindercontouren van bedrijven.

## 4.8

### EXTERNE VEILIGHEID

#### Algemeen

Over het spoor vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. Dit vervoer vergroot de risico's bij ongevallen. De kans op ongevallen is het grootst ter hoogte van de spoorwegovergangen. Op de spoorwegovergang kunnen botsingen met ander verkeer plaatsvinden. Als bij een botsing het vervoer van gevaarlijke stoffen betrokken is, kan er een explosie voordoen (in vaktermen aangeduid als Blevé). De explosie kan slachtoffers in de omringende omgeving maken. Tevens ligt er in het plangebied de hogedruk aardgasleiding Z-520-01, met een diameter van 10 inch, een maximale werkdruk van 40 bar en een invloedsafstand van 120 meter. Het gemeentebestuur heeft de opdracht bij nieuwe plannen de veiligheid van nieuwe bewoners/gebruikers zoveel als mogelijk bij de planvorming te betrekken. De opdracht is afkomstig uit de regelgeving Externe Veiligheid. In de Beleidsvisie Externe Veiligheid (2008) is het lokale beleid geformuleerd.

Binnen een zone van ongeveer 200 meter langs het spoor en 120 meter vanaf de hogedruk aardgasleiding moet bij nieuwe ontwikkelingen rekening worden gehouden met dit risico.

Voor dit risico gelden grenswaarden voor het plaatsgebonden risico (de kans van een dodelijk ongeval op de plaats) en een oriëntatiewaarde voor het groepsrisico (de kans dat er meerdere slachtoffers zijn in de omgeving).

De regels voor de externe veiligheid houden niet in dat nieuwe ontwikkelingen totaal zijn uitgesloten. Wel moet bij elke nieuwe ontwikkeling verantwoording worden afgelegd over de veiligheid voor bewoners en gebruikers van nieuwe panden. Een toename van het groepsrisico is in beginsel acceptabel mits er een uitgebreide verantwoording van dit risico plaatsvindt met aandacht voor de aspecten: nut en noodzaak, bereikbaarheid, bestrijdbaarheid, beheersbaarheid, zelfredzaamheden en restrisico. Een overschrijding van de oriëntatiewaarde is niet acceptabel. De ontwikkeling in de Spoorzone Noord is dus alleen mogelijk als een uitgebreide verantwoording van het groepsrisico plaats vindt.

In de regelgeving wordt een onderscheid gemaakt tussen kwetsbare objecten en beperkt kwetsbare objecten. Grote groepen van kinderen en minder zelfredzame personen zijn kwetsbaar. Zij kunnen zich in het geval van calamiteit niet zelfstandig redden. Nieuwe scholen, verpleeg- en verzorgingshuizen horen om die reden niet binnen de zone thuis. Een locatie voor deze voorzieningen moet bij voorkeur buiten de zone gezocht worden. In een uiterste situatie kan binnen de zone worden gebouwd maar dan moet nut en noodzaak zwaarder wegen dan de veiligheid van de aanwezige personen. Bij het ontwerp van de nieuwbouw gelden extra zware eisen ten aanzien van de bereikbaarheid van het gebouw, de vluchtmogelijkheden en de constructie van het gebouw (bijvoorbeeld extra brandwerendheid, explosievrij glas et cetera). Beperkt kwetsbare objecten zijn woningen, winkels en kantoren; zij kunnen binnen de zone worden gebouwd mits het groepsrisico wordt verantwoord.

Rekening houdend met dit beleid zijn de brede school en het woonzorgcomplex (kwetsbare groepen) gesitueerd aan de noordzijde van het plangebied geheel of grotendeels buiten een zone van 200 meter uit het spoor.

Arcadis Nederland BV heeft aan de hand van ontwerp structuurvisie het plaatsgebonden risico en het groepsrisico onderzocht. De resultaten van dit onderzoek zijn vervat in het rapport "Bestemmingsplan Spoorzone noord, rapport externe veiligheid" (d.d. 30 juni 2011 rapportnummer: 075518745:A.3). Over het rapport heeft overleg plaats gevonden met de regionale brandweer. Het rapport is toegevoegd als separate bijlage.

### *Onderzoek Externe veiligheid*

Doel van het onderzoek externe veiligheid is het in beeld brengen van de externe veiligheidsrisico's bij de herontwikkeling van de planlocatie Spoorzone Noord. Er zijn daarbij de stappen van de verantwoording van het groepsrisico voor het nieuwe bestemmingsplan doorlopen.

### *Plaatsgebonden risico*

Het onderzoek toont aan dat langs de spoorlijn en de hoge druk aardgasleiding geen plaatsgebonden risicocontour van 10-6 per jaar aanwezig is. Het plaatsgebonden risico legt geen beperkingen op aan de nieuwbouw in de Spoorzone Noord.

### *Groepsrisico*

Het groepsrisico voor de spoorlijn en aardgasleiding neemt niet toe als gevolg van de nieuwbouw.

De hoogte van het groepsrisico van beide risicobronnen ligt bovendien ruim onder de oriëntatiewaarde. Het groepsrisico legt evenmin beperkingen op aan de nieuwbouw.

### *Risicoverlagende maatregelen*

Ondanks het feit dat de veiligheidsrisico's onder landelijke grens en richtwaarden liggen en geen beperkingen opleveren, zijn vanwege de projectie van de brede school en een woonzorgcomplex maatregelen ter bescherming van de gebruikers gewenst. Zij bestaan deels uit een grote groep verminderd zelfredzame personen. Een van de belangrijkste maatregelen is een gebiedszonering waarbij deze groepen op grote afstand van de risicobronnen worden gehuisvest. De structuurvisie voor de Spoorzone Noord voorziet hierin door zo'n groot mogelijke afstand van de spoorlijn en aardgasleiding in acht te nemen.

Om de zelfredzaamheid van de minder zelfredzame personen en de hulpverlening te verhogen, gelden de volgende in acht te nemen voorwaarden.

- Voldoende kennis en vaardigheid bij (bedrijfs)hulpverleners hoe adequaat op te treden in geval van calamiteit. Deze voorwaarden worden opgenomen in de gebruiksvergunning.
- In de nieuwbouw moeten aan de noordzijde vluchtwegen worden opgenomen. In het ontwerp van de nieuwbouw moet deze voorwaarden worden verwerkt.
- Het plangebied kent minimaal twee routes bereikbaar voor gemotoriseerd verkeer, één ingang voor de hulpdiensten om het gebied te bereiken en één uitgang voor de aanwezige personen om het gebied te verlaten.
- Het plangebied beschikt over voldoende bluswatervoorzieningen met opstelruimte.

Ter vermindering van het risico kunnen ook maatregelen bij de nieuwbouw worden toegepast. Dit geldt vooral bij de nieuwbouw op korte afstand van het spoor (Don Boscokamer en Zonnestadkamer). Bij deze nieuwbouw moet worden rekening worden gehouden met voldoende borstwering bij raampartijen en kan worden overwogen hittewerende beglazing toe te passen. De hittewerende beglazing biedt bescherming in geval van een fakkelbrand bij de hogedruk aardgasleiding. Een andere maatregel betreft de toepassing van automatische afsluiting van ventilatiesysteem in gebouwen (zoals brede school en woonzorgcomplex). Dit afsluitsysteem werkt bij calamiteit en houdt snel en eenvoudig giftige stoffen buiten het gebouw.

Een deel van de maatregelen zijn ook opgenomen in het advies van de Brandweer Midden en West Brabant van 8 februari 2012. In hoofdstuk 7 wordt aan dit advies aandacht besteed. Het advies heeft er mede toegeleid dat voor de bestaande panden direct langs het spoor (m.u.v. Edward Poppelaan 12) het gebruik door kwetsbare groepen van niet zelfredzame personen is uitgesloten. De eventuele bouw van woningen met intensieve zorg in de Zonnestadkamer is verbonden aan een aanvullende verantwoording van het groepsrisico.

## 4.9

### FLORA EN FAUNA

Om tot uitvoer te kunnen komen van de beoogde herinrichting is het noodzaak de plannen te toetsen aan vigerende natuurwetgeving.

Op basis van eerder onderzoek door ARCADIS (2006) is geconcludeerd dat er alleen voor de soortgroepen broedvogels en vleermuizen mogelijke knelpunten te verwachten zijn bij herinrichting van het gebied. Echter omdat de onderzoeksresultaten van 2006 sterk verouderd zijn (ouder dan 5 jaar) is tijdens het onderzoek van 2011 ook nog extra gekeken naar het mogelijke voorkomen van andere beschermde soorten.

Gedurende de voorjaarsperiode, zomer en najaar van 2011 is uitgebreid onderzoek uitgevoerd naar het voorkomen van broedvogels met jaarrond beschermde nesten (art. 11 soorten Ffwet) en naar het voorkomen van en het gebruik door vleermuizen (soorten beschermd conform Tabel 3 Ffwet). Het complete onderzoek is toegevoegd als separate bijlage.

#### *Onderzoeksresultaten*

##### *Flora*

In het tuingedeelte van het internaatgebouw zijn enkele exemplaren van de Brede wespenorchis aangetroffen. Deze soort is in het kader van de Flora- en faunawet licht beschermd (tabel 1 Ffwet). Bij ruimtelijke ingrepen is deze soort vrijgepleit van ontheffing. De actuele groeiplaats wordt echter niet vernietigd bij de herinrichting. In het plangebied zijn verder geen bijzondere (beschermde) planten aangetroffen.

##### *Vogels*

Met uitzondering van het Lucasbos blijven bestaande groenelementen in tact. Dit bosperceel wordt gebruikt als slaapplek van een kolonie Kauwen. De Kauw is geen beschermde vogel. De kap van het Lucasbos leidt tot verspreiding van de kolonie naar andere bomen. In het plangebied zijn geen jaarrond beschermde broedplaatsen aangetroffen. Het rooien van bomen moet buiten het broedseizoen plaats vinden.

##### *Zoogdieren*

Het pand Edward Poppelaan 12 huisvest onder het dak een grote kolonie Gewone dwergvleermuizen. Het betreft hier een kraamkolonie met circa 60 dieren. De Gewone dwergvleermuis is de meest voorkomende vleermuis in Nederland (90% van de waargenomen vleermuizen). In vrijwel elke straat kan je ze vinden. De Gewone dwergvleermuis komt vrij algemeen voor in tuinen, bosranden en boomgaarden. Ook in gebouwen en holle bomen komen ze voor, met name in de winter (in zwermen). De vleermuizen maken o.a. gebruik van het Lucasbos als foerageergebied. Dit gebruik vervalt bij kap van dit bos. In dat geval is van het belang om de overige groenelementen intact te houden en aan te vullen. Het stedenbouwkundig plan bevat voldoende aanvullende elementen. De juiste keuze voor beplanting (bloemrijk en aantrekkelijk voor insecten) verbetert de foerageerfunctie.

Verder zijn er diverse algemene soorten zoals egel, konijn, mol e.d. aangetroffen. Tevens zijn sporen van een vos aangetroffen; er is geen hol gevonden. Indien de algemene zorgplicht op grond van artikel 2 van de Flora en Faunawet wordt toegepast, zijn er geen beperkingen. De zorgplicht geldt altijd en voor alle planten en dieren, of ze beschermd zijn of niet, en in het geval dat ze beschermd zijn ook als er ontheffing of vrijstelling is verleend.



De zorgplicht betekent niet dat er geen dieren mogen worden gedood, maar wel dat dit, indien noodzakelijk, op zodanige wijze gebeurt dat het lijden zo beperkt mogelijk is

#### *Overig*

In het Jacobusbos aan de zuidzijde van het plangebied is een poel aanwezig. De poel huisvest een groot aantal Alpenwatersalamanders. Deze salamanders zijn door de mens uitgezet; er is geen sprake van een natuurlijke habitat. De poel blijft in tact. In de directe omgeving van deze poel is een winterhabitat aanwezig, zij het beperkt. De salamanders gebruiken naar verwachting daar ook het Lucasbos voor.

Dit bos bevat molm en takken waar de salamanders kunnen kruipen. Ter compensatie wordt aanbevolen om in de nabijheid van de poel meer struweel aan te leggen wat in de toekomst kan gaan fungeren als winterhabitat. Snoei-afval (met name stammen en dikke takken) opstapelen werkt heel goed.

#### ***Maatregelen om effecten te mitigeren***

##### *Algemeen*

Om negatieve effecten op broedvogels te voorkomen dienen de kap- en sloopwerkzaamheden in ieder geval buiten het actieve broedseizoen van vogels te worden uitgevoerd. De broedperiode is niet wettelijk vastgesteld, maar er wordt een periode gehanteerd vanaf 15 maart tot 15 augustus.

##### *Vleermuizen*

Om negatieve effecten, en dus overtredingen van verbodsbepalingen in het kader van de Flora- en faunawet ten aanzien van het verlies aan foerageergebied van vleermuizen (Gewone dwergvleermuis) te mitigeren, is in overleg met de initiatiefnemer (gemeente Etten-Leur) tijdens een overleg bepaald dat de niet te bebouwen delen van de planlocatie zo optimaal mogelijk worden ingericht als jachtbiotoop voor deze soort(groep).

De volgende afspraken zijn gemaakt:

- Het Essen bos aan de noordzijde van het plangebied wordt in twee fasen gekapt (2012 en 2013) buiten het broedseizoen. Na de kap van een deel van het bos worden direct nieuwe bomen aangeplant.
- Om de effecten (verlies van foerageermogelijkheid, door kap van bos) op te heffen is overeengekomen met de initiatiefnemer om het nieuwe groenplan en de aan te leggen waterpartijen (regenwaterbuffering) te voorzien van opgaand inheems groen. Daarnaast worden er daar waar mogelijk hagen aangeplant. De herinrichting van het groen zal gedaan worden met inheemse bomen en struwelen met een grote aantrekkingskracht op insecten (als voedselbron voor vleermuizen).
- Het huidige grasveld (voormalig schoolgebouw) wordt deels ingericht als bloemrijk grasland met boomgroepen (inheems plantmateriaal).
- De nieuw aan te leggen groensingels ten oosten van het internaatgebouw worden eveneens aangelegd met bomen en inheemse struiken.

Met deze ingreep kan geconcludeerd worden dat de effecten met betrekking tot het verlies van geschikt jachtgebied in zijn geheel wordt weggenomen en dat er een kwaliteitsverbetering gemaakt wordt in het aanbod aan verschillende typen jachtbiotoop (onder

andere open water). Het voorliggend bestemmingsplan voldoet aan bovenstaande afspraken en maken de aanleg van het groen en water mogelijk binnen de bestemmingen.

#### *Slaapplaats Kauw*

Slaapplaatsen zijn expliciet niet beschermd binnen het kader van de Flora- en faunawet. Echter, omdat de slaapplaats dagelijks gebruikt wordt kan deze locatie geïnterpreteerd worden als een vaste rust- en verblijfplaats (rustplaats). In het kader van art. 11 en art. 2 (Algemene Zorgplicht) van de Flora- en faunawet is het aantoonbaar maken van de aanwezigheid van alternatieve slaapplaatsen voldoende om het overtreden van verbodsbepalingen te voorkomen.

In het omliggende (stedelijke) gebied zijn veel geschikte locaties voorhanden (veel opgaande bomen, boomgroepen en boomlanen) die door de Kauwtjes als slaapplaats kunnen fungeren. Geconcludeerd kan worden dat er voldoende alternatieven aanwezig zijn en dat hiermee geen verbodsbepalingen overtreden worden. De kap dient wel te worden uitgevoerd na de broedperiode van de soort (vanaf half augustus tot en met half maart).

## 4.10

### **WATERHUISSHOUDKUNDIGE ASPECTEN**

#### *Algemeen*

Sinds 1 november 2003 is het wettelijk geregeld dat in alle ruimtelijke plannen een watertoets dient te worden uitgevoerd. Het doel van de watertoets is in een vroeg stadium waterhuishoudkundige doelstellingen zichtbaar te maken en evenwichtig mee te nemen bij ruimtelijke plannen. Er wordt met name ingegaan op de gevolgen van het plan voor de waterhuishouding en de beschrijving van de maatregelen die worden getroffen. Het plangebied ligt in het beheersgebied van het waterschap Brabantse Delta.

#### *Beleid*

##### *Nationaal Bestuursakkoord Water*

In het kader van het Nationaal Bestuursakkoord Water dient in de toekomst ondermeer de wateropgave (zowel in het stedelijk als ook in het landelijk gebied) te worden uitgewerkt. Hierbij zijn de genoemde werknormen, die afhankelijk zijn van het grondgebruik, maatgevend. Vanwege de ligging van het plangebied ligt reservering voor waterberging niet voor de hand wel dienen voorzieningen voor de opvang van het gebiedseigen water te worden getroffen.

Indien sprake is van nieuw verhard oppervlak, wordt op basis van de werknormen in het 'Nationaal Bestuursakkoord Water' voor het stedelijk gebied T=100 geëist. Het is het meest voor de hand liggend (vaak eenvoudig mogelijk door toestaan van peilstijging tot aan het maaiveld) dat deze wordt meegenomen in de aan te leggen infiltratie/retentievoorziening. Het is echter toegestaan om deze retentie te realiseren in groenstroken en op straat, indien er geen afwenteling plaatsvindt op andere gebieden en geen wateroverlast optreedt in woningen en bedrijven. Dit laatste is vaak alleen mogelijk als er sprake is van een nieuwe ontwikkeling.

### *Waterschap Brabantse Delta*

Voor het lozen van water op een watergang in beheer van het waterschap, is de Keur van het waterschap Brabantse Delta (december 2009), hydraulische randvoorwaarden en het Waterbeheerplan 2010 – 2015 van toepassing.

In het waterbeheerplan wordt aangegeven dat het watertoetsbeleid binnen de planperiode wordt aangepast op de basis van de nieuwe landelijke richtlijnen. In het waterbeheerplan wordt aandacht gevraagd voor de reductie van wateroverlast in de stad, zoals afgesproken bij de actualisering van het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW – actueel). Afkoppelen van regenwater van gemengde rioleringsstelsels kan een effectieve maatregel zijn, maar dit wordt niet meer als doel op zich beschouwd. Volgens het waterbeheerplan moeten waterbergingsgebieden, die het waterschap realiseert, in bestemmingsplannen van gemeenten worden vast gelegd. Tenslotte kent het waterbeheerplan het streven om de toegankelijkheid van het water via wandel en fietspaden te vergroten.

### *Gemeente Etten-Leur*

Bij nieuwbouw is het beleid (verbreed gemeentelijk rioleringsplan 2009-2013) van de gemeente erop gericht zo min mogelijk relatief schoon hemelwater via het rioolstelsel naar de RWZI af te voeren. Daarom dient bij uitbreidingen 100% van het verharde oppervlak niet af te voeren naar de RWZI en bij inbreidingen minimaal 60%. Bij nieuwbouw wordt daarom een rioleringsstelsel aangelegd waarmee schoon hemelwater gescheiden wordt afgevoerd. Hierbij valt te denken aan:

- Een verbeterd gescheiden stelsel in combinatie met Smartdrain.
- Een verbeterd gescheiden stelsel in combinatie met een schoon hemelwaterstelsel.
- Een stelsel met een riool voor huishoudelijk afvalwater en minder schoon hemelwater en een riool voor schoon hemelwater.

Het uitgangspunt is waterneutraal bouwen. Dit houdt in dat de wateropgave bij nieuwbouw niet mag toenemen. Qua hemelwatersysteem is het beleid erop gericht op geen water op straat in berekening met bui 09 (Leidraad Riolerings module C 2100) en geen overlast/schade in berekening met bui 2006 (gemeten bui in augustus 2006).

Bij nieuwbouwprojecten dient het stedelijke afvalwater apart te worden aangeleverd bij de perceelgrens, zowel bij inbreidingen als bij uitbreidingen. Bij inbreidingen wordt vervolgens bepaald wat de meest doelmatige wijze van inzamelen en transporteren is: gescheiden of gemengd. Dit is afhankelijk van het type rioolstelsel waar op aangesloten wordt.

Bij uitbreidingen van woningen en bedrijven worden verbeterd gescheiden stelsels toegepast of stelseltypen met een vergelijkbaar milieurendement, zoals een verbeterd gescheiden stelsel met een Smartdrain.

### ***Huidige situatie***

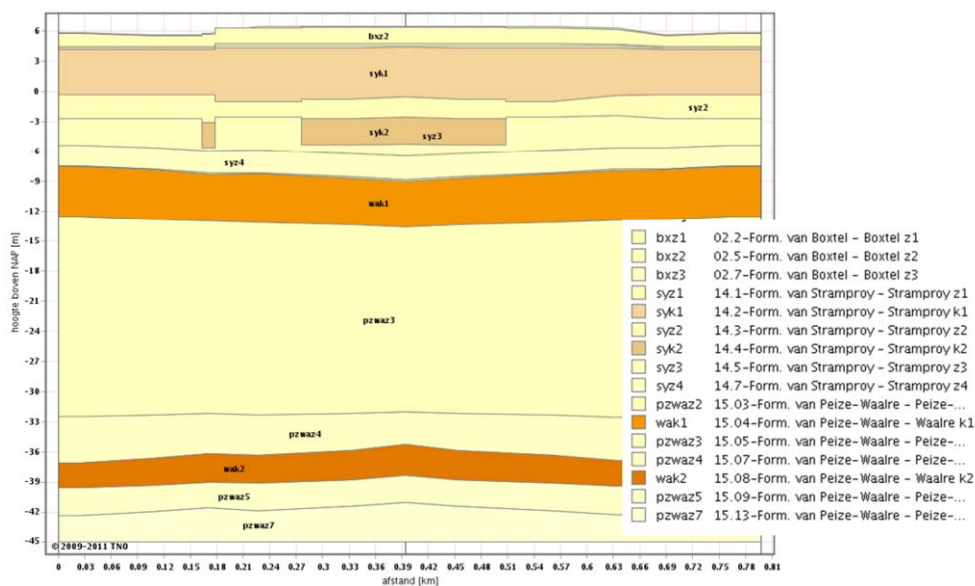
#### *Bodem*

Het maaiveld loopt op vanaf het oosten ( 5,3 m+NAP) richting het westen (6,7 m+NAP). Op de bodemkaart is het gebied niet gekarteerd. Uit de omgeving van Etten-Leur is op te maken dat hier waarschijnlijk een Hoge zwarte enkeergrond of een Laarpodzolgrond aangetroffen kan worden. In boringen in de omgeving is matig fijn tot matig grof zand en leemlagen aangetroffen.

Uit gegevens van TNO-NITG blijkt dat onder een 1,5 meter dikke top laag bestaande uit matig fijn zand met leemlagen tot circa 0 m tov NAP een slechtdoorlatende laag is geregistreerd. (formatie Stramproy syk1). Hieronder is tot circa 8 à 9 m-NAP de zandige afzettingen formatie van Stramproy geregistreerd. Deze zandlaag wordt plaatselijk onderbroken door een slechtdoorlatende kleilaag (syk2). Hieronder wordt tot circa 13 m-NAP is een 4 meter dikke kleilaag waargenomen. Tot circa 45 m-NAP zijn de zandafzettingen en een kleiafzetting van Peize Waalre waargenomen.

## Afbeelding 12

Gegevens TNO-NITG



### Grondwater

Het plangebied is niet gelegen in grondwaterbeschermingsgebied uit de Provinciale Milieuvordering 2010 of in een beschermd gebied van de Keur. Uit overleg met gemeente en waterschap is gebleken dat er op de locatie verder geen gevallen van (grond)wateroverlast bekend zijn (overleg 2006).

In de directe omgeving van het plangebied zijn geen peilbuizen van TNO gelegen waar langdurig de grondwaterstand is gemonitord.

### Toekomstige situatie

Op de locatie wordt een brede school, zorgwoningen/verpleeghuis en woningbouw gerealiseerd. Uitgangspunten bij uitbreiding van verhard oppervlak is dat dit hydrologisch neutraal gebeurt. Dit houdt in dat als gevolg van de uitbreiding van het verhard oppervlak de grondwaterstand niet verlaagd wordt en de afvoer naar oppervlaktewater niet toeneemt. De veranderingen mogen noch plaatsvinden bij gemiddelde omstandigheden en noch bij extreme omstandigheden.

In opdracht van de gemeente Etten-Leur heeft Grontmij Nederland een ontwerp voor de afwatering Spoorzone Noord opgesteld (projectnummer 315843; d.d. 3 februari 2012). Het ontwerp betreft de droogweerafvoer (afvoer huishoudelijk afvalwater), de retentie en de hemelwaterafvoer. De uitgangspunten voor de retentie en hemelwaterafvoer worden kort vermeld; voor een uitvoerige toelichting wordt naar het ontwerp van Grontmij verwezen.

Het hemelwater binnen het plangebied moet worden opgevangen en vertraagd worden afgevoerd naar de watergangen in beheer bij het waterschap. Een deel van de afvoer vindt plaats via de melksloot aan de noordwestzijde van het plangebied, het andere deel naar de bestaande duiker langs de Concordialaan richting de Wissel, welke uitmondt in de watergang langs de Deken Koopmanslaan.

De ontwikkeling in de Spoorzone Noord leidt tot extra afvoerend oppervlak dat afwatert naar het oppervlaktewater. In dat geval moet worden voldaan aan de eis uitgaande van  $T = 100$ . Dit komt neer op een bergings- en retentiecapaciteit van  $780 \text{ m}^3/\text{ha}$  verhard oppervlak. In de groene ruimte van de Don Boscokamer wordt aan de zuidoostzijde een retentievoorziening aangelegd in de vorm van een wadi. De bodem van de wadi komt direct boven grondwaterniveau te liggen ( $5,60 \text{ m} + \text{NAP}$ ). De hoogte is afgeleid van de gemiddelde hoogste grondwaterstand (GHG). Het omringend gebied wordt op  $6,50 \text{ m} + \text{NAP}$  afgewerkt met rondom een wadi een beperkte verhoging tot  $6,70 \text{ m} + \text{NAP}$  om overstroming te voorkomen. De wadi heeft een omvang van gemiddeld  $766 \text{ m}^2$  en kan bij regenval  $689 \text{ m}^3$  bergen. Het water in de wadi wordt gedoseerd afgevoerd; de wadi staat slechts voor korte vol.

In de Zorgkamer wordt langs de Concordialaan en de Zonnestad als onderdeel van de tuin bij het woonzorgcomplex eveneens voorzien in een wadi. De bodem ligt op  $4,60 \text{ m} + \text{NAP}$ ; het omringend gebied op  $5,10 \text{ m} + \text{NAP}$ . De oppervlakte bedraagt  $3.600 \text{ m}^2$  en de inhoud  $1.800 \text{ m}^3$ . Om overstromen te voorkomen zal een "kade" op  $5,30 \text{ m} + \text{NAP}$  worden aangelegd. De totale bergingscapaciteit van de wadi's in samenhang met de beschikbare capaciteit in de hemelwaterafvoer kent een beperkt overschot in relatie tot het verhard oppervlak.

De hemelwaterriolering wordt in twee delen gesplitst; dit houdt verband met het grote hoogteverschil tussen de westelijke en noordelijke delen van de Spoorzone Noord. Bij de verdeling is tevens rekening gehouden met de beschikbare bergingsruimte in de hemelwaterriolering en afvoer in open water.

Bij de realisering van de woningen dient rekening te worden gehouden met voldoende ontwatering. Dit houdt in dat er voldoende ruimte tussen de GHG en het vloerpeil van de woning in acht moet worden genomen. Bij bebouwing zonder kruipruimte wordt  $0,3 \text{ m}$  onder onderkant vloer aangehouden bij woningen met kruipruimte  $0,7 \text{ meter}$  onder onderkant vloer. Voor benodigde ontwatering voor de (secundaire) wegen wordt minimaal  $0,70 \text{ meter}$  aangehouden en voor groen- en parkeervoorzieningen is dat minimaal  $0,50 \text{ meter}$ .

#### *Aandachtspunten*

- Bij de bouw worden geen milieuvervuilende materialen en stoffen gebruikt. Stimuleren van het gebruik van niet-uitloegbare bouwstoffen.
- In de omgeving zijn leemlagen aangetroffen in de bovengrond. Infiltrerend hemelwater kan op de leemlaag blijven staan en schijngrondwaterstanden kunnen optreden. Bij het bouwrijp maken van het terrein dient hiermee rekening te worden gehouden.



# HOOFDSTUK 5 Beschrijving van het plan

## 5.1

### **PLANVORM**

Dit bestemmingsplan bevat het planologisch-juridisch instrumentarium voor de herontwikkeling van de locatie 'Spoorzone Noord'. Daarnaast omvat het bestemmingsplan een regeling voor de bestaande maatschappelijke voorzieningen, gemengde doeleinden, groenstroken en verkeersstructuren.

De regels vormen samen met de digitale verbeelding het juridisch bindende deel van het bestemmingsplan. Informatie die niet op de digitale verbeelding vermeld staat en die wel ruimtelijk relevant is, wordt verwoord in de regels.

De beschrijving en uitwerking van de regels is afgestemd op de Wet ruimtelijke ordening die op 1 juli 2008 in werking is getreden. De systematiek is afgestemd op de Standaardplanregels van de gemeente Etten-Leur en de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP) 2008.

De regels van het bestemmingsplan bestaan uit vier hoofdstukken, waarin achtereenvolgens de inleidende regels, de bestemmingsregels, de algemene regels en de overgangs- en slotregels aan de orde komen.

In de volgende paragraaf volgt de artikelsgewijze toelichting.

## 5.2

### **TOELICHTING OP DE BESTEMMINGEN**

#### *Hoofdstuk 1 Inleidende regels*

##### *Artikel 1 Begrippen*

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

##### *Artikel 2 Wijze van meten*

In dit artikel wordt aangegeven hoe de in de regels gehanteerde maten die bij het bouwen in acht genomen dienen te worden, gemeten moeten worden.

#### *Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels*

##### *Artikel 3 Gemengd*

De bestaande gronden aan de noordwestzijde van het plangebied aan de Concordialaan krijgen de bestemming 'Gemengd'.

In het vigerend bestemmingsplan was dit bestemming 'Centrumvoorzieningen'. De bestemming 'Gemengd' is gezien de functies binnen het gebied een passende bestemming. De mogelijkheden uit de vigerende bestemming zijn zoveel mogelijk hierin overgenomen. Binnen de bestemming zijn ambachtelijke bedrijven en groothandels van categorie 1 of 2 van de bijbehorende Staat van Bedrijfsactiviteiten mogelijk. Tevens zijn bedrijfswoningen mogelijk en is zakelijke-, persoonlijke- en maatschappelijke dienstverlening mogelijk binnen de bestemming. De maximale bouwhoogte en het maximum bebouwingspercentage is aangegeven op de verbeelding.

#### *Artikel 4 Groen*

De bestaande en nieuwe structurele groenvoorzieningen krijgen de bestemming 'Groen'. Binnen de bestemming groen zijn tevens bermsloten, waterpartijen en overige waterhuishoudkundige voorzieningen mogelijk. Fiets- en voetpaden mogen tevens worden aangelegd binnen deze bestemming.

#### *Artikel 5 Maatschappelijk*

De huidige maatschappelijke bestemming uit het vigerende bestemmingsplan is zoveel mogelijk overgenomen in dit bestemmingsplan. Wat betreft de regeling is zoveel mogelijk aangesloten bij de huidige mogelijkheden binnen deze bestemming. De woningen binnen deze bestemming hebben de aanduiding 'wonen' gekregen. De Brede School Plus inclusief het openbare speelterrein heeft tevens de bestemming 'Maatschappelijk' gekregen. Binnen de bestemming zijn educatieve, sociale, religieuze, culturele, (sportieve) recreatie, en medische voorzieningen alsmede dienstverlening mogelijk. Ook zijn wonen en kantoren toegestaan. Parkeer-, groen-, en waterhuishoudkundige voorzieningen zijn mogelijk binnen deze bestemming. De maximale bouwhoogte en het maximum bebouwingspercentage is aangegeven op de verbeelding. Voor de gronden langs het spoor met deze bestemming is het gebruik door kwetsbare groepen met minder zelfredzame personen uitgesloten.

#### *Artikel 6 Verkeer*

De bestaande doorgaande wegen hebben de bestemming 'Verkeer' gekregen. Binnen deze bestemming zijn tevens parkeervoorzieningen en geluidwerende voorzieningen toegestaan. Tevens zijn groenvoorzieningen, water en waterhuishoudkundige voorzieningen, nutsvoorzieningen, straatmeubiliair en kunstobjecten mogelijk.

#### *Artikel 7 Verkeer – Spoorverkeer*

De spoorlijn is bestemd als 'Verkeer-Spoorverkeer'. Binnen deze bestemming is vervoer per spoor mogelijk en zijn spoorwegvoorzieningen, paden, wegen en straten mogelijk. Op de verbeelding staat door middel van een aanduiding aangegeven waar een onderdoorgang gerealiseerd mag worden.

#### *Artikel 8 Verkeer – Verblijf*

De wegen binnen het plangebied hebben de bestemming 'Verkeer-Verblijf'. Deze gronden zijn bedoeld voor wegen met hoofdzakelijk een verblijfsfunctie en parkeervoorzieningen. Binnen de bestemming zijn naast de verkeersfuncties tevens groenvoorzieningen, water en waterhuishoudkundige voorzieningen, nutsvoorzieningen, taluds en oevers, straatmeubiliair, speelvoorzieningen en kunstobjecten toegestaan.



Binnen deze bestemming is in de Don Boscokamer de aanleg van retentie voorzien.

#### *Artikel 9 Wonen – Aaneengesloten*

Binnen deze bestemming mogen aaneengesloten woningen worden gebouwd binnen het bouwvlak. De maximale bouwhoogte is aangegeven op de verbeelding. De gronden buiten het bouwvlak zijn bedoeld voor tuinen en erven. Hier mogen tevens aan- en uitbouwen en bijgebouwen worden gebouwd met een maximale oppervlakte van 36 m<sup>2</sup>. De overige maatvoeringseisen zijn opgenomen in de regels. Binnen het hoofdgebouw mag onder voorwaarden 1/3 van het gebruiksoppervlak aangewend worden voor een beroep-aan-huis. Onder voorwaarden kan het bevoegd gezag een vergunning verlenen om een vrijstaande praktijkruimte van 50m<sup>2</sup> voor een aan-huis-gebonden-beroep te realiseren. Tevens is een afwijkingmogelijkheid opgenomen ten aanzien van mantelzorg. Onder bepaalde voorwaarden kan het bevoegd gezag een vergunning verlenen en toestaan dat een vrijstaand bijgebouw als afhankelijke woonruimte wordt gebruikt.

#### *Artikel 10 Wonen – Gestapeld*

Binnen deze bestemming mogen gestapelde woningen worden gebouwd binnen het bouwvlak. De maximale bouwhoogte is aangegeven op de verbeelding. De gronden buiten het bouwvlak zijn bedoeld voor tuinen en erven, water en waterhuishoudkundige voorzieningen en parkeervoorzieningen. Binnen het hoofdgebouw mag onder voorwaarden 1/3 van het gebruiksoppervlak aangewend worden voor een beroep-aan-huis.

#### *Artikel 11 Wonen – Patio*

Binnen deze bestemming mogen patio-woningen worden gebouwd binnen het bouwvlak. Binnen het hoofdgebouw mag onder voorwaarden 1/3 van het gebruiksoppervlak aangewend worden voor een beroep-aan-huis. Het is toegestaan een opbouw te realiseren van niet meer dan 50% van de oppervlakte van de grootte van het hoofdgebouw.

#### *Artikel 12 Wonen – Zorgwoning*

Het nieuw te ontwikkelen woonzorgcomplex krijgt de bestemming 'Wonen-Woonzorg'. Binnen deze bestemming zijn maatschappelijke voorzieningen mogelijk. Tevens zijn (zorg)woningen toegestaan. Parkeer-, groen-, en waterhuishoudkundige voorzieningen zijn mogelijk binnen deze bestemming. Binnen deze bestemming is tevens een retentievoorziening opgenomen. De maximale bouwhoogte en het maximum bebouwingspercentage is aangegeven op de verbeelding.

#### *Artikel 13 Wonen – Uit te werken*

De Zonnestadkamer is aangegeven als 'uit te werken' bestemming. Deze bestemming is ruim van opzet en maakt via uitwerkingsregels de bouw van woningen en wonen met intensieve zorg met bijbehorende voorzieningen alsmede wegen en paden, groen- en watervoorzieningen en dergelijke mogelijk. Naast woningen behoren ook parkeer- en speelvoorzieningen tot deze bestemming. In dit bestemmingsplan zijn uitwerkingsregels opgenomen voor de nadere invulling van dit deel van het plangebied.

Indien in de uitwerking wonen met intensieve zorg wordt opgenomen kan dit alleen indien vooraf de verantwoording plaatsvindt op grond de regelgeving voor externe veiligheid.

#### *Artikel 14 Leiding – Gas*

De gasleiding inclusief de beschermingszone heeft de dubbelbestemming 'Leiding –Gas' gekregen. Binnen deze strook geldt een bouwverbod. De dubbelbestemming heeft voorrang boven de andere geldende bestemmingen, en legt beperkingen op aan deze onderliggende bestemmingen. Voor het uitvoeren van bepaalde werken en/of werkzaamheden dient een omgevingsvergunning verkregen te worden.

Het gaat hierbij om werken en/of werkzaamheden zoals onder andere het aanbrengen van beplanting, grondroeractiviteiten, aanbrengen van verhardingen en het aanleggen van waterlopen. Dit ter bescherming van de leiding. Normaal onderhoud valt hierbuiten.

#### *Artikel 15 Waarde – Archeologie 2*

Voor de gebieden die nog niet voldoende archeologisch onderzocht zijn is de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie 2' opgenomen. Deze dubbelbestemming heeft tot doel de te verwachten archeologische waarden te beschermen. De dubbelbestemming heeft voorrang boven de andere geldende bestemmingen, en legt beperkingen op aan deze onderliggende bestemmingen.

Ten eerste mag binnen de dubbelbestemming in beginsel niet worden gebouwd, met uitzondering van het bouwen waarbij de oppervlakte van de grondwerkzaamheden minder dan 1.000 m<sup>2</sup> bedraagt, dan wel waarbij geen grondwerkzaamheden dieper dan 0,4 meter ten opzichte van het maaiveld worden uitgevoerd. Ten tweede mogen binnen de dubbelbestemming bepaalde werken en werkzaamheden niet zonder omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden worden uitgevoerd, zoals graafwerkzaamheden en het aanbrengen van diepgewortelde beplanting. In dat geval dient een archeologisch onderzoek te worden verricht naar de waarden van het gebied. Indien uit het onderzoek blijkt dat het bodemarchief bescherming verdient, houden burgemeester en wethouders rekening met deze archeologische waarden bij de vergunning. Indien het niet mogelijk is de waarden (deels) te behouden, worden er regels aan de vergunning verbonden, als de verplichting tot het doen van een archeologische opgraving dan wel archeologische begeleiding van de werken en/of werkzaamheden.

### **Hoofdstuk 3 Algemene regels**

#### *Artikel 16 Anti-dubbeltelregel*

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

#### *Artikel 17 Algemene bouwregels*

In dit artikel zijn enkele algemene bouwregels opgenomen. Er zijn bouwregels opgenomen voor ondergrondse werken en ondergronds bouwen.

Tevens is er een regeling opgenomen om bestaande bouwwerken met afwijkende maatvoering toelaatbaar te houden. Tevens is er een regeling voor heroprichting opgenomen.

#### *Artikel 18 Algemene gebruiksregels*

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

#### *Artikel 19 Algemene aanduidingsregels*

In dit artikel is de gebiedsaanduiding 'Vrijwaringszone-Spoor' opgenomen.

De gebiedsaanduiding heeft voorrang boven de andere geldende bestemmingen, en legt beperkingen op aan deze onderliggende bestemmingen. Binnen deze zone geldt een bouwverbod. Het bevoegd gezag kan een omgevingsvergunning verlenen en toestaan de afstand van bebouwing tot het spoor te verkleinen. De belangen vanuit het railverkeer mogen hierbij niet worden geschaad.

#### *Artikel 20 Algemene afwijkingsregels*

In dit artikel zijn enkele algemene afwijkingen opgenomen. Het bevoegd gezag kan een omgevingsvergunning verlenen en toestaan dat onder voorwaarden geringe aanpassingen aan het plan gedaan kunnen worden, de maximale bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouw zijnde wordt verhoogd en de voorschreven maatvoeringen met maximaal 10% te wijzigingen.

#### *Artikel 21 Algemene wijzigingsregels*

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

### **Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels**

#### *Artikel 22 Overgangsrecht bouwwerken*

Het is een wettelijke verplichting om dit artikel in het bestemmingsplan op te nemen.

In lid 1 zijn de overgangsregels ten aanzien van het bouwen opgenomen. Bouwwerken die, op het moment dat het plan in werking is getreden, bestaan of (kunnen) worden gebouwd met inachtneming van de Woningwet en die afwijken van het bestemmingsplan mogen gedeeltelijk worden veranderd of vernieuwd mits de bestaande afwijkingen naar aard en omvang niet worden vergroot. Is het bouwwerk verloren gegaan naar aanleiding van een calamiteit dan mag het bouwwerk volledig worden vernieuwd of veranderd mits de bouwaanvraag daarvoor binnen 2 jaar na de calamiteit wordt ingediend. Lid 2 betreft het overgangsrecht met betrekking tot gebruik van gronden en bouwwerken dat afwijkt van het plan op het moment dat dit plan in werking is getreden. Dit gebruik mag worden voortgezet. Wijziging van het afwijkend gebruik is slechts toegestaan indien de afwijking hierdoor niet wordt vergroot. Het voorgaande geldt niet voor bouwwerken die zonder bouwvergunning zijn gebouwd in strijd met het toen geldende plan en voor illegaal gebruik.

#### *Artikel 23 Slotregel*

Deze regel verwijst naar de naam van het bestemmingsplan.



## HOOFDSTUK

# 6 Economische uitvoerbaarheid

De gemeenteraad heeft in zijn vergadering van 6 oktober 2011 krediet gevoteerd voor de realisatie van de nieuwbouw in de Spoorzone Noord. De exploitatie kent momenteel een nadelig saldo van € 3.049.728; dit nadelig saldo wordt gedekt uit de reserve realisatie Structuurvisie Plus. Deze dekking is mogelijk er van uitgaande dat de voorziene ontwikkelingen de komende jaren doorgang vinden zoals verwacht. Denk hierbij met name aan de realisatie van Streek, Haansberg-Oost en ruimte voor ruimte woningen.

Ten behoeve van de realisatie van de plannen worden gronden in eigendom verworven. Voor zover nieuwbouw mogelijk wordt gemaakt op gronden in eigendom bij derden zal via een anterieure overeenkomst verhaal van kosten plaats vinden.

De realisatie van de Spoorzone Noord vindt in fasen plaats. De bouw van de brede school plus heeft de hoogste prioriteit. De school is nodig om de druk op de brede scholen Het Voortouw en De Pijler te verlichten. Het streven is om de brede school plus in de Spoorzone Noord rond 1 januari 2014 in gebruik te nemen. In planologisch opzicht is dat mogelijk omdat de school kan worden gebouwd in overeenstemming met de planregels van het geldende bestemmingsplan. De periode tot half 2012 wordt benut voor bouwplanontwikkeling. De start van de bouw van de brede school plus is gepland voor november 2012.

Voorafgaand zal in de loop van 2012 de riolering onder de bestaande wegen worden vervangen. De bereikbaarheid van de bestaande bebouwing in het plangebied wordt geregeld via de aanleg van de aansluiting van de "bidweg" op het Litouwenplein. De aanleg van deze aansluiting is in overeenstemming met het bestemmingsplan. De aanleg van de nieuwe ontsluitingsweg is volgens de planregels mogelijk.

De verwachting is dat 2013/2014 de nieuwbouw in de Don Boscokamer wordt opgeleverd; de oplevering van de nieuwbouw in de Zorgkamer is voorlopig in 2015 voorzien. De bouw van de nieuwbouw in de Zorgkamer wordt pas gestart wanneer nadere besluitvorming heeft plaats gevonden over de toekomstige hoofdwegenstructuur. De bouw van 50 woningen in de Zonnestadkamer is na 2015 voorzien.

De toepassing van stil asfalt op de Concordialaan wordt meegenomen bij de vervanging van de deklaag. Andere aanpassingen in de infrastructuur worden nog onderzocht in het kader van de actualisering van het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan.

De aanleg van de fiets- en voetgangerstunnel onder het spoor is afhankelijk van de bereidheid van de gemeenteraad hiervoor gelden te reserveren. De noodzaak tot aanleg moet worden afgewogen met andere plannen. De afweging wordt gemaakt in het nieuwe Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan. De besluitvorming is voorzien in 2012.

Indien wordt besloten tot de aanleg van een tunnel dan zal de daadwerkelijke aanleg nog enige tijd op zich laten wachten. De inpassing en de kosten voor de aanleg van een tunnel worden onderzocht. Gelijktijdig wordt gekeken naar oplossingen op maaiveld.

# HOOFDSTUK 7

## Maatschappelijke toetsing en overleg

### 7.1

#### INSPRAAK

In het kader van de regeling burgerparticipatie heeft omtrent het opstellen van de structuurvisie overleg plaats gevonden met een klankbordgroep. De klankbordgroep bestond uit enkele bewoners van het gebied, enkele omwonenden, vertegenwoordigers van de wijkverenigingen SanderBanken en De Grient en vertegenwoordigers van de betrokken grondeigenaren (Woonstichting, Van Agtmaal en de stichting Hulp aan Jeugdigen). Vanaf november 2010 is onder leiding van wethouder Jean Pierre Schouw (portefeuillehouder Ruimtelijke Ontwikkeling) door de gemeentelijke stedenbouwkundige samen met de leden van de klankbordgroep gewerkt aan een plan voor Spoorzone Noord. De klankbordgroep is vier keer bijeen geweest. Op 16 februari 2011 hebben de leden van de klankbordgroep een eindadvies gegeven.

#### *Structuurvisie*

Vervolgens is een ontwerp structuurvisie opgesteld en in de inspraak gebracht. Op 15 maart 2011 stond hierover een bekendmaking in de editie van de Etten-Leurse Bode. Direct belanghebbenden hebben een brief ontvangen. Tot 28 april 2010 konden reacties bij het college van burgemeester en wethouders worden ingediend. In totaal zijn negen reacties ontvangen, waarvan twee reacties van dezelfde groep bewoners (zeven adressen oneven zijde Concordialaan). Als onderdeel van de inspraak is op 6 april een toelichting gegeven op de ontwerp visie. Aan de einde van de toelichting konden vragen worden gesteld.

Van de inspraak is eindverslag opgesteld; dit eindverslag is als bijlage bij deze toelichting gevoegd. Het eindverslag inspraak maakte onderdeel uit van de behandeling door de gemeenteraad van het voorstel tot vaststelling van de structuurvisie Spoorzone Noord in zijn vergadering van 6 oktober 2011. In het kader van de behandeling van het voorstel hebben bewoners van de Edward Poppelaan, Hoevenseweg en Concordialaan gebruik gemaakt van het spreekrecht. Zij hebben zich gedistantieerd van onderdelen van het plan en er is een petitie aangeboden om niet of anders tot gewijzigde vaststelling van de structuurvisie over te gaan. Het spreekrecht maakt formeel geen onderdeel uit van de inspraakprocedure, desalniettemin wordt aandacht besteed aan de wijze waarop de gemeenteraad is omgegaan met dit spreekrecht.

De belangrijkste reden om niet tot vaststelling van de visie over te gaan, is volgens de bewoners het ontbreken van afdoende oplossing voor de door hun ervaren problemen bij de verkeersafwikkeling op de Concordialaan en Hoevenseweg. De bewoners vrezen dat de problemen toenemen als gevolg van de nieuwbouw in de Spoorzone Noord.

De gemeenteraad heeft de besluitvorming over de structuurvisie niet opgeschort maar wel opdracht gegeven een nadere studie te verrichten naar de verkeersintensiteiten op de hoofdwegen in de gemeente en het effect daarvan op de verkeersafwikkeling. Ten tijde van de vaststelling van het bestemmingsplan moet over deze gegevens worden beschikt. De gemeenteraad heeft tevens besloten dat in afwachting van deze gegevens en nadere besluitvorming de nieuwbouw in de Zorgkamer en Zonnestadkamer moet worden uitgesteld. De planvorming voor de nieuwbouw in de Don Boscokamer en brede schoolkamer mag worden voort gezet.

De gemeenteraad besloot tevens om deels tegemoet te komen aan de grieven over de invulling van de Don Boscokamer door het aantal bouwlagen voor de gestapelde bebouwing langs de Hoevenseweg te verlagen van vier naar drie. Een pleidooi voor een meer open invulling werd niet overgenomen. Het besluit om de optie van een supermarkt in de Zonnestadkamer te schrappen, gaf evenmin aanleiding om een deel van de woningen in deze kamer onder te brengen (voor deze kamer wordt al uitgegaan van 50 woningen indien de supermarkt met bovenwoningen niet door zou gaan).

### ***Bestemmingsplan***

Aan de hand van het besluit van de gemeenteraad tot vaststelling van de structuurvisie Spoorzone Noord is een voorontwerp bestemmingsplan opgesteld. Dit voorontwerp is ter voldoening aan de gemeentelijke inspraakverordening in de inspraak gebracht. In de periode van 5 januari t/m 16 februari 2012 kon worden ingesproken. Er zijn in totaal zeven reacties ontvangen. De reacties en antwoorden zijn ondergebracht in het "Eindverslag inspraak voorontwerp bestemmingsplan Spoorzone Noord" (d.d. 3 april 2012). Dit eindverslag is toegevoegd als bijlage bij deze toelichting.

In het kader van de inspraak op het voorontwerp bestemmingsplan zijn zeven reacties ontvangen. De reacties hebben slechts beperkt betrekking op de juridisch planologische vertaling van de structuurvisie Spoorzone Noord in een bestemmingsplan. De teneur van de reacties betreft vooral de wijze van besluitvorming van de structuurvisie, het ontbreken van een oplossing van de te verwachten verkeersproblemen, de nadelige gevolgen voor het leefklimaat, de invulling van de Don Boscokamer en de locatie van de brede school. Het antwoord op deze reactie is verwerkt in het "Eindverslag inspraak voorontwerp bestemmingsplan Spoorzone Noord".

De inspraak leidt slechts tot twee wijzigingen in de juridische regeling namelijk:

- de aanpassing van de breedte van de bestemming "Groen" ten zuiden van de woningen en bedrijven aan de Concordialaan t.b.v. de inpassing van bestaande en nieuwe langspaarkeerplaatsen;
- de aanpassing van de planregel waarbij de bouwhoogte voor de tweede bouwlaag bij de bestemming "Wonen – Patio" wordt teruggebracht naar 6,5 meter (was 7 meter).
- Andere aanpassingen kunnen binnen de regels van het bestemmingsplan worden gerealiseerd.



## 7.2 OVERLEG

### 7.2.1 VOOROVERLEG

Het voorontwerpbestemmingsplan “Spoorzone Noord” wordt conform artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening in vooroverleg gezonden naar de volgende (overheids)instanties:

- Provincie Noord-Brabant.
- Waterschap Brabantse Delta.
- VROM-Inspectie Regio Zuid.
- N.V. Nederlandse Gasunie.
- Regionale brandweer Noordwest Brabant.
- ProRail.

Daarnaast wordt het voorontwerpbestemmingsplan conform de gemeentelijke inspraakverordening ter inzage gelegd, waarbij eenieder in de gelegenheid wordt gesteld om een inspraakreactie in te dienen.

De provincie Noord Brabant heeft zich akkoord verklaard met het plan (brief van 1 februari 2012).

Het waterschap Brabantse Delta heeft bij brief van 13 februari 2012 haar opmerkingen op het voorontwerp kenbaar gemaakt. Naar aanleiding van deze opmerkingen is de tekst in het ontwerp bestemmingsplan aangepast en aangevuld overeenkomstig de tekst over de waterbeheerplan en de resultaten van ontwerp voor de afwatering van Grontmij Nederland BV. In de tekst is aandacht besteed aan duurzaam materiaal gebruik (milieuvriendelijk en niet uitloogbaar). De retentievoorzieningen zijn via een aanduiding op de planverbeelding in de bestemmingen ‘Verkeer – Verblijf’ en ‘Wonen – Zorgwoning’ verwerkt.

Omdat er geen rijksbelangen bij dit plan zijn betrokken, heeft de inspectie geen reactie gegeven.

De Nederlandse Gasunie geeft in de e-mail van 3 februari 2012 aan dat langs de gastransportleiding een leidingstrook van 4 meter in acht moet worden genomen; op de planverbeelding van het voorontwerp plan was nog van 5 meter uitgegaan. Verder wordt in de planregels geen bepaling meer opgenomen voor de druk in de leiding.

De opmerkingen van de Brandweer Midden en West Brabant (brief d.d. 7 februari 2012) en hoe daarmee om wordt gegaan zijn puntsgewijs samen gevat in onderstaande tabel:

<b>Opmerking</b>	<b>Antwoord</b>
Voldoende primaire en secundaire bluswatervoorzieningen.	In overleg met de brandweer zullen in het openbaar gebied tijdens het woonrijp maken de nodige voorzieningen worden getroffen.
Het toepassen van afsluitbare mechanische ventilatie in alle nieuwe gebouwen en dit planologisch in het bestemmingsplan borgen.	In de op te stellen programma's van eisen voor de gebouwen wordt deze aanbeveling meegenomen, maar een regeling in het bestemmingsplan is niet aan de orde. Bouwtechnische eisen horen in beginsel niet thuis in een bestemmingsplan.
Aandacht voor de luchtdichtheid van gebouwen.	Behalve bouwkundige voorzieningen, zal via risicocommunicatie helder moeten worden gemaakt dat in geval van calamiteit (bijvoorbeeld toxische gifwolk) deuren en ramen gesloten moeten blijven.
Beperken van glasoppervlaktes bij gebouwen binnen een afstand van 75 meter uit het spoor.	De regels in het Bouwbesluit qua lichttoetreding zijn leidend; van belang is dat in het ontwerp van gebouwen een borstwering aanwezig is waarachter men kan schuilen. Dit zal in de programma van eisen voor de nieuwbouw worden meegenomen.
Het planologisch uitsluiten van functies voor minder zelfredzame personen in de Edward Poppekamer.	Het uitgangspunt in het bestemmingsplan is geweest om het bestaande gebruik in combinatie met bestaande rechten te respecteren. Om die reden is voor de gronden in de Edward Poppe-kamer de huidige bestemming overgenomen. De gebouwen zijn deels in gebruik als kinderdag-verblijf en deels als kantoor. Dit gebruik wordt tot 2015 gecontinueerd. De gemeente is eigenaar van de gronden en gebouwen. Zij zal zich de komende jaren beraden over de toekomst van gronden en gebouwen waarbij een functiewijziging niet wordt uitgesloten. In dat kader zal worden gezien welke functies vanuit oogpunt van externe veiligheid ter plaatse nog verantwoord zijn. Voor de tussentijd zal de gemeente bij de verhuur van ruimten in de gebouwen steeds uitdrukkelijk aandacht hebben voor de zelfredzaamheid van de gebruikers.

Opmerking	Antwoord
	De benadering sluit aan bij het beleid Externe Veiligheid dat alleen beperking oplegt aan vestiging van nieuwe groepen van niet zelfredzame personen.
Actieve communicatie.	Hieraan zal aandacht worden besteed naar de nieuwe bewoners en gebruikers.
Goede ontruimingsplannen.	Dit aspect komt o.a. aan de orde bij de omgevingsvergunning voor verblijfsgebouwen.

Onafhankelijk van het advies zijn er voor de gronden met de bestemming 'Maatschappelijk' gelegen direct langs het spoor en de gronden met de bestemming 'Wonen - Uit te werken' aanvullende bepalingen opgenomen voor het gebruik door groepen van niet zelfredzame personen.

ProRail heeft niet gereageerd.

## 7.2.2

### TERVISIELEGGING

Na vooroverleg en inspraak heeft het plan de procedure van artikel 3.8 en verder van de Wet ruimtelijke ordening doorlopen. Het plan heeft van 24 mei tot en met 4 juli 2012 ter visie gelegen. Er zijn in totaal acht zienswijzen ingediend. De reacties en antwoorden zijn ondergebracht in het Oordeel zienswijzen ontwerp bestemmingsplan 'Spoorzone Noord'. Dit verslag is toegevoegd als bijlage bij deze toelichting.

De zienswijzen leiden slechts tot één wijzigingen in de juridische regeling namelijk:

- Het aan de planregels een afwijkingsregel toe te voegen om onder voorwaarden gebruik voor langdurig verblijf van minder of niet-zelfredzame personen toe te laten.



## HOOFDSTUK

## 8

Overzicht van  
wijzigingen**8.1****OVERZICHT VAN WIJZIGINGEN TEN OPZICHTE VAN HET VOORONTWERP-  
BESTEMMINGSPLAN**

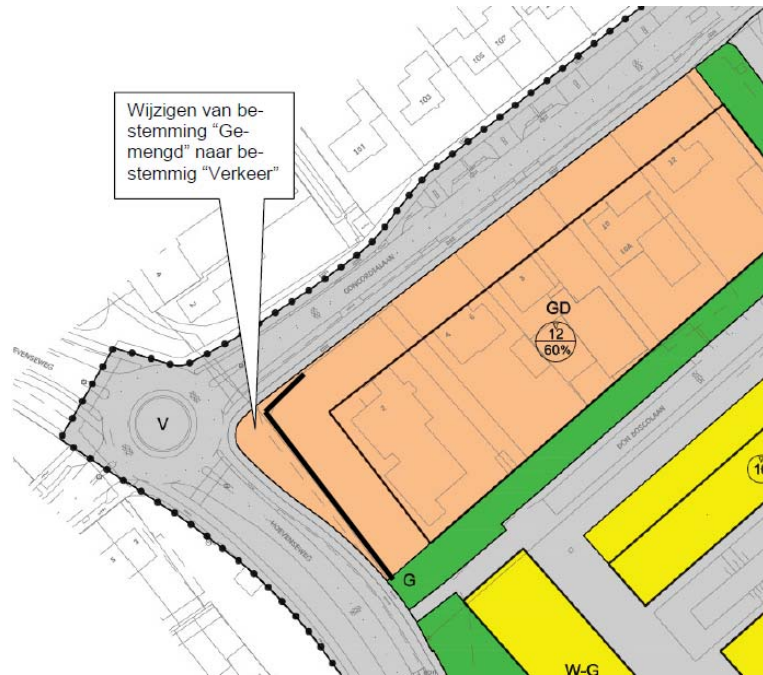
Behoudens de hiervoor beschreven aanpassingen als gevolg van de inspraak op het voorontwerp bestemmingsplan zijn de meest relevante aanpassingen:

- de toevoeging van de resultaten van het proefsleuvenonderzoek;
- de aanpassing van de toelichting aan de resultaten van het geactualiseerde verkeersmodel en daarop afgestemde berekeningen voor geluid en luchtkwaliteit;
- de aanpassing van de tekst over de waterhuishouding aan de hand van ontwerp voor de afwatering volgens het rapport van Grontmij Nederland BV;
- het schrappen van de bestemming water aan de zijde van de Hoevenseweg omdat op die locatie geen verantwoorde oplossing voor een waterpartij kan worden gegarandeerd ( Grontmij is bij het opstellen van het ontwateringsplan tot de conclusie gekomen dat dit uitgangspunt alleen met een betonnen constructie te bereiken is. De toepassing van deze constructie biedt zelfs geen garantie dat gedurende het hele jaar het water in de vijver te beleven is. Ook de doorstroming van het water kan niet worden gegarandeerd. Om die reden wordt van de aanleg van deze vijver afgezien. De gronden tussen de Hoevenseweg en het appartementencomplex worden na de bouw ingericht als plantsoen);
- De toevoeging van de aanduiding 'specifieke vorm van maatschappelijk uitgesloten - verminderd zelfredzame personen' op de verbeelding en in de regels. Deze aanduiding geldt als verbod voor het gebruik van de gronden van kwetsbare groepen van niet zelfredzame personen.

**8.2****OVERZICHT VAN WIJZIGINGEN TEN OPZICHTE VAN HET ONTWERP-  
BESTEMMINGSPLAN**

Behoudens de hiervoor beschreven aanpassingen als gevolg van de ter visie legging van het ontwerp bestemmingsplan is de volgende ambtshalve wijziging doorgevoerd:

- het aanpassen van de bestemming "Gemengd" in de bestemming "Verkeer" overeenkomstig de aanwijzingen op onderstaande tekening;



## BIJLAGE 1

## Parkeernormen

*Normen autoparkeren*

	parkeernorm	bijkomende norm
basisschool	1 parkeerplaats per lokaal	Voor het aantal parkeerplaatsen voor halen en brengen met de auto bij kinderdagverblijven en basisscholen geldt een rekenregel die uitgaat van het aantal leerlingen vermenigvuldigd met het aandeel halen/brengen vermenigvuldigd met reductiefactoren voor de parkeerduur en voor het aantal kinderen per auto: Groepen 1 t/m 3 = aantal leerlingen x % halen/brengen x 0,5 x 0,75 Groepen 4 t/m 8 = aantal leerlingen x % halen/brengen x 0,25 x 0,85
kinderdagverblijf	0.7 per arbeidsplaats	Kinderdagverblijf = aantal leerlingen x % halen/brengen x 0,25 x 0,75
wijkgebouw	4 parkeerplaatsen per 100 m <sup>2</sup> bvo	
goedkope woning	1.6 parkeerplaats per woning	
middeldure woning	1.8 parkeerplaats per woning	
dure woning	2 parkeerplaatsen per woningen (een parkeerplaats op eigen terrein)	
beschermd wonen <sup>6</sup> :	0.7 parkeerplaats per wooneenheid (zes personen)	
zorgspecifieke woning <sup>7</sup> :	0.6 parkeerplaats per woning	
overige seniorenwoning <sup>8</sup>	1.7 parkeerplaats per woning	
arts, maatschap, therapeut, kruisgebouw	2 parkeerplaats per behandelkamer	
apotheek	4 parkeerplaatsen per 100 m <sup>2</sup> bvo	
Kantoor met baliefunctie	3.3 parkeerplaats per 100 m <sup>2</sup> bvo	
zakelijke dienstverlening	2,5 à 3 parkeerplaats per 100 m <sup>2</sup> bvo	
ondersteunende horeca	7 per 100 m <sup>2</sup> bvo	

*Normen fietsparkeren*

	Norm
basisschool	30 - 40 fietsklemmen per 100 leerlingen voor de basisschool en 1- 3 fietsklemmen per 10 kinderen bij kinderopvang
wijkgebouw	p.m.
sociaal of medische voorzieningen	p.m.
sportschool	p.m.
zakelijke dienstverlening	1 – 3 fietsklemmen per 100 m <sup>2</sup> bvo
ondersteunende horeca	p.m.

<sup>6</sup> Niet zelfstandige woningen met zorgvoorzieningen.

<sup>7</sup> Zelfstandige woningen met beperkte zorgvoorzieningen.

<sup>8</sup> Zelfstandige woningen zonder zorgvoorzieningen.





## BIJLAGE 2 Eindverslag inspraak



## Eindverslag inspraak voorontwerp bestemmingsplan "Spoorzone Noord"

### Inleiding

Op 6 oktober 2011 stelde de gemeenteraad vast de structuurvisie "Spoorzone Noord". In deze structuurvisie zijn de keuzes bepaald voor de ruimtelijke inrichting van het gebied gelegen tussen Concordialaan, Zonnestad, spoorlijn en Hoevenseweg. De structuurvisie heeft als basis gediend voor het opstellen van een voorontwerp bestemmingsplan. Het bestemmingsplan is een juridisch planologische vertaling van het besluit van 6 oktober 2011. Overeenkomstig de keuzes voor de ruimtelijke inrichting zijn aan gronden bestemmingen toegekend. De bestemmingen bepalen het gebruik van gronden en gebouwen. Per bestemming zijn bouwregels bepaald. Vooruitlopend op de formele procedure tot vaststelling van een bestemmingsplan wordt er gelegenheid geboden om over de wijze van vertaling van het besluit in bestemmingen en regels een mening kenbaar te maken. Het voorontwerp bestemmingsplan "Spoorzone Noord" heeft in de periode van 5 januari tot en met 15 februari 2012 ter visie gelegen in het informatiecentrum van het Stadskantoor. Naast het voorontwerp plan lag ter inzage een bijlagenboek met diverse onderzoeken. Het voorontwerp plan kon ook worden geraadpleegd via de gemeentelijke website of de landelijke website (ruimtelijkeplannen.nl). De tervisielegging is vooraf bekend gemaakt in de Etten-Leurse Bode van 4 januari 2012. Bewoners van het plangebied en direct omwonenden hebben vooraf een brief ontvangen (verzonden: 20 december 2011).

Er zijn reacties ontvangen van:

1. de heer H. de Hoon, bewoner van het pand Edward Poppelaan 4 bij brief van 4.2.2012;
2. de heer J. Thijs, bewoner van het pand Concordialaan 8 bij brief van 11.2.2012;
3. de heren C. van der Sanden, O.van Baal, J. van de Riet en F. de Nijs, bewoners van de panden Concordialaan 123,125,127 en 129 bij brief van 13.2.2012;
4. de heer J. Oomen, bewoner van het pand Hoevenseweg 5 bij brief van 15.2.2012;
5. de heer F. van de Ven, bewoner van het pand Edward Poppelaan 6 bij brief van 15.2.2012;
6. de heer M. Schoonen, bewoner van het pand Concordialaan 105, bij e-mail van 15.2.2012;
7. de Vrouwenadviescommissie bij brief van 15.2.2012.

Op 6 februari 2012 heeft op ambtelijk niveau een gesprek plaats gevonden met de heren Thijs, Oomen en Van de Ven. Van dit gesprek is een verslag gemaakt. Zo ver de opmerkingen tijdens het gesprek niet in de brieven terug komen, worden deze opmerkingen toegevoegd aan de reacties.

De reacties zijn samengevat en ondergebracht in diverse rubrieken. Per rubriek wordt een antwoord gegeven op de reacties.

## Voorontwerp bestemmingsplan – algemeen en procedureel

Inspreker	Samenvatting reactie
<p>J. Thijs M. Schoonen F. van de Ven</p>	<p>Onder verwijzing naar de petitie ondertekend door 23 bewoners wordt nogmaals herhaald dat de plannen voor de Spoorzone Noord niet tot stand zijn gekomen in overeenstemming met de klankbordgroep. De inhoud van de petitie is niet serieus genomen. Het plan voor de Spoorzone Noord leidt tot een grove aantasting van het huidige woonklimaat als gevolg van een onaanvaardbare toename van het verkeersaanbod en met bijhorende stagnatie in de verkeersafwikkeling. Eerst moeten er oplossingen zijn voor de verkeersafwikkeling alvorens een bestemmingsplan voor de Spoorzone Noord vast te stellen.</p>
<p>J. Thijs M. Schoonen F. van de Ven</p>	<p>In het bijlagenboek bij het bestemmingsplan is opgenomen het “Verkeersonderzoek Spoorzone” (d.d. 1 augustus 2011). Dit onderzoek kon wel in het informatiecentrum worden ingezien maar was niet elektronisch raadpleegbaar. Ook het geluid- en luchtkwaliteitonderzoek zou niet op de gemeentelijke website staan. Op verzoek zijn alle onderzoeken verstrekt waarbij is vermeld dat burgemeester en wethouders voor een deel de inhoud van deze onderzoeken niet hebben overgenomen vanwege twijfel over de resultaten. Het niet elektronisch kunnen raadplegen van informatie wordt beschouwd als het achterhouden van informatie. Bovendien wordt het in twijfel trekken van resultaten van een onderzoeken niet acceptabel geacht omdat dit in het verleden ook al heeft geleid tot onjuiste beslissingen (bijvoorbeeld het achterwege laten van de aanleg van tunnels).</p>
<p>J. Oomen</p>	<p>De heer Oomen heeft evenals de heren Thijs en Schoonen bedenkingen bij het niet online plaatsen van onderzoeken en het terzijde schuiven van resultaten van onderzoeken van extern deskundigen. De toezegging eind dit jaar een besluit te nemen over een nieuw Gemeentelijk Verkeer en Vervoer Plan komt te laat om plannen voor bijvoorbeeld de Don Boscokamer te herroepen. Eerst na grondig onderzoek en raadpleging van de burgers mogen de plannen voor de Spoorzone Noord worden gerealiseerd. Om die reden dient de planvorming voor de Don Boscokamer te worden uitgesteld tot het moment dat nadere besluiten zijn genomen over het GGVP.</p>
<p>F. van de Ven</p>	<p>De heer Van de Ven kan zich niet vinden in het kader dat ten grondslag ligt aan het voorontwerp bestemmingsplan. Hij vindt dat de kernwaarden die door omwonenden zijn geformuleerd onvoldoende zijn gehonoreerd. Het betreft:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Veiligheid in en om het plangebied voor alle bewoners en gebruikers.</li> <li>2. Leefbaarheid voor bewoners en omwonenden.</li> <li>3. Behoud van het groene karakter.</li> </ol>
<p>C. van der Sanden O. van Baal J. van de Riet F. de Nijs</p>	<p>De bewoners zijn van mening dat ten onrechte de suggestie wordt gewekt dat de invulling van de Spoorzone Noord in overeenstemming met de klankbordgroep tot stand is gekomen. Op veel onderwerpen werd geen consensus bereikt. De bewoners stellen vast dat per thema (geluid, luchtkwaliteit en verkeersbewegingen) binnen de wettelijke richtlijnen wordt gebleven maar dat bij een cumulatie van effecten er sprake is van een onaanvaardbare verdere aantasting van het woonklimaat. Het woonklimaat is vanuit het verleden naar de huidige situatie al sterk verslechterd. Alvorens de planvorming definitief doorgang te laten vinden, dient te worden toegezegd dat nadelige cumulerende effecten voor bewoners worden gecompenseerd door aanpassingen aan de infrastructuur zowel binnen als buiten het plangebied. De toezegging moet SMART worden geformuleerd Per jaar dienen in dialoog met bewoners verkeersintensiteiten, geluid, fijn stof te worden herijkt.</p>

***De inspraak op het voorontwerp bestemmingsplan is eigenlijk niet bedoeld om de voorbereiding en besluitvorming over de Structuurvisie Spoorzone Noord ter discussie te stellen.***

In de inleiding is gemeld dat het voorontwerp bestemmingsplan “Spoorzone Noord” een juridische planologische vertaling is van het raadsbesluit van 6 oktober 2011 tot vaststelling van de structuurvisie. De gemeenteraad heeft destijds zijn afweging gemaakt. Hij heeft burgemeester en wethouders opdracht gegeven om dit besluit om te zetten in een bestemmingsplan.

De inspraak op het voorontwerp bestemmingsplan is niet bedoeld om het raadsbesluit opnieuw ter discussie te stellen. In het informatiebulletin o.a. verzonden bij brief van 20 december 2011 naar omwonenden is dat vermeld. Toch wordt in de meeste reacties de inhoud van de structuurvisie ter discussie gesteld. Aan een inhoudelijk oordeel over de reacties is niet te ontkomen. Daarmee wordt alsnog voor een deel een inhoudelijk antwoord gegeven op de petitie van omwonenden aan de gemeenteraad.

***Burgerparticipatie: een kwestie van belangen, communicatie en verwachtingen.***

Er is begrip voor het feit dat men zich niet kan vinden in de visie voor de Spoorzone Noord en teleur gesteld is in de gang van zaken. Persoonlijke belangen spelen hierbij een rol. Veranderingen in de directe woonomgeving leiden tot onzekerheid over de gevolgen voor de persoonlijke levensfeer. Tegenover persoonlijke belangen staat het algemeen belang. De overheid neemt besluiten met het oog op het algemeen belang. De inhoud van deze besluiten sluit niet altijd aan op het persoonlijk belang. In dat geval motiveert de overheid zijn besluiten en geeft aan waarom het persoonlijk belang moet wijken voor het algemeen belang.

Uit de reacties blijkt dat ondanks het overleg in de klankbordgroep, het beantwoorden van concrete vragen, het beoordelen van alternatieven, het houden van een informatieavond en het beschikbaar stellen van onderzoeken er veel vragen blijven bij de afweging die bij de structuurvisie Spoorzone Noord zijn gemaakt. De vraag is of er inderdaad onvoldoende communicatie heeft plaats gevonden of dat er een verschil in verwachting bestond over het proces.

De gemeenteraad heeft de Rekenkamer opdracht gevonden om processen waarbij burgers zijn betrokken te onderzoeken. Ook de voorbereiding van de structuurvisie Spoorzone Noord wordt bij dit onderzoek betrokken. Vooruitlopend op de resultaten van dit onderzoek wordt geen standpunt ingenomen over de procesgang.

Voor de goede orde wordt hierbij aangetekend dat in de planprocedure tot vaststelling van het bestemmingsplan de discussie over de wijze van overleg met burgers voorafgaand aan voornoemde procedure geen rol van betekenis speelt bij het bestuursrechter, de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (verder steeds afgekort als ABRvS). Gezien het gevoerde overleg zal de Afdeling niet snel tot het oordeel komen dat dit overleg moet worden aangemerkt als in strijd met de regels van het recht of de in acht te nemen zorgvuldigheid. Kritiek op het functioneren of de samenstelling van bijvoorbeeld een klankbordgroep hebben geen enkele gevolg voor de rechtmatigheid van de bestemmingsplanprocedure en het bestemmingsplan (zie uitspraken ABRvS d.d. 7 december 2011 nr. 201011757 en d.d. 21 maart 2012 nr. 201007814).

***Er is geen plicht om onderzoeksrapporten elektronisch beschikbaar te stellen.***

In artikel 3.1.7, eerste lid van het Besluit ruimtelijke ordening is bepaald dat een bestemmingsplan elektronisch raadpleegbaar moet zijn. Daarnaast moet altijd een papieren exemplaar beschikbaar zijn.

De verplichting geldt alleen voor het ontwerp plan en het vastgestelde plan. De verplichting geldt niet voor een voorontwerp. In dit stadium geldt dan ook niet de plicht om onderzoeksrapporten elektronisch beschikbaar te stellen. Het feit dat een rapport niet elektronisch raadpleegbaar was, heeft geen gevolgen voor de procedure.

Alleen het “Verkeersonderzoek Spoorzone Noord” (d.d. 1 augustus 2011) kon niet via de gemeentelijke website worden geraadpleegd; het “Geluid- en luchtonderzoek” plus een correctie waren wel op de website geplaatst (10 oktober en 8 december 2011). Eerstgenoemd onderzoek kon wel als papieren exemplaar worden ingezien bij het voorontwerp bestemmingsplan. Op verzoek is dit onderzoek via pdf-bestand beschikbaar gesteld.

***De resultaten van het verkeersonderzoek zijn wel betrokken bij de voorbereiding van de besluitvorming maar voor een inhoudelijke discussie wordt nader onderzoek nodig gevonden.***

In de reacties wordt het verwijt gemaakt dat de inhoud van het “Verkeersonderzoek Spoorzone Noord” (d.d. 1 augustus 2011) achter is gehouden bij de besluitvorming door de gemeenteraad over de structuurvisie.

Het onderzoek bevat een analyse van het huidige en toekomstige verkeersaanbod op de Concordialaan en de Hoevenseweg. Verder beschrijft men de verkeersafwikkeling in beide situaties en maatregelen ter verbetering van de doorstroming voor de korte en de middellange termijn. Ofschoon het onderzoek niet integraal openbaar is gemaakt, is zowel in het raadsvoorstel als in het bijbehorend eindverslag inspraak naar de resultaten van het onderzoek verwezen (zie bladzijde 3 van het voorstel en bladzijden 8 t/m 10 van het eindverslag). Hierbij wordt niet afgeweken van de strekking van het rapport. Er is in dat geval volgens de bestuursrechter geen sprake van onvolledige verstrekking van informatie (zie uitspraak ABRvS d.d. 24 oktober 2007 nr. 220607576).

Burgemeester en wethouders hebben kennis genomen van de inhoud van het onderzoek en de suggesties voor de maatregelen ter verbetering van de doorstroming. Zij hebben over de maatregelen voor de korte termijn een standpunt bepaald. Met betrekking tot de maatregelen voor de middellange termijn hebben zij echter geen standpunt bepaald. In de stukken hebben zij wel de conclusie uit het onderzoek vermeld dat op termijn er een probleem kan ontstaan bij de doorstroming op de rotonde Concordialaan – Hoevenseweg.

Bij de voorgestelde maatregelen is geen rekening gehouden met de gevolgen van een eventuele stedelijke ontwikkeling aan de noordwestzijde van de gemeente. De beoogde maatregelen voor de middellange termijn zouden dan in een ander daglicht kunnen komen te staan. Aan de gemeenteraad is voor gesteld om in relatie tot deze eventuele stedelijke ontwikkeling een nadere studie te verrichten naar de verkeersafwikkeling in de hele gemeente. Niet is uitgesloten dat in het kader van de ontwikkeling aan de noordwestzijde van de gemeente nieuwe infrastructuur nodig is. De aanleg van deze infrastructuur kan gevolgen hebben voor de verkeersafwikkeling op andere wegen en het woon- en leefklimaat van andere burgers. Burgemeester en wethouders zijn van mening dat hierbij een integrale afweging van alle oplossingen en betrokken belangen past. Tevens zijn zij van mening dat de discussie en besluitvorming hierover moet plaats vinden op basis van actuele gegevens. Het verkeersonderzoek is gebaseerd op het GGA model, 2006 -2020<sup>1</sup>. Dit model gaat uit van een groei van het autogebruik van 2 % per jaar. In de praktijk blijkt aan de hand van feitelijke tellingen het huidig aanbod op de Concordialaan en de Hoevenseweg ten noorden van de rotonde iets hoger is dan de uitgangssituatie van het model (2006). De afgelopen vijf jaar heeft er op deze wegen een zeer beperkte groei plaatsgevonden ondanks de oplevering van bijvoorbeeld Schoenmakershoek-Oost; derhalve wordt niet uitgesloten dat het verkeersaanbod in 2020 in de praktijk ook gematigder zal zijn (zie bladzijde 9 van het eindverslag inspraak structuurvisie). Alleen aan de hand van nieuwe tellingen en inzicht in de feitelijke groei in de afgelopen periode kan hierover uitsluitend gegeven. Om die reden is besloten tot een nieuw onderzoek.

---

<sup>1</sup> GGA staat voor Gebieds Gerichte Aanpak. Het GGA verkeersmodel voor de regio Breda houdt in dat je bij het berekenen van een rognose voor het toekomstig verkeersaanbod niet alleen kijkt naar eigen gemeentelijke plannen maar ook naar de plannen van buurgemeenten. Deze plannen kunnen gevolgen hebben op verkeerstromen tussen gemeenten onderling.

Een discussie over knelpunten en oplossingen in het kader van de besluitvorming over de Spoorzone Noord voorafgaand aan dit onderzoek werd mede daarom onwenselijk geacht. De beslissing om het rapport "Verkeersonderzoek Spoorzone Noord" (d.d. 1 augustus 2011) destijds niet integraal openbaar te maken, kent dus gegronde redenen.

Voor een weloverwogen besluit op de vraag of er probleem ontstaat bij de verkeersafwikkeling op de Concordialaan en de Hoeveneseweg alsmede mogelijke oplossingen voor de middellange en lange termijn is volgens burgemeester en wethouders meer informatie nodig. Een besluit op grond van dit rapport werd niet verstandig gevonden. De gemeenteraad heeft met de visie van burgemeester en wethouders ingestemd.

***Ten tijde van de vaststelling van het bestemmingsplan Spoorzone Noord (d.d. 1 oktober 2012) kan worden beschikt over een actueel verkeersonderzoek.***

In oktober 2011 is op ruim vijftig punten het verkeer op de hoofdwegen geteld. Er is geteld vanaf 13 tot en met 24 oktober 2011. Alleen de dagen 22,23 en 24 oktober vielen in de herfstvakantie; de telresultaten voor deze dagen worden buiten beschouwing gelaten bij het vaststellen van het verkeersaanbod. De tellingen geven zo een goed beeld van het huidig aanbod. Voor zover nodig zijn op enkele punten nadien nog aanvullende tellingen uitgevoerd.

De telgegevens worden gebruikt om het verkeersaanbod in het jaar 2022 te berekenen.

Alle vaststaande ruimtelijke ontwikkelingen worden daarin meegenomen inclusief een percentage voor de gemiddelde groei van het autogebruik. Aan de hand van de telgegevens wordt een analyse gemaakt van de verkeersafwikkeling, bestaande knelpunten en eventuele toekomstige knelpunten. De resultaten worden in de loop van het tweede kwartaal 2012 gepresenteerd. Op dat moment wordt inzichtelijk of er maatregelen nodig zijn en zo ja, wanneer er maatregelen nodig zijn om de verkeersafwikkeling op de Concordialaan te verbeteren. Overeenkomstig de toezegging aan de gemeenteraad wordt bij de vaststelling van het bestemmingsplan voor de Spoorzone Noord beschikt over een actueel onderzoek. De gemeenteraad kan dan op basis van actuele gegevens een afweging maken.

Bij de actualisatie van de gegevens wordt meegenomen de beslissing van de gemeenteraad om geen supermarkt in de Spoorzone Noord te ontwikkelen. Het verkeersaantrekkende effect van deze supermarkt was in de tot op heden beschikbare rapporten (verkeer, geluid en luchtkwaliteit) meegenomen. De beslissing om de supermarkt niet te realiseren, leidt tot een daling van het verkeer op de wegen aan de rand van het plangebied van de Spoorzone Noord. Het effect van deze beslissing is nodig voor een reëel inzicht in het toekomstig verkeersaanbod te krijgen.

***Het nakomen van de toezegging van een actueel verkeersonderzoek in combinatie met besluiten over gefaseerde planontwikkeling geven geen aanleiding om de planvorming stil te leggen.***

In plaats van een supermarkt wordt woningbouw gerealiseerd. De gemeenteraad besloot dat deze woningbouw pas daadwerkelijk mag worden gerealiseerd als aan de hand van de actuele gegevens de discussie over de verkeersafwikkeling is gevoerd. De gronden zijn eigendom van de gemeente. Als eigenaar kan worden bepaald op welk moment de gronden worden bebouwd. Ook voor de realisatie van een Woonzorgcomplex in de Zorgkamer werd een dergelijk voorbehoud gemaakt. De garantie voor de nakoming hiervan is contractueel met Woonstichting Etten-Leur geregeld. Op deze wijze is tegemoet gekomen aan de wens van de gemeenteraad om pas bij de vaststelling van het bestemmingsplan een besluit te nemen over deze onderdelen mede aan de hand van de resultaten van een actueel verkeersonderzoek.

Voor het voortzetten van de planontwikkeling en de realisatie van de brede school en de woningbouw in de Don Boscokamer werd geen voorbehoud gemaakt. De planontwikkeling is dan ook gewoon voort gezet.

***Veiligheid, leefbaarheid en behoud groen zijn uitdrukkelijk bij de planvorming betrokken.***

Voorafgaand aan de planontwikkeling zijn in beeld gebracht die aspecten die van belang zijn op het gebied van veiligheid, leefbaarheid en behoud groen. Tijdens de planontwikkeling zijn de aspecten onderwerp van discussie geweest en nader onderzocht. Op basis van de resultaten hiervan zijn keuzes gemaakt. De keuzes worden door de insprekers niet in alle gevallen onderschreven; dat betekent niet voornoemde aspecten onvoldoende aandacht is besteed.

***Het Gemeentelijk Verkeer en Vervoerplan en de Milieuvisie zijn leidend voor het beleid op het gebied van verkeer, geluid en lucht.***

Het gebruik van de auto is een maatschappelijk gegeven. Elke burger levert hieraan zijn bijdrage. De gemeente heeft geen invloed op het autobezit en gebruik. Zij kan wel invloed uitoefenen op de ontwikkeling van verkeersstromen door keuzes te maken ten aanzien van de functie van wegen en de inrichting van deze wegen. Een bundeling van verkeersstromen op een stelsel van hoofdwegen maakt het mogelijk om grote delen van het stedelijk gebied verkeersluw te maken. In Etten-Leur is gekozen voor zo'n stelsel; de keuze houdt in dat op deze wegen meer hinder wordt geaccepteerd. In het kader van de Structuurvisie Plus is besloten welke wegen onderdeel uitmaken van dit stelsel, waaronder de wegen van de Kleine Ring. De Concordialaan en Hoevenseweg maken onderdeel van deze ring. De inrichting van de wegen is afgestemd op de functie. De keuze maakt ook onderdeel uit van het Gemeentelijk Verkeer en Vervoerplan.

In de gemeentelijke Milieuvisie zijn doelstellingen geformuleerd om de link tussen verkeer met milieuthema's geluid en luchtkwaliteit beter tot zijn recht te laten komen. Deze doelstellingen gelden voor de gehele gemeenten en zijn ook van toepassing op de Concordialaan en de Hoevenseweg. Afzonderlijke en aanvullende afspraken voor deze wegen zijn niet aan de orde.

Als ambities voor geluid zijn geformuleerd:

- het behoud van de bestaande geluidkwaliteit binnen de gemeente;
- waar mogelijk verbetering;
- geen ernstige geluidhinder als gevolg van wegverkeerslawaai (boven de 63 dB bij geluidgevoelige objecten). Op hoofdwegen wordt daartoe geluidsarm asfalt toegepast;
- het terugdringen van het autogebruik door maatregelen om het fietsverkeer en het gebruik van het openbaar vervoer te stimuleren.

Op basis van de huidige luchtkwaliteitgegevens worden nergens in Etten-Leur luchtkwaliteitsgrenswaarden uit de Wet milieubeheer overschreden. Als doelstelling voor het beleid tot 2020 is geformuleerd dat wordt voldaan aan landelijke grenswaarden (fijnstof en stikstofdioxide). Het streven is zelfs gericht op verbetering van de luchtkwaliteit voor het hele grondgebied (dus ook op plaatsen waar de luchtkwaliteit voldoet aan de grenswaarden). De gemeente verzamelt daartoe (betrouwbare) verkeersgegevens op hoofdwegen en monitort deze stelselmatig.

Geluid en luchtkwaliteit worden bepaald door het verkeersaanbod. Zowel geluid als luchtkwaliteit kennen zelfstandige toetsingscriteria. De uitkomsten kunnen niet bij elkaar worden opgeteld.

***Conclusie***

De inspraakreacties geven geen aanleiding om het besluit tot vaststelling van de structuurvisie Spoorzone Noord voor heroverweging aan de gemeenteraad voor te leggen. De inhoud van de structuurvisie kan als basis dienen voor het bestemmingsplan.



## Algemene uitgangspunten

Inspreker	Samenvatting reacties
Vrouwenadviescommissie	De commissie pleit voor voldoende parkeergelegenheid en behoud van bomen.
F. van de Ven	De heer Van de Ven pleit voor behoud van het internaatsgebouw.
F. van de Ven	Het voorontwerp bestemmingsplan biedt onvoldoende garantie tot behoud van bomen in het plangebied; er wordt o.a. gewezen op de eikenlaan langs de Edward Poppelaan. Behoud en versterken van deze laan wordt bepleit.

***De regeling in het voorontwerp bestemmingsplan gaat uit van een minimum norm voor parkeren, bij de uitwerking van de planopzet wordt uitgegaan van meer plaatsen.***

De normen voor het gemeentelijk parkeerbeleid zijn gebaseerd op het ASVV van het CROW<sup>2</sup>. Het betreft minimum normen die bij het opstellen van plannen voor de inrichting van de openbare ruimte en parkeerterreinen op grond van derden in acht moeten worden genomen. De praktijk is dat daar waar mogelijk er meer plaatsen worden aangelegd. Bij het antwoord op de reacties over Don Boscokamer wordt dit met een voorbeeld geïllustreerd.

***Structurele groenvoorzieningen zijn bestemd, voor het overige is het algemene kapbeleid van toepassing.***

In het voorontwerp bestemmingsplan zijn alleen structurele groenelementen bestemd tot “Groen”; bestaande laan- en terreinbeplanting vallen binnen de andere bestemmingen. De planregels voor de bestemmingen gaan niet over het kappen van bomen, de regels in de Algemeen Plaatselijke Verordening (APV) zijn daarop van toepassing. De APV kent alleen kapplicht voor beschermde bomen. Aan de hand van het ontwerp voor de Spoorzone Noord wordt beoordeeld voor welke bomen op de beschermde bomenlijst worden geplaatst. De plaatsing van groen op deze lijst kent een eigen rechtsgang onafhankelijk van het bestemmingsplan.

De bomen langs de noord- en oostzijde van de Edward Poppelaan moeten voor groot deel wijken ten gunste van de verbreding van de weg van 3,5 naar 5,5 meter. De verbreding is nodig voor een goede en veilige verkeersafwikkeling. Bij de afbouw van het gebied wordt een ontwerp gemaakt voor een groenplan; dan wordt bekeken of nieuwe vervangende bomen worden geplant.

***Behoud van het internaatsgebouw staat niet vast.***

Het internaatsgebouw heeft geen status als monument. In het voorontwerp bestemmingsplan is geen regeling tot behoud van het gebouw opgenomen. Het is niet de bedoeling om deze regeling alsnog toe te voegen. Ofschoon het gaat om een markant gebouw in zijn omgeving, ontbreken de monumentale waarden die aanleiding kunnen zijn tot een beschermde status.

Het gebouw is tot eind 2015 verhuurd. Wat er na deze periode met dit gebouw gebeurt, is onzeker. Verschillende opties zijn in beeld waaronder vervangende nieuwbouw.

### **Conclusie**

De inspraakreacties geven geen aanleiding om het voorontwerp bestemmingsplan aan te passen of het besluit over de structuurvisie voor een nieuw besluit aan de gemeenteraad voor te leggen.

<sup>2</sup> In het ASVV zijn algemene standaardvoorschriften opgenomen waarmee bij het uitwerken van bijvoorbeeld het parkeren rekening moet worden gehouden. CROW staat voor Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek.

## Verkeer

Inspreker	Samenvatting reacties
J. Thijs	<p>De toename van het verkeer leidt tot problemen bij de verkeersafwikkeling op de rotonde Concordialaan – Hoevenseweg (zie verkeersonderzoek Spoorzone d.d. 1 augustus 2011). Dit heeft volgens de heer Thijs ernstige gevolgen voor de uitoefening en bevoorrading van de bedrijven aan de Concordialaan. De overlast, irritatie en onveiligheid nemen toe.</p> <p>De toename van het goedertransport per spoor leidt in combinatie met de bushalte Hoevenseweg en de rotonde Concordialaan tot toenemende stagnatie bij gesloten spoorwegovergangen. De verkeersafwikkeling wordt alleen maar slechter.</p> <p>Er moet een structurele oplossing komen in de vorm van het spreiden van het verkeer door bijvoorbeeld de doortrekking van de Aletta Jacobslaan of de aanleg van een noordelijke randweg en/of de aanleg van een tunnel bij het spoor.</p> <p>Maatregelen om de capaciteit van de rotonde te vergroten of de doorstroming op de Concordialaan te verbeteren zijn onvoldoende. Eerst moeten deze maatregelen bekend zijn alvorens het bestemmingsplan “Spoorzone Noord” vast te stellen.</p>
M.Schoonen	<p>De heer Schoonen ziet in het “Verkeersonderzoek Spoorzone Noord” een bevestiging van zijn stelling dat de rotonde Concordialaan – Hoevenseweg na realisatie van het plan Spoorzone Noord het verkeersaanbod niet aan kan. De omwonenden krijgen steeds meer last van optrekkend en afremmend verkeer. Ook hij verwijst naar de nadelige invloed van de spoorwegovergang op de verkeersafwikkeling. De inspraakreactie sluit aan bij de reactie van de heer Thijs.</p>
J. Thijs	<p>De bouwwerkzaamheden en de reconstructie van de Concordialaan zullen tot verkeersproblemen leiden. De snelle aanleg van een alternatieve doorgaande ontsluitingsweg is daarvoor nodig.</p>
J. Thijs	<p>De bevoorrading van zijn bedrijf via de Don Boscolaan kan wellicht een oplossing zijn om de problemen op de Concordialaan te beperken.</p>
J. Oomen	<p>De heer Oomen eist een snelle oplossing voor de verkeersproblemen als gevolg van de bushaltes aan de Hoevenseweg. De bushaltes moeten verdwijnen voor doorgaand groen langs beide zijden van de weg.</p>
F. van de Ven	<p>Doordeweeks is het invoegen in het verkeer op de Concordialaan erg lastig. In het plangebied zijn geen aparte fietspaden voorzien. De fietsers maken gebruik van de weg. Bij de smalle wegen in het plangebied kunnen fietsers een blokkade vormen voor het autoverkeer. Naast de toename van het aantal verkeersbewegingen leidt dit voor de bewoners van het gebied tot extra beperkingen om het gebied te verlaten of in te rijden.</p>
F. van de Ven	<p>De aanleg van een fiets- en voetgangerstunnel bij het station moet worden bevorderd om bestaande knelpunten voor de fietser te ontlasten (oversteken aan de Hoevenseweg, Edward Poppelaan, rotonde Hoevenseweg – Concordialaan en Veldweg).</p>

### ***Uit een nader onderzoek naar de verkeersafwikkeling moet noodzaak tot oplossingen blijken.***

Bij de rubriek “Voorontwerp bestemmingsplan – algemeen en procedureel” is aandacht besteed aan het nader onderzoek naar de verkeersafwikkeling. De resultaten van dit onderzoek worden afgewacht alvorens een conclusie te trekken over de toekomstige verkeersafwikkeling. Behoudens de maatregelen voor de bushalte op de westelijke rijbaan van de Hoevenseweg is er thans geen reden om op de korte termijn andere maatregelen te treffen.

***Bij het uitvoeren van werkzaamheden aan de infrastructuur en bij de bouw wordt rekening houden met het voorkomen van hinder voor de verkeersafwikkeling.***

De werkzaamheden in de Spoorzone Noord kunnen plaats vinden zonder dat dit leidt tot langdurige afsluiting van wegen. Afsluiting zal soms niet uit te sluiten zijn, maar in dat geval worden er maatregelen getroffen om de overlast te beperken en de bereikbaarheid zo goed mogelijk te garanderen.

***Geen bevoorrading via de Don Boscolaan.***

In de Don Boscokamer ligt het accent op wonen en verblijven. Behoudens bedienend vrachtverkeer dient ander vrachtverkeer te worden geweerd. Een bevoorrading van bedrijfspanden via de (huidige) Don Boscolaan<sup>3</sup> wordt om die reden niet wenselijk gevonden. In het algemeen vormt de bevoorrading bij de bedrijven via de Concordialaan geen probleem. De lengte van de vrachtwagen vormt soms een probleem; in overleg moet worden bekeken of door maatregelen bij de inrichting van de weg of het terrein er goede oplossingen mogelijk zijn.

***De doorstroming op de westelijke rijbaan van de Hoevenseweg bij de busstop heeft de aandacht.***

In het voorstel aan de gemeenteraad inzake de vaststelling van de structuurvisie Spoorzone Noord is gemeld dat het de bedoeling is om voor de korte termijn maatregelen te treffen ten aanzien van de bushalte aan de Hoevenseweg. De maatregelen variëren van het opheffen van de halte, tot de aanleg van een opstelstrook voor de bus of de aanleg van een buffer. Over het opheffen van de haltes moet het Reizigersoverleg Brabant (ROB) advies uitbrengen. Het ROB gaat vooralsnog niet akkoord met het opheffen van de halte. Indien opheffen echt niet haalbaar is, komen de andere maatregelen in beeld. Deze maatregelen kunnen binnen de bestemming “Verkeer” worden uitgevoerd.

***De noodzaak voor de aanleg van aparte fietspaden in het plangebied ontbreekt.***

De wegen binnen het plangebied Spoorzone Noord hebben een verblijfsfunctie; de automobilist is ter plaatse te gast en past zijn rijgedrag daarop aan. De inrichting van de weg wordt afgestemd op een rijsnelheid van maximaal 30 km per uur. De Edward Poppelaan krijgt een wegbreedte van 5,5 meter (standaard profiel voor woonstraat). De weg heeft het karakter van een woonstraat. Het aantal weggebruikers is gelet op het aantal omwonenden beperkt. De fietser heeft alle ruimte om via deze weg veilig naar school te gaan. Een enkele keer zal een automobilist zijn snelheid moeten minderen en zich aanpassen aan het gedrag van de fietser(s). Dat is inherent aan de verblijfsfunctie van het gebied.

***In opdracht van de gemeenteraad wordt het verbeteren van de perronoversteek onderzocht.***

Aan een extern bureau wordt opdracht verstrekt om de verbetering van de perronoversteek te onderzoeken. Het bureau dient daarbij een analyse te maken van het gebruik van deze oversteek, de noodzaak tot verbetering in beeld te brengen alsmede oplossingen op maaiveld of via tunnel te onderzoeken. Aan de hand van deze studie vindt verdere besluitvorming plaats. Uit de studie zal blijken of oplossingen voor de perronoversteek leiden tot minder aanbod aan voetgangers en fietsers via de overgang aan de Hoevenseweg. De resultaten van de studie zullen begin juli bekend zijn en kunnen worden betrokken bij het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan. Voor zover gronden zijn gelegen binnen de grenzen van het plangebied bieden de regels van de betreffende bestemmingen de gelegenheid om de werkzaamheden uit te voeren.

<sup>3</sup> Er is het voornemen om de naam Don Boscolaan in te trekken en de naam te wijzigen in Broeders van Liefdelaan. De naam Don Bosco wordt gekoppeld aan de openbare ruimte aan de zuid- en oostzijde van de nieuwbouw in de Don Boscokamer. Het voornemen tot straatnaamwijziging is bekend gemaakt; een formeel besluit moet nog worden genomen.

**Conclusie**

De inspraakreacties geven geen aanleiding om het voorontwerp bestemmingsplan aan te passen of het besluit over de structuurvisie Spoorzone Noord voor een nieuw besluit aan de gemeenteraad voor te leggen.

## Geluid & luchtkwaliteit

Inspreker	Samenvatting reacties
J. Thijs	De voorkeursgrenswaarden voor geluid worden nu al overschreden. De toename van verkeer leidt tot extra geluid waarbij de grens van het maximaal toelaatbaar wordt bereikt. Dit is onverantwoord en onacceptabel.
M. Schoonen	De heer Schoonen vraagt zich af of in het geluidonderzoek wel voldoende rekening is gehouden met de gevolgen van optrekkend en afremmend verkeer. De woning Concordialaan 105 is destijds gebouwd met maatstaven gebaseerd op een geluidsbelasting horend bij een 30 km weg; de maatstaven sluiten niet aan op de huidige en toekomstige geluidbelasting. Het onderzoek moet niet worden gebaseerd op rekenmodellen maar op feitelijke metingen (zowel buiten als binnen de woning en op een representatief moment).
J. Thijs	De berekeningen voor de luchtkwaliteit zijn voor de burger niet te begrijpen. De heer Thijs gelooft niet dat de ontwikkeling van Spoorzone Noord geen of nauwelijks van invloed is voor de luchtkwaliteit op en rond de Concordialaan.
J. Oomen	De resultaten van het geluid- en luchtkwaliteitonderzoek voorziet een forse toename van het geluid op de woningen aan de Concordialaan en de Hoeveneseweg. Deze toename vraagt om een herziening van het besluit voor de Spoorzone Noord.
J. Oomen	De heer Oomen vindt het vreemd dat wordt ingestemd met woonkamers en balkons in de nieuwbouw aan de zijde met de hoogste geluidbelasting (Hoeveneseweg).
C. van de Sanden O. van Baal J. van de Riet F. de Nijs	De onderzoeksrapporten voor verkeer, geluid en luchtkwaliteit zijn zonder specifieke kennis niet te lezen of te vertalen naar de dagelijkse praktijk. Het gevoelen bestaat dat de conclusies afwijken van de dagelijkse praktijk en de onderzoeksresultaten in het eigen belang van de gemeente worden uitgelegd. Verder zijn er de volgende concrete opmerkingen: <ol style="list-style-type: none"> <li>1. er is geen rekening gehouden met de effecten van uitbreiding van het bedrijventerrein;</li> <li>2. er is geen rekening gehouden met de extra verkeersbewegingen als gevolg van de oplevering van de woningen in het plan 't Park;</li> <li>3. er is evenmin rekening gehouden met de woningbouw in de Don Boscokamer;</li> <li>4. de telling in oktober 2011 viel deels samen met de herfstvakantie;</li> <li>5. bij de berekening van de cumulatie van het geluid voor de school is ten onrechte geen rekening gehouden met de geluidzone langs de Hoeveneseweg (bij de cumulatie is alleen het geluid afkomstig van de Concordialaan en het spoor meegenomen);</li> <li>6. waarom wordt er een verschil gemaakt qua normering voor nieuwbouw en bestaande bebouwing.</li> </ol>

### ***Systematiek regelgeving is oorzaak van moeilijke toegankelijkheid van rapporten voor niet deskundigen.***

Enkele bewoners klagen over het feit dat de technische inhoud van rapporten voor niet deskundigen moeilijk te begrijpen is. Wettelijke regels, voorgeschreven rekenmethoden, toetsingseenheden en normen zijn er oorzaak van dat rapporten voor niet deskundigen moeilijk leesbaar en slecht te begrijpen zijn. De materie is vaak complex. De in de Wet geluidhinder gehanteerde maat Lden of bij luchtkwaliteit gehanteerde jaar en uurgemiddelde concentraties zijn gebaseerd op wetenschappelijke studies. Zij zijn bij wet voorgeschreven en de onderzoeken dienen daarop te worden gebaseerd. Het is dus niet zo eenvoudig om dit soort rapporten voor iedereen toegankelijk te maken.

***Zolang twijfel over de uitkomsten van verkeer, geluid en luchtonderzoek niet met feiten of een deskundig tegenonderzoek wordt onderbouwd, wordt van de resultaten van het onderzoek uitgegaan.***

In sommige reacties wordt twijfel geuit bij de uitkomsten van het verkeer, geluid en luchtonderzoek. De twijfel wordt niet met feiten onderbouwd. Voor zover niet benoemd, is het dan ook moeilijk om op de geuite twijfel in te gaan. Zolang niet wordt aangetoond dat aan de wijze van totstandkoming of de inhoud van onderzoeken gebreken kleven of de onderzoeken leemten in kennis vertonen, kunnen de onderzoeken als onderbouwing van besluiten dienen.

***De regelgeving is correct uitgevoerd aan de hand van een rekenkundige benadering; de regelgeving gaat niet uit feitelijke metingen in het veld.***

Het "Geluid- en luchtonderzoek" is opgesteld door een onafhankelijk en deskundig ingenieursbureau. Dit bureau heeft vele rapporten gemaakt die in procedures bij de Afdeling bestuursrechtspraak de toets der kritiek hebben doorstaan. Alvorens de inhoud van het rapport te hebben aanvaard, hebben burgemeester en wethouders zich er van vergewist dat de inhoud en wijze van totstandkoming correct is. Indien nodig zijn voorafgaand aan de aanvaarding aanwijzingen gegeven tot aanpassing. In het onderzoek is zijn in de hoofdstukken 2 en 3 het wettelijk kader, uitgangspunten en rekenmethoden beschreven. Zowel bij geluid als luchtkwaliteit gaat het om een rekenkundige benadering en geen feitelijke meting in het veld.

In de reacties worden twee inhoudelijke opmerkingen over de wijze van berekenen gemaakt. De eerste opmerking betreft het effect van remmen en optrekken van verkeer bij de rotonde Concordialaan. In het onderzoek is hiermee rekening gehouden door het toepassen van kruispunt- en rotonde correcties (zie bladzijde 12 van het "Geluid- en luchtonderzoek").

De tweede opmerking gaat over de invloed van het geluid vanuit de Hoevenseweg voor de cumulatie van geluid op de gevel van de school. In tabel 13 van het Geluid- en luchtonderzoek is berekend de gevelbelasting vanuit de Hoevenseweg voor de brede school. De belasting is zeer laag, zodat die nauwelijks van invloed is voor de gecumuleerde gevelbelasting. De constatering wordt bevestigd in bijlage 4 van het onderzoek (berekening van cumulatie).

Tot slot wordt een opmerking geplaatst over de verkeerstelling in oktober 2011. Deze telling is niet in het onderzoek "Geluid en luchtonderzoek" meegenomen.

***In de onderzoeken is rekening gehouden met vaststaande planologische besluiten en de gevolgen van de nieuwbouw in Spoorzone Noord, dit is echter niet in de onderzoeken concreet vermeld.***

De aan het voorontwerp bestemmingsplan ten grondslag liggende onderzoeken zijn gebaseerd op prognoses voor het verkeersaanbod binnen tien jaar. In de prognoses zijn alle vastgestelde ruimtelijke ontwikkelingen meegenomen.

De toename van het verkeersaanbod als gevolg van de ontwikkeling van de plannen 't Park, Schoenmakershoek en Schoenmakershoek-Oost en Haansberg-Oost zijn hierin meegenomen. Daarnaast is een inschatting gemaakt van de verkeersstromen afkomstig van de nieuwbouw in de Spoorzone Noord (zie tekst bladzijde 29 van de toelichting bestemmingsplan en bladzijde 8 van het Eindverslag inspraak ontwerp structuurvisie). In het "Geluid- en luchtonderzoek" ontbreekt echter de onderbouwing van het verkeersaanbod; wel er wordt verwezen naar een brief van 5 juli 2011. In deze brief zijn gegevens over het verkeersaanbod verstrekt. Voor een goed inzicht moeten deze gegevens alsnog aan het onderzoek worden toegevoegd.

In het "Geluid- en luchtonderzoek" is geen rekening gehouden met ontwikkelingen in het gebied Hoge Haansberg (woningbouw en/of bedrijventerrein). Dit gebied is voorzien als potentiële locatie voor verstedelijking maar elk concreet besluit tot ontwikkeling ontbreekt. In dat geval kan bij het bepalen van de gevolgen voor geluid en lucht deze ontwikkeling buiten beschouwing worden gehouden.

***De geluidwaarden en waarden luchtkwaliteit blijven binnen het wettelijk kader en de doelstellingen van het milieubeleid.***

In diverse reacties wordt gesteld dat er in de bestaande situatie de toelaatbare grenzen voor het geluid en de luchtkwaliteit zijn bereikt en een verdere verslechtering onverantwoord is. Men beroept zich daarbij op de voorkeursgrenswaarden voor geluid dan wel de hinder die ten tijde van de bouw van de woning (begin jaren negentig) werd ondervonden.

Ondanks wettelijk niet voorgeschreven is een berekening gemaakt van de huidige en de te verwachten geluidsbelastingen voor bestaande woningen. Hieruit blijkt dat zowel nu als in de toekomst wordt gebleven binnen de doelstellingen uit de gemeentelijke Milieuvisie voor geluid. Zeker nu is besloten om stil asfalt toe te passen op het deel van de Concordialaan tussen de rotondes met de Hoevenseweg en de Zonnestad/Statenlaan. Het toepassen van stilt asfalt leidt er toe dat de reductie (4 à 5 dB) voor sommige woningen groter is dan de toename. De algemene doelstelling voor heel Etten-Leur om de bestaande geluidskwaliteit te handhaven of zelfs te verbeteren wordt daarmee bereikt. Natuurlijk wordt met deze maatregel niet de gevelbelasting bereikt ten tijde van de bouw van de woningen. Sedertdien is Etten-Leur gegroeid en heeft een groei van het verkeersaanbod plaats gevonden zonder dat een fysieke aanpassing van de Concordialaan nodig was. De Wet geluidhinder kent hiervoor geen regeling. De gemeente heeft hierin een grote mate van beleidsvrijheid. Zoals in de rubriek “Voorontwerp bestemmingsplan – algemeen en procedureel” is vermeld, heeft de gemeente keuzes gemaakt in het kader van de Structuurvisie Plus (2005) en het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan (2006). De Wet geluidhinder kent alleen bij reconstructie van wegen regels voor bestaande situaties. Nu besloten is om op de Concordialaan stil asfalt toe te passen, blijft de regeling buiten beschouwing (er is namelijk geen toename van 2 dB). Het toepassen van maatregelen aan de bron, betekent tevens dat een onderzoek naar maatregelen aan de gevels niet aan de orde is.

Op basis van de huidige luchtkwaliteitgegevens worden nergens in Etten-Leur luchtkwaliteit-grenswaarden uit de Wet milieubeheer overschreden. De nieuwbouw in de Spoorzone Noord leidt niet overschrijding.

***Het gemeentelijk ontheffingenbeleid staat woonkamers en buitenruimten aan de geluidbelaste gevel toe.***

In het voorontwerp bestemmingsplan geldt voor de gestapelde woningen de regel dat aan de zijde van de Hoevenseweg bij de gestapelde bebouwing alleen mag worden gebouwd met een gesloten gevel (geen te openen delen). De Wet geluidhinder is dan niet van toepassing; wil men hiervan afwijken dan kunnen burgemeester en wethouders ontheffing verlenen op grond het Beleid Hogere Grenswaarden Wet geluidhinder (oktober 2008). Ingevolge dit beleid kan ontheffing worden verleend indien ten minste één verblijfsruimte aan de geluidsluwe zijde wordt gesitueerd. Het ligt voor hand om aan die zijde de slaapkamer te situeren. De woonkamer komt in dit geval aan de geluidbelaste zijde. Dit is ook de zijde met de meeste zon en de situering van de woonkamer aan die zijde is ook energetisch gunstig. De bezonnig is mede reden om de balkons aan de zijde van de Hoevenseweg onder te brengen. Het volgende is hieromtrent in de beleidsregels bepaald:

Als balkons aan een gevel worden gesitueerd met een geluidsbelasting die hoger is dan de afzonderlijke voorkeursgrenswaarden dan moeten deze balkons zodanig bouwkundig worden ontworpen dat de geluidsbelasting in deze buitenruimte zo laag mogelijk is. De geluidsbelasting in deze buitenruimte mag maximaal 5 dB hoger zijn dan de afzonderlijke voorkeursgrenswaarden waarbij rekening moet worden gehouden met reflecties. Indien de buitenruimte bedoeld is als geluidsluwe gevel of geluidsluwe plek dan mag de geluids-belasting op de geveldelen niet hoger zijn dan de afzonderlijke voorkeursgrenswaarden. Een oplossing in de vorm van serres of afsluitbare loggia's is dan een mogelijkheid. In deze buitenruimtes dient dan wel een buitenluchtkwaliteit te heersen, waardoor spuien of ventileren van geluidsgevoelige ruimte mogelijk is zonder aanzienlijke geluidshinder.

Kortom de situering van woonruimte en afsluitbare balkons aan de zijde van de Hoeveneseweg past binnen het gemeentelijk beleid. Overigens dienen deze regels ter bescherming van de belangen van de toekomstige bewoners van het complex gestapelde woningen. In een gerechtelijke procedure worden bezwaren van omwonenden over toepassing van deze regels waarschijnlijk niet gehonoreerd. Hun belang is vooral gericht op het gevrijwaard worden van de gevolgen van gestapelde bebouwing op hun woon- en leefklimaat en niet zo zeer op een goed woon- en leefklimaat binnen de gestapelde woningen.

### **Conclusie**

De opmerkingen over geluid en luchtkwaliteit geven geen aanleiding om de plannen voor de Spoorzone Noord ter discussie te stellen. Wel dient in het te actualiseren “Geluid en luchtonderzoek” aandacht te worden besteed aan de onderbouwing van het verkeersaanbod (het onderzoek moet zelfstandig leesbaar kunnen zijn van andere onderzoeken). De actualisatie vindt plaats aan de hand van de verkeerstellingen 2011 en daarop geënte prognoses voor het verkeersaanbod in het jaar 2022.

Het geactualiseerde onderzoek zal als basis dienen voor de besluitvorming over het ontwerp bestemmingsplan. De kans is groot dat de uitkomsten in gunstige zin afwijken van de eerder gepresenteerde rapporten. Zoals in de rubriek “Voorontwerp bestemmingsplan – algemeen en procedureel” is vermeld, blijkt in de praktijk de jaarlijks groei van het autogebruik niet in overeenstemming te zijn met het percentage van 2 % zoals opgenomen in het GGA verkeersmodel. Een correctie aan de hand van de feitelijke groei in de afgelopen jaren ligt voor de hand. In de rapporten die ten grondslag hebben gelegen aan het voorontwerp bestemmingsplan was ook nog rekening gehouden met de verkeersaantrekkende werking van de supermarkt. Nu deze supermarkt niet meer in de plannen is opgenomen, leidt dit tot minder verkeersbewegingen op de toeleidende routes.

Zoals in het voorontwerp bestemmingsplan al is aangegeven, werden de gehanteerde berekeningen als worst case beschouwd.



## Brede school

Inspreker	Samenvatting reacties
J. Thijs M. Schoonen	De noodzaak van een nieuwe brede school wordt in twijfel getrokken. Het leerlingaantal vanuit omliggende wijken daalt al jaren. Op grond van oneigenlijke redenen wordt de bouw van de school er door gedrukt. Een school moet op een verkeersluwe locatie staan en niet langs een drukke weg zoals de Concordialaan.
C. van der Sanden O. van Baal J. van de Riet F. de Nijs	De bewoners zijn van mening dat de optelsom van effecten als gevolg van de bouw van een school aan de Concordialaan leidt tot een structureel onveilige situatie voor schoolgaande kinderen, ouders en omwonenden. Dit leidt tot extra stagnatie in de verkeersafwikkeling op de Concordialaan, de Hoevenseweg en de route naar het station. De brede school moet op de meest veilige locatie worden gebouwd namelijk bij de rotonde Concordialaan – Zonnestad.

### ***De noodzaak van de bouw van een nieuwe brede school staat niet ter discussie.***

In 2005 besloot de gemeenteraad om conform de landelijke tendens het basisonderwijs te combineren met andere voorzieningen voor de jeugd: de brede school. De gemeenteraad besloot tevens te investeren in nieuwbouw. Dit besluit is tot stand gekomen na overleg met de partners in het onderwijsveld en de jeugdopvang. De gemeente is ingedeeld in vier clusters en per cluster zijn prognoses gemaakt van het aantal kinderen tussen 4 en 12 jaar in de periode tot 2020. Aan de hand van de prognoses is bepaald hoeveel lokalen er per cluster nodig zijn en op welke locaties de nieuwe scholen moeten worden gebouwd.

De Spoorzone Noord maakt onderdeel uit van de cluster Noordwest. Deze cluster kent een relatieve jonge bevolking met veel kinderen onder 12 jaar. De kinderen uit deze cluster maken nu gebruik van de verschillende scholen. Een deel van de kinderen gaat naar de school in het centrum. In dit gebied loopt al jaren het aantal kinderen onder 12 jaar terug en daarmee de behoefte aan lokalen. In de wijken De Keen en Schoenmakershoek neemt de vraag naar lokalen alleen maar toe; dit wordt mede veroorzaakt door het feit dat veel leerlingen uit de cluster Noordwest naar deze scholen gaan.

De bouw van een brede in de Spoorzone Noord maakt een betere spreiding mogelijk en voorkomt dat het aantal lokalen in het ene deel van de gemeente moet worden uitgebreid terwijl er in andere delen er sprake is van leegstand of kans is op leegstand. Aan het besluit om een nieuwe brede school te bouwen in de Spoorzone Noord ligt een weloverwogen besluit ten grondslag. Er is geen reden om twijfel te hebben bij de noodzaak van de nieuwe school. Indien hieromtrent al twijfel bestaat dient deze te worden onderbouwd en dient een persoonlijk belang te worden aangetoond. Indien het bezwaar er louter op is gericht om zich te vrijwaren van de bouw van een school in de directe nabijheid, is de kans van slagen in een gerechtelijke procedure uiterst gering.

### ***De gemeente is vrij om de locatie van een school te bepalen.***

De gemeente is vrij in de keuze van de locatie van een school. Zij dient natuurlijk rekening te houden met wettelijke regels en landelijke richtlijnen. Anders dan voor snelwegen en drukke provinciale wegen zijn er geen regels of richtlijnen bekend die gemeenten verbieden om basisscholen te bouwen langs drukke lokale hoofdwegen. Een basisschool in een verkeersluwe omgeving heeft veel voordelen, maar in een bestaand stedelijk gebied is dit niet altijd te realiseren. Binnen de cluster Noordwest heeft uiteindelijk een locatie in de Spoorzone Noord de voorkeur.

***Bereikbaarheid en verkeersveiligheid vormen geen reden om te kiezen voor de locatie op de hoek Concordialaan - Zonnestad.***

Vier bewoners van de Concordialaan zetten vraagtekens bij de verkeersveiligheid rondom de school en achten de veiligheid op de hoek Concordialaan – Zonnestad beter gegarandeerd. De inhoud komt overeen met hun inspraakreactie op de ontwerp structuurvisie. In het “Eindverslag inspraak ontwerp structuurvisie Spoorzone Noord” is op bladzijde 16 het standpunt beschreven.

De conclusie was toen dat de locatie op de hoek Concordialaan – Edward Poppelaan niet veel verschilt met de hoek Concordialaan – Zonnestad. Qua bereikbaarheid zijn beide locaties gelijk. Ook op het gebied van de verkeersveiligheid verschillen de locaties niet. In beide situaties wordt de toegang van de school aan de zuidzijde en het parkeerterrein gekoppeld aan de nieuwe ontsluitingsweg. Deze koppeling maakt het mogelijk dat kinderen die met de auto naar school worden gebracht op een veilige plek kunnen in- en uitstappen. De voorwaarden voor een veilige plek zijn gegarandeerd. De toeleidende wegen kennen een aangepaste rijsnelheid.

Voor het kind dat te voet of per fiets naar school gaat, verschillen beide locaties niet qua bereikbaarheid en verkeersveiligheid. In alle gevallen zorgen vrijliggende fietspaden, goede voetpaden en aangepaste oversteken voor een veilige route. Mogelijk nadeel voor de doorstroming van overstekende schoolkinderen is eveneens geen reden om voor een andere locatie te kiezen.

***Conclusie***

De inspraakreacties geven geen aanleiding de bouw van een brede school en de locatie opnieuw voor een beslissing aan de gemeenteraad voor te leggen.

## Don Boscokamer

Inspreker	Samenvatting reactie
J. Thijs	De verkeersoverlast kan worden beperkt als in de Don Boscokamer zo min mogelijk woningen worden gebouwd. De woningen moet aansluiten op het karakter van de bestaande panden (grondgebonden woningen) en geen appartementen. Het voormalig schoolgebouw mag niet als referentie voor nieuwbouw dienen. Dit gebouw had geen woonbestemming en staat er al lang niet meer. Ondanks het feit dat de verkaveling is bepaald, kan altijd nog het aantal woningen worden verminderd.
J. Oomen	Het appartementencomplex in drie bouwlagen leidt tot totaal andere leefomstandigheden dan voorheen. Het gebruik van een school is heel anders dan bij woningbouw. Het permanente gebruik van woningen en de aanwezigheid van balkons aan de wegzijde leiden tot een inbreuk op de privacy. De zakelijke belangen van de Woonstichting Etten-Leur mogen geen reden zijn om aan de gevolgen voorbij te gaan. De woningen kunnen beter worden verspreid over het gehele plangebied zeker nu is besloten aan de Zonnestad geen supermarkt te bouwen. Gezien de aanwezige bebouwing langs deze weg past hoogbouw goed. De Don Boscokamer kan zo een meer open parkachtige invulling krijgen als entree en ruime voorkamer naar het centrum.
J. Oomen	De heer Oomen wil inzage in het bouwpeil en maatregelen voor de opvang van het regenwater. Hij wil de garantie dat de plannen niet zullen leiden tot het verergeren van de wateroverlast die thans soms wordt ondervonden bij hevige regenval. Hij stelt de gemeente al bij voorbaat aansprakelijk.
F. van de Ven	De invulling met vijftig woningen (deels hoogbouw) sluit niet aan op de bestaande bebouwing aan de randen van het plangebied bestaande uit kavels van ongeveer 1000 m <sup>2</sup> . Woningen met een perceelomvang van maximaal 200 m <sup>2</sup> staat daarmee in een schril contrast. Economische factoren mogen geen reden tot verdichting zijn. De bouwmassa langs de Hoeveneseweg schermt het zicht van het internaatgebouw af. Een onderbreking van de bouwmassa zou bijdragen aan het behoud van het zicht op dit gebouw. Om het gebruik van parkeerplaatsen op de privé terreinen van de woningen aan de Edward Poppelaan te ontmoedigen, moet het parkeren voor de patiowoningen recht naast de voordeur komen en niet op afstand.
F. van de Ven	De heer Van de Ven verzoekt de maximale bouwhoogte voor de tweede bouwlaag van patiowoningen aan te passen in maximaal 6,5 meter in plaats van 7 meter. Tevens wordt verzocht de bouwhoogte voor gestapelde woningen terug te brengen op 8,7 meter in plaats van 11 meter.
Vrouwenadviescommissie	De vrouwenadviescommissie stelt vast dat ook in de patiowoningen minder zelfredzame personen kunnen wonen. Zij adviseert bij de bouw van deze woningen extra bouwkundige eisen te stellen ter voorkoming van ongevallen.
F. van de Ven	De route van de fietser van en naar school komt in het bestemmingsplan onvoldoende aan bod. De vraag is of bij de inrichting van de Edward Poppelaan voldoende rekening is gehouden met de fietser. Een fietspad diagonaal vanaf de oversteek aan de Hoeveneseweg naar de brede school biedt de fietser een snelle en korte route. Dit heeft de voorkeur.
J. Oomen	De tweede fiets- en voetgangersoversteek in het verlengde van de Don Boscolaan wordt afgewezen. Deze oversteek is verkeersonveilig.
F. van de Ven	De norm van het parkeren bij starterswoningen is te laag (1.7 per woning). Starters nemen beiden deel aan de arbeidsmarkt en hebben vaak twee auto's. In de regeling voor het toestaan van aanhuisgebonden beroepen moet als voorwaarde worden opgenomen: parkeren op eigen terrein. Op die wijze wordt parkeeroverlast worden voorkomen.

	Om het gebruik van parkeerplaatsen op de privé terreinen van de woningen aan de Edward Poppelaan te ontmoedigen, moet het parkeren voor de patiowoningen recht naast de voordeur komen en niet op afstand.
H. de Hoon	De heer De Hoon verzet zich tegen de aanleg van een parkeerterrein ten westen van zijn perceel Edward Poppelaan 4. Ten eerste plaatst hij kanttekeningen bij de wijze waarop het plan voor de aanleg van dit parkeerterrein tot stand is gekomen. In de ontwerp structuurvisie was dit terrein niet opgenomen. Dit parkeerterrein is pas later toegevoegd in samenhang met de plannen van Woonstichting Etten-Leur voor de Don Boscokamer. De bewoners waren niet akkoord met deze plannen. Ten tweede ontbreekt volgens hem een goede ruimtelijke onderbouwing. Hij wijst op de afzijdige ligging, het gebruik door forenzen, de overlast van aangrenzende bewoners en afwijking van uitgangspunten die elders wel worden gehanteerd (alle functies moeten voorzien in voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein). Het feit dat het geldende bestemmingsplan de aanleg van de parkeerplaatsen mogelijk maakt, neemt niet weg dat in het kader van het nieuwe bestemmingsplan de ruimtelijke aanvaardbaarheid moet worden beoordeeld rekening houdend met de omgeving en tijdgeest. In het voorontwerp bestemmingsplan wordt daaraan in onvoldoende mate aandacht besteed.
H. Thijs J. Oomen F. van de Ven	Er wordt verzocht rekening te houden met het bestaande gebruik van de Don Boscolaan als parkeervoorziening voor het tandtechnisch laboratorium.

***De invloed van de woningen in de Don Boscokamer op de verkeersafwikkeling op de Concordialaan is zeer beperkt.***

In de Don Boscokamer komen 50 woningen. Op basis van kengetallen van het CROW <sup>4</sup> is voor de woningen berekend dat per dag er sprake is van gemiddeld 375 autoritten (vertrek en aankomst) verspreid over de dag. Het aanbod tijdens de spits bedraagt ongeveer 10 %; pakweg 38 autoritten. Als men deze aantallen vergelijkt met de huidige gemiddelde van de ochtend- en avondspits op de Concordialaan (resp. ongeveer 700 à 800 auto's) gaat dit om zeer beperkte aantallen. Bovendien geldt straks een verbod voor de linksafslaande beweging van en naar de Edward Poppelaan. Hiermee wordt oponthoud op de Concordialaan van stilstaand afslaand verkeer voorkomen. De verkeersafwikkeling vormt geen reden om het aantal woningen terug te brengen.

***Het appartementencomplex in drie lagen langs de Hoevenseweg past in zijn omgeving, er is geen reden tot een andere invulling.***

In het voorontwerp bestemmingsplan wordt langs de Hoevenseweg de bouw van gestapelde woningen in drie bouwlagen (maximale bouwhoogte: 11 meter) mogelijk gemaakt. Gestapelde woningen op die locatie worden door sommige insprekers niet passend gevonden. Toch stond er ruim 60 jaar op deze locatie een schoolgebouw (gesloten front; goothoogte: 8,80 meter en bouwhoogte: 11,80 meter). Dit gebouw wordt op dezelfde locatie vervangen door een complex gestapelde woningen. Omdat de bouwmassa's nagenoeg identiek zijn, kan niet hard worden gemaakt dat het complex gestapelde woningen niet past. Het feit dat het terrein nu braak ligt, vormt geen reden een ander standpunt in te nemen (nog los van de bouwregels in het geldend bestemmingsplan die de bouw van elk gebouw met een maatschappelijke functie en een hoogte van 12 meter toelaten).

<sup>4</sup> CROW publicatie 256 "Verkeersgeneratie woon- en werkgebieden" en CROW publicatie 272 "Verkeersgeneratie voorzieningen – kengetallen gemotoriseerd verkeer"

Het schoolgebouw was een markant gebouw in zijn omgeving. De vervanging met een nieuw markant gebouw ligt voor de hand. Bovendien sluit dit aan bij de uitspraak van de gemeenteraad dat locaties langs entrees van de gemeente, entrees van wijken, bijzondere plekken in buurt- of wijkcentra en markante plekken liggend langs de hoofdwegen passende plaatsen zijn om een bijzonder accent te realiseren met woningen (zie bladzijde 89 van Structuurvisie Plus). De nieuwbouw langs de Hoeveneseweg in drie bouwlagen past bovendien in de stedenbouwkundige context zonder afbreuk te doen aan bezonning of privacy.

Vanuit de oorspronkelijke invulling is er geen aanleiding om de Don Boscokamer met een parkachtige invulling als ruime voorkamer naar het centrum in te richten. Net zo min is er reden om het zicht op het internaatsgebouw te behouden. In het verleden was er ook geen zicht op het internaatsgebouw; de architectonische vormgeving van het gebouw is niet zodanig dat er nu wel zicht vanuit de Hoeveneseweg mogelijk moet zijn.

De keuze voor bouwmassa langs de Hoeveneseweg is tijdens het planproces al kenbaar gemaakt. In het programma van eisen staat:

*Het beleid is gericht op meervoudig grondgebruik. Volgens de planregels van het geldende bestemmingsplan kan binnen de bouwvlakken een bouwhoogte tot maximaal 12 meter worden gerealiseerd. Deze bouwhoogte wordt gehandhaafd en maakt onderdeel uit van het programma.*

In het overleg met de klankbordgroep is kenbaar gemaakt dat langs de Hoeveneseweg wordt ingezet op bebouwing in twee bouwlagen met kap of drie bouwlagen zonder kap (zie bladzijde 4 van het verslag van de bijeenkomst op 16 februari 2011). Vervolgens is in de ontwerp structuurvisie d.d. 8 maart 2011 de volgende tekst opgenomen:

*Aan de zijde van de Hoeveneseweg is bebouwing in twee bouwlagen met kap of drie bouwlagen gepland. Deze bebouwing vervangt het oude schoolgebouw en vraagt qua ontwerp om massa.*

***Ook aan de zijde van de Zonnestad wordt gestapelde bebouwing voorzien.***

In sommige reacties wordt de suggestie gedaan om de hoogbouw maar onder te brengen aan de westzijde van de Zonnestad. Hoogbouw past inderdaad in het straatbeeld van de Zonnestad en is danook in de structuurvisie voor de Spoorzone Noord opgenomen. Dit is geen argument om vervolgens af te zien van gestapelde bebouwing langs de Hoeveneseweg. Elke locatie moet worden beoordeeld qua gewenste stedenbouwkundige invulling.

Persoonlijke voorkeuren van omwonenden kunnen niet leidend zijn. De bewoners van de appartementen aan de Kruisberg en Wissel met uitzicht op de Zonnestad zien het liefst de sportvelden gehandhaafd, niettemin wordt in het algemeen belang besloten tot het bebouwen van deze velden.

***De woningbouw in de Don Boscokamer levert de juiste bijdrage aan optimalisatie van de totale woningvoorraad.***

Bij aanvang van het proces is in het programma van eisen ook kenbaar gemaakt voor welke doelgroep de gemeente wil bouwen, namelijk ouderen en starters. De omvang van de woning en bijhorende bouwpercelen is hierop afgestemd. De stelling dat woningen op kleine percelen in schril contrast staan tot de aanwezige percelen wordt niet onderschreven. De aantrekkelijkheid van woonwijken in Etten-Leur is juist de mix van woningen qua aard en perceelsomvang.

De omvang van percelen aan de zuidzijde van de Edward Poppelaan vormt geen maatstaf voor de inrichting van de Don Boscokamer. De percelen maakten deel uit van het klooster- en schoolcomplex. De oorspronkelijke functie van sommige gebouwen aan de zuidzijde van de Don Boscokamer was dus anders.

De Don Boscokamer kent een gegarandeerde open ruimte voor groen en groene retentie. Deze ruimte draagt bij aan een goed woonklimaat. Deze garantie bieden de bouwregels in het geldend bestemmingsplan niet. Op grond van deze regels mag het gebied namelijk voor 70 % worden bebouwd. Bij de opzet van de Don Boscokamer is bovendien voor een deel de afstand tussen de nieuwbouw en percelen aan noord- en zuidzijde groter dan volgens de geldende bouwregels. De verdeling open ruimte : bebouwing logenstraft de suggestie dat bedrijfseconomische redenen doorslaggevend zijn geweest voor de verkaveling. Het type woning, de oorspronkelijke stedenbouwkundige invulling en goede (groene) woonomgeving zijn doorslaggevend geweest voor de opzet van de Don Boscokamer.

***De inbreuk op de privacy voor woning Hoevenseweg 5 is niet anders dan op soortgelijke locaties.***

Het gevoel van aantasting in de privacy kent veelal een persoonlijk karakter. De uitspraken van de Afdeling bestuursrechtspraak waarbij een oordeel wordt gevraagd over dit aspect worden sterk bepaald door de individuele omstandigheden. Indien er tussen appartementenbouw en woningen in de nabijheid voldoende afstand in acht wordt genomen, acht de Afdeling niet gauw aannemelijk dat er sprake is van een onaanvaardbare aantasting van de privacy of inbreuk op de persoonlijke levensfeer.

Zeker in een binnenstedelijke situatie moet worden aanvaard dat volledige privacy niet kan worden gegarandeerd. Bovendien moet men rekening houden met veranderende maatschappelijke woonvoorkeuren.

De afstand tussen de voorgevels van de appartementen en de woning Hoevenseweg 5 bedraagt 50 meter of meer. Op andere locaties is de afstand vaak minder (zie tabel).

Hieruit blijkt dat er geen reden is om uit oogpunt van verlies aan privacy af te zien van gestapelde bebouwing langs de Hoevenseweg.

Locatie	Aantal bouwlagen	Minimale afstand tot woningen
Prinsenstaete Boeieraak	3 en 4	ca. 28 m
Residentie Beau Bois Schoonhout	4	ca. 16 m
Brabantpark	4 en 5	ca. 41 m
Elisabethpark	4 en 5	ca. 30 m
Waldhoornlaan	4	ca. 26 m

***Bouwhoogtebepaling voor de gestapelde bebouwing aan de Hoevenseweg wordt niet aangepast.***

De maximale bouwhoogte voor de gestapelde bebouwing is in het voorontwerp bestemmingsplan is bepaald op 11 meter, dit blijft zo. Het schetsplan voor de nieuwbouw kent een bouwhoogte van maximaal 10,55 meter (middendeel). Deze hoogte sluit aan bij de regel voor de maximale bouwhoogte.

***Bouwhoogteregeling voor de tweede bouwlaag van de patiowoningen wordt aangepast.***

In de planregels is opgenomen dat de bouwhoogte voor de begane grondlaag voor patiowoningen maximaal 4 meter bedraagt. Op de verdieping mag een beperkte opbouw komen tot maximaal 7 meter. Het schetsplan voor de patiowoningen kent een maximale bouwhoogte van 6,5 meter. De planregels worden hierop afgestemd.

***Nieuwbouw langs de Hoevenseweg leidt niet tot extra overlast op het perceel Hoevenseweg 5.***

Het maaiveld binnen het plangebied loopt in oostelijke richting af. Bij hevige regenval stroomt het overtollig water niet vanaf de oostzijde naar de westzijde van de Hoevenseweg. Het nieuwe rioleringsstelsel is hierop afgestemd. Het peil van de nieuwbouw aan de Hoevenseweg is niet van invloed op de afwatering.

***Aanbeveling van de brandweer is ook van toepassing op patiowoningen.***

De aandacht die de Vrouwenadviescommissie vraagt voor bouwkundige maatregelen bij patiowoningen in het kader van de externe veiligheid sluiten aan bij het advies van de brandweer om binnen een zone van 75 meter vanuit het spoor rekening te houden met de omvang van raampartijen. In het ontwerp van de patiowoning wordt daarop ingespeeld (voldoende borstwering). De bewoner van de patiowoning kan zelfstandig wonen; aanvullende maatregelen vanwege onvoldoende zelfredzaamheid zijn niet nodig. Een goede communicatie naar bewoners hoe te handelen in geval van calamiteit is wel van belang.

***Voetgangers en fietsers krijgen volop de aandacht bij de inrichting van de openbare ruimte in en rondom de Don Boscokamer.***

Langs de Hoevenseweg, de Concordialaan en de Zonnestad liggen voet- en fietspaden. Het gebied Spoorzone Noord wordt ingericht als verblijfsgebied; de automobilist is ter plaatse te gast en past zijn rijgedrag daarop aan. De inrichting van de weg wordt afgestemd op een rijsnelheid van maximaal 30 km per uur. De Edward Poppelaan krijgt een wegbreedte van 5,5 meter. De weg heeft het karakter van een woonstraat. Het aantal weggebruikers is gelet op het aantal omwonenden beperkt. De fietser krijgt alle ruimte om via deze weg veilig naar school te gaan. De suggestie om dwars door het groen een route voor voetgangers en fietsers aan te leggen wordt overgenomen. De regeling in het voorontwerp bestemmingsplan "Spoorzone Noord" laat de aanleg van deze route toe. De doorsteek voor fietsers en voetgangers vanaf de (huidige) Don Boscolaan naar de Hoevenseweg wordt gehandhaafd. Deze doorsteek biedt de fietser/voetganger komend uit het gebied richting de Hoevenseweg een veilig alternatief voor de route langs de Concordialaan. Het is uitdrukkelijk niet de bedoeling dat de fietser/voetganger ter plaatse de weg kruist richting de Konijnenberg. De oversteek van oost naar west v.v. wordt fysiek onmogelijk gemaakt.

***In de Don Boscokamer wordt ruim aan de normen voor parkeren voldaan; bijstellen van de normen is niet nodig.***

Het gemeentelijk parkeerbeleid sluit aan op de kengetallen van het CROW; deze kengetallen zijn als minimum norm voor aan te leggen parkeerplaatsen in het voorontwerp bestemmingsplan opgenomen. De aanleg van extra parkeerplaatsen mag altijd. Binnen de norm is naast parkeren voor eigen gebruik rekening gehouden met parkeren voor bezoekers. Volgens de norm moeten er in de Don Boscokamer ongeveer 72 parkeerplaatsen<sup>5</sup> worden aangelegd. In de verkaveling zijn er 94 parkeerplaatsen opgenomen; gemiddeld 1.9 parkeerplaats per woning. Dit aantal staat los van de plaatsen op het parkeerterrein bij de brede school die in avond- en weekenduren ook dienst kunnen doen als parkeerruimte voor bewoners en bezoekers. Ook de parkeerplaatsen in de groenstrook achter de woningen en bedrijven aan de Concordialaan zijn buiten beschouwing gelaten.

---

<sup>5</sup> Bron: ondernemingsplan Woonstichting  
Goedkoop: 9 woningen x 1,6 parkeerplaats  
Middelduur: 26 woningen x 1,8 parkeerplaats  
Duur: 15 woningen x 2 parkeerplaatsen

Het aantal plaatsen in de omgeving is ruim voldoende om ook de huishoudens met twee wagens van een parkeerplaats te voorzien. Het verhogen van de minimum norm is niet noodzakelijk.

De regeling voor het verlenen van toestemming voor het uitoefenen van een aanhuisgebonden beroep is standaard voor heel Etten-Leur. In hoofdzaak gaat het om een bedrijf zonder veel personeel of veel bezoek aan huis. De activiteiten zijn beperkt qua omvang en worden vooral overdag uitgeoefend. Een deel van de parkeerplaatsen in de omgeving is dan vrij omdat men naar het werk is. Er zijn dan voldoende parkeerplaatsen beschikbaar. Er is er geen reden om de toestemming voor de uitoefening van een aanhuisgebonden beroep alleen toe te kennen als er voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein is (hetgeen gelet op het type woning ook fysiek onmogelijk is).

***De hoofdpzpet voor het parkeren in de Don Boscokamer wordt niet aangepast.***

Op bladzijde 25 van de toelichting van het voorontwerp bestemmingsplan is opgenomen dat bij alle functies moet worden voorzien in voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein. De doelstelling is dat parkeren in de directe nabijheid van de functie plaats vindt; dit is dus niet gekoppeld aan individuele percelen. Het braakliggend perceel ten zuiden van de Edward Poppelaan tussen de woningen Hoevenseweg 2 en Edward Poppelaan 4 ligt op loopafstand van de appartementen en de patiowoningen. In de vastgestelde structuurvisie Spoorzone Noord wordt uitgegaan van de aanleg van ongeveer 30 parkeerplaatsen op dit perceel, naast ongeveer 30 parkeerplaatsen direct aansluitend op de appartementen en patiowoningen. De parkeerplaatsen op het perceel ten zuiden van de Edward Poppelaan zijn nodig om aan de parkeernorm te voldoen. De ligging nabij de appartementen en patiowoningen heeft tot de keuze voor dit perceel geleid.

Het perceel ligt binnen de invloedssfeer van het spoor; de mogelijkheden om dit perceel voor bebouwing aan te wenden zijn derhalve beperkt. In ruimtelijk opzicht zijn er geen overwegende bezwaren om het perceel voor het parkeerdoel aan te wenden. De ligging tussen twee woningen vormt geen belemmering; er zijn heel veel locaties tussen woningen aan te wijzen die als parkeerterrein zijn ingericht. In maatschappelijk opzicht dient overlast van parkerende auto's te worden geaccepteerd.

Het aanwenden van het perceel ten zuiden van de Edward Poppelaan voor dit doel maakt dat in het zuidoostelijk deel van de Don Boscokamer een grotere groene verblijfsruimte kan worden aangelegd. Om die reden wordt het verzoek om het parkeren voor de patiowoningen deels in deze ruimte onder te brengen niet gevolgd. De voorkeur gaat uit om parkeerinfrastructuur te bundelen.

Eventueel gebruik van parkeerplaatsen op de privé terreinen ten zuiden van de Edward Poppelaan kan worden voorkomen door het eigen terrein voldoende af te schermen.

Direct ten noorden van het station wordt het aantal parkeerplaatsen voor treinforenzen uitgebreid. De uitbreiding kan bijdragen om het gebruik van de parkeerplaatsen in de Don Boscokamer voor dit doel te ontmoedigen. Incidenteel zal men hiervan toch gebruik maken; indien nodig kan met parkeerregulerende maatregelen dit gebruik worden ontmoedigd.

***Aanleg van extra parkeerplaatsen langs de groenzone achter de woningen en bedrijven aan de Concordialaan wordt gehonoreerd.***

Aan de noordzijde van de (huidige)Don Boscolaan liggen nu een aantal langsparkeerplaatsen. Overdag worden deze parkeerplaatsen volop benut. Zelfs buiten de vakken wordt geparkeerd. Een uitbreiding van het aantal langsparkeerplaatsen wordt meegenomen bij het woonrijp maken van het gebied. In het ontwerp bestemmingsplan wordt hiermee rekening gehouden.



**Conclusie**

De reacties geven geen aanleiding om het besluit van de gemeenteraad inzake de structuurvisie ter discussie te stellen. Wel wordt bij de verdere planuitwerking rekening gehouden met de aanleg van een fiets- en voetpad diagonaal door de openbare ruimte van de Don Boscokamer, het aanbrengen van een voorziening waardoor het oversteken van de weg ter hoogte van de (huidige) Don Boscolaan onmogelijk is en de aanleg van extra parkeerplaatsen langs de noordzijde van de (huidige) Don Boscolaan. De bouwhoogteregeling voor de tweede bouwlaag bij patiowoningen wordt terug gebracht naar 6,5 meter. De aanpassingen blijven binnen het kader van de door de gemeenteraad vastgestelde structuurvisie.



## BIJLAGE 3 Oordeel zienswijzen



## **Oordeel zienswijzen ontwerp bestemmingsplan “Spoorzone Noord”**

### **Inleiding**

Op 23 mei 2012 is bekend gemaakt het voornemen tot vaststelling van het bestemmingsplan “Spoorzone Noord”. De bekendmaking vond plaats in de Staatscourant en de Etten-Leurse Bode. De bekendmaking werd tevens geplaatst op de gemeentelijke website. Op deze website kon het ontwerp bestemmingsplan worden ingezien. Daarnaast kon het ontwerp worden geraadpleegd op de landelijke site: [www.ruimtelijkeplannen.nl](http://www.ruimtelijkeplannen.nl).

Een papieren exemplaar van het ontwerp bestemmingsplan heeft ter inzage gelegen in het informatiecentrum van het Stadskantoor.

In de bekendmaking is vermeld dat gedurende een termijn van zes weken een zienswijze kon worden ingediend bij de gemeenteraad (24 mei t/m 4 juli 2012).

De leden van de klankbordgroep en direct belanghebbenden zijn per brief en/of mail op de hoogte gesteld van de tervisielegging van het ontwerp bestemmingsplan. De provincie Noord-Brabant, het waterschap Brabantse Delta, de regionale brandweer en de Gasunie zijn op de voorgeschreven wijze elektronisch in kennis gesteld van de tervisielegging.

De bijlage horend bij het bestemmingsplan hebben in een papieren vorm gelijktijdig met het ontwerp bestemmingsplan ter inzage gelegen in het informatiecentrum. De bijlagen waren ook op de gemeentelijke website raadpleegbaar.

### **Ingekomen zienswijzen**

De volgende zienswijzen zijn ontvangen van:

1. de Broeders van Liefde, Edward Poppelaan 14, bij brief van 15 juni 2012 (ontvangen op 21 juni 2012);
2. de heer en mevrouw Takx, Kruisberg 183, bij brief van 15 juni 2012 (ontvangen op 20 juni 2012);
3. mevrouw D. van den Berg, Kruisberg 185, per e-mail van 4 juli 2012 (geregistreerd op 5 juli 2012);
4. de heer H. de Hoon, Edward Poppelaan 4, bij brief van 27 juni 2012 (ontvangen op 3 juli 2012);
5. Medezeggenschapsraad basisschool Den Overkant bij brief van 3 juli 2012 (ontvangen op 3 juli 2012);
6. de heer J. Thijs, mede namens Hans Thijs BV en Schilders & afbouwbedrijf Hans Thijs BV, Concordialaan 8 bij brief van 3 juli 2012 (ontvangen per e-mail van 3 juli 2012);
7. de heer J. Oomen, Hoeveneseweg 5 bij brief van 4 juli 2012 (ontvangen 5 juli 2012);
8. de familie Van de Ven, Edward Poppelaan 6 bij brief van 4 juli 2012 (ontvangen 5 juli 2012).

Voor zover de zienswijzen niet zijn gericht aan de gemeenteraad zijn zij ter kennis gebracht van de gemeenteraad.

Alle zienswijzen zijn ontvangen binnen de wettelijke termijn en gemotiveerd. Alle indieners van een zienswijze kunnen ontvankelijk worden verklaard.

## Inhoudelijk behandeling van zienswijzen

### Algemene opmerking inzake beoordelen zienswijzen

Op 6 oktober 2011 stemde de gemeenteraad in met de Structuurvisie Spoorzone Noord. De structuurvisie bevat de contouren voor de toekomstige plattegrond van het plangebied Spoorzone Noord. In het plangebied zijn enkele nieuwe ontwikkelingen voorzien. Het ontwerp bestemmingsplan "Spoorzone Noord" is de juridisch planologische regeling voor deze ontwikkelingen. Voor zover de nieuwe ontwikkelingen niet passen in het geldende bestemmingsplan is aanpassing van het plan nodig om de verwezenlijking van deze ontwikkelingen mogelijk te maken. Daarnaast bevat het ontwerp bestemmingsplan voor bestaande stedelijk gebied nieuwe regels voor gebruik en bouwen. Het vaststellen van nieuwe regels past in het beleid om periodiek verouderde bestemmingsplannen te herzien. De geldende regels voor gebruik en bouwen worden gerespecteerd tenzij vanwege gewijzigd beleid aanpassing wenselijk is.

In beide situaties vindt aanpassing plaats van geldende regels. De Afdeling bestuursrecht-spraak stelt zich op het standpunt dat in het algemeen aan geldende regels geen blijvende rechten kunnen worden ontleend. De gemeenteraad kan op grond van gewijzigde planologische inzichten en na weging van alle betrokken belangen andere bestemmingen en regels voor gronden vaststellen.

Bij de behandeling van de individuele zienswijzen zal voor zover relevant telkens worden overwogen waarom het toekennen van nieuwe bestemmingen of aanpassen van regels zwaarder weegt dan het handhaven van geldende bestemmingen en regels.

Ter verduidelijking is een overzichtstekening van de verkaveling toegevoegd. Deze tekening vormt de basis voor de regeling in het ontwerp bestemmingsplan (maar is niet de planverbeelding).



De nummers op de tekening corresponderen met de adressen van de indieners van zienswijzen (de medezeggenschapsraad basisschool Den Overkant is niet opgenomen).

## **Zienswijze Broeders van Liefde (Edward Poppelaan 14)**

### **Inhoud**

In hun brief zetten de Broeders vraagtekens bij de regels voor het gebruik van hun pand/perceel aan de Edward Poppelaan 14. Hoewel thans nog niet aan de orde verwacht men in de toekomst verhuur of verkoop aan derden. In de regeling is opgenomen een beperking voor het gebruik van het pand door verminderd of niet-zelfredzame personen. Het verzoek is om deze beperking op te heffen of afwijking onder voorwaarden mogelijk te maken.

### **Oordeel**

#### ***Regeling in ontwerp bestemmingsplan***

Het perceel Edward Poppelaan 14 heeft in het ontwerp bestemmingsplan “Spoorzone Noord” de bestemming “Maatschappelijk”. De gronden en gebouwen met deze bestemming mogen worden gebruikt voor allerlei maatschappelijke voorzieningen, zakelijke dienstverlening en wonen. Er geldt echter wel een restrictie: het langdurig verblijf van verminderd of niet-zelfredzame personen is niet toegestaan.

#### ***Groot deel van beoogd alternatief gebruik is zonder meer mogelijk***

De broeders sommen in hun brief enkele voorbeelden voor alternatief gebruik op. In overeenstemming met de regeling in het ontwerp bestemmingsplan is gebruik mogelijk als pastorie, gemeenschapshuis, opvang van een (zelfredzame) autismegroep, kantoor, inloophuis voor lotgenotengesprekken en herstelcentrum voor alleenstaanden. Een hospice, een kinderopvangcentrum en jeugdwerk onder 12 jaar vallen onder de restrictie inzake verblijf voor verminderd of niet-zelfredzame personen.

#### ***De Beleidsvisie Externe veiligheid biedt ruimte voor nadere afweging inzake toelaten van minder of niet zelfredzame personen.***

De restrictie voor het gebruik van het pand Edward Poppelaan 14 door minder of niet-zelfredzame personen komt voort uit de beleidsvisie Externe Veiligheid (december 2008). De visie kent aanbevelingen en acties voor o.a. ruimtelijke ontwikkelingen gelegen binnen de invloed van transportassen zoals het spoor. Het transport van gevaarlijke goederen over het spoor levert risico op voor de directe omgeving. Uitgangspunt is dat binnen een zone van ca. 200 meter het verblijf van groepen minder of niet-zelfredzame groepen wordt geweerd. De regionale brandweer heeft in het kader van het overleg over het voorontwerp verzocht om dit in het ontwerp bestemmingsplan te regelen. Dit heeft uiteindelijk geresulteerd in een restrictie voor het gebruik van de panden aan de zuidzijde van de Edward Poppelaan. In zijn advies over de zienswijze van de broeders blijft de regionale brandweer bij zijn standpunt. De regeling met een verbod voor langdurig gebruik door minder of niet-zelfredzame personen blijft gehandhaafd.

Het voorstel is om aan dit verbod een afwijkingsregeling toe te voegen. Deze afwijkingsregeling sluit aan bij de beleidsvisie waarin is opgenomen dat voornoemd gebruik niet is toegestaan tenzij in de discussie nut en noodzaak van het gebruik sterker weegt dan de overige aspecten. Met toepassing van de afwijkingsregeling kan per initiatief de risico's worden geïnventariseerd en worden bepaald of gebruik door minder of niet-zelfredzame personen aanvaardbaar is en zo ja onder welke voorwaarden (denk bijvoorbeeld aan de beperking van aantal personen of constructieve maatregelen).

## **Conclusie**

Het voorstel is om aan de zienswijze tegemoet te komen door aan de planregels een afwijking toe te voegen. De regel betreft de mogelijkheid om onder voorwaarden gebruik voor langdurig verblijf van minder of niet-zelfredzame personen toe te laten.

## **Zienswijze heer en mevrouw Takx (Kruisberg 183) en zienswijze mevrouw Van den Berg (Kruisberg 185)**

### **Inhoud**

De zienswijze van de heer en mevrouw Takx betreft de bebouwing van de sportvelden aan de westzijde van de Zonnestad. De bebouwing van deze velden leidt tot wijziging van het vrije uitzicht, beperking van de bezonning en extra overlast als gevolg van toename van het verkeer. De heer en mevrouw Takx verwachten dat hun appartement minder waard wordt en stellen de gemeente aansprakelijk voor dit waardeverlies. Zij roepen de gemeenteraad op om af te zien van de plannen voor de bebouwing van de sportvelden.

De familie Takx is sinds april 2008 eigenaar van het appartement. Mevrouw Van den Berg werd een jaar eerder eigenaar van haar appartement. Zij heeft evenals haar burens moeite met de bouw van woningen tegenover haar appartement en de komst van extra verkeer in de straat.

### **Oordeel**

#### ***Regeling in ontwerp bestemmingsplan***

Aan de gronden tegenover de appartementen Kruisberg 183 en 185 is de bestemming "Woondoeleinden - Woonzorg" toegekend. Het bouwvlak ligt op een afstand van ongeveer 42 meter vanuit de appartementen. Ter plaatse van het bouwvlak mag aan de zijde van de Zonnestad een gebouw van veertien meter hoog komen. In de bijlagen horend bij het bestemmingsplan is een bezonningsdiagram opgenomen. Verder is een prognose opgesteld voor het verkeersaanbod in 2022. De prognose voor het verkeersaanbod op de Zonnestad komt uit op ongeveer 1400 autoritten per werkdag.

#### ***Afweging individueel belang versus algemeen belang.***

Verschillende bewoners van de Kruisberg hebben in het kader van de inspraak op de structuurvisie Spoorzone Noord (maart 2011) gepleit voor het in stand houden van de sportvelden aan de westzijde van de Zonnestad.

In de structuurvisie werd al voorzien in de bebouwing van de velden met o.a. een woonzorg-complex. Het besluit van de gemeenteraad tot vaststelling van de structuurvisie (d.d. 6 oktober 2011) bevat de instemming met het bebouwen van de sportvelden. De gemeenteraad heeft destijds dus al besloten het algemeen belang te laten prevaleren boven het individueel belang.

Het individueel belang is gebaat bij behoud van de bestaande situatie: vrij uitzicht, geen kans op nadeel voor bezonning en minder auto's in de straat. Een tegemoetkoming aan dit belang betekent dat wensen tot nieuwbouw ergens anders moeten worden gerealiseerd. In Structuurvisie Plus (raadsbesluit: 23 mei 2005) werd het gebied Spoorzone Noord aangewezen als een herstructureringslocatie. De locatie ligt midden in het stedelijk gebied nabij het station. De ontwikkeling van deze locatie voor nieuwbouw sluit aan bij het beleid om vooral de mogelijkheden in bestaand stedelijk gebied te benutten. De druk om landelijk gebied in te zetten voor stedelijke uitleg kan zo worden beperkt.



Als gevolg van het beëindigen van het gebruik van panden en gronden in dit gebied voor beroepsonderwijs en jeugdzorg ontstonden er mogelijkheden om in het noordwestelijk deel van de gemeente voorzieningen zoals een brede school en een vierde woonzorgcomplex te realiseren. Veel bewoners in dit deel van de gemeente zijn daarbij gebaat en de realisatie van voorzieningen leidt tot een verrijking voor heel Etten-Leur. Voldoende redenen om het algemeen belang te laten prevaleren.

***Bouwhoogte van veertien meter hoog leidt slechts beperkt tot minder zon in de appartementen aan de Kruisberg.***

De afstand tussen de appartementen aan de Kruisberg en het woonzorgcomplex bedraagt ruim 40 meter. Deze afstand tussen appartementsgebouwen in een stedelijk gebied is algemeen aanvaard. Zoals vermeld bedraagt de hoogte van de nieuwbouw veertien meter. De afstand tussen de gebouwen en de hoogte van nieuwbouw maakt dat de invloed op de bezonning beperkt is. Een specifiek bezonningsdiagram voor de locatie wijst uit dat in de periode van oktober tot februari alleen in de late middaguren de schaduwwerking van de nieuwbouw het grootst is vanwege de lage stand van de zon. In de overige maanden heeft de schaduwwerking geen invloed op de appartementen aan het Kruisberg.

***Het te verwachten verkeersaanbod sluit aan bij de functie van de Zonnestad; naar objectieve maatstaven is sprake van een goed woonklimaat.***

De Zonnestad is aangewezen als erftoegangsweg. Van de wegen met deze functie wordt veelal alleen gebruik gemaakt door bestemmingsverkeer voor aangrenzende bebouwing langs de weg of zijstraat. De nieuwbouw in de Spoorzone Noord leidt tot extra verkeer op de Zonnestad. Volgens prognose bedraagt het aantal autoritten in 2022 ongeveer 1400 per werkdag (dit verkeer is niet alleen afkomstig van het gebied Spoorzone Noord). Het aantal past binnen de functie van de weg en ligt ver beneden het maximaal aanbod horende bij deze wegcategorie (< 6000 motorvoertuigen per etmaal). Ondanks de toename van het verkeer is naar objectieve maatstaven nog steeds sprake van een goed woonklimaat.

***Vermeende waarde vermindering is geen reden om af te zien van het toekennen van de bestemming “Woondoeleinden - woonzorg” aan de westzijde van de Zonnestad.***

Voor genoemde redenen zoals vrij uitzicht, bezonning of overlast van extra verkeer vormen geen reden om af te zien van het toekennen van de bestemming “Woondoeleinden – Woonzorg” aan de gronden tegenover de appartementen aan de Kruisberg. De beoogde aanpassing van het bestemmingsplan is wellicht van invloed op de waarde van panden in de omgeving, maar dit vormt geen reden om van de bestemming af te zien.

Een vergoeding voor eventuele waardevermindering is gegarandeerd door een post hiervoor in de exploitatieopzet voor het plan Spoorzone Noord. Een verzoek tot vergoeding kan pas worden gedaan nadat aanpassing van het bestemmingsplan herroepelijk is geworden. De wet kent een drempel van 2 % alvorens voor vergoeding in aanmerking te komen.

**Conclusie**

De zienswijzen van de familie Takx en mevrouw Van den Berg leiden niet tot aanpassing van het ontwerp bestemmingsplan.

## **Zienswijze H. de Hoon (Edward Poppelaan 4)**

### **Inhoud**

In het kader van de inspraak op het voorontwerp bestemmingsplan maakte de heer De Hoon al bezwaar tegen de aanleg van een parkeerterrein tussen de woningen Hoevenseweg 2 en Edward Poppelaan 4. Hij herhaalt zijn bezwaren. Het antwoord op zijn inspraakreactie stelt hem niet tevreden. De heer De Hoon verzoekt de gemeenteraad om bij vaststelling van het bestemmingsplan van de aanleg van een parkeerterrein af te zien. Hij vindt het parkeerterrein onveilig. Ten onrechte wordt volgens hem de suggestie gewekt dat het terrein vrij zichtbaar en toegankelijk is. In de praktijk onttrekken het perron en een elektriciteitshuisje het zicht aan de parkeerplaatsen. Alleen bewoners van genoemde woningen hebben goed zicht op het terrein. De heer De Hoon accepteert evenmin het standpunt dat deze wijze van inpassing van een parkeerterrein wel vaker voorkomt; men dient de situatie naar de individuele omstandigheid beoordelen.

De heer De Hoon pleit voor goede, veilige en voldoende parkeerplaatsen met respect voor de belangen van de huidige en toekomstige bewoners. Hij staat open voor overleg.

### **Oordeel**

#### ***Regeling in ontwerp bestemmingsplan***

Het perceel tussen de woningen Hoevenseweg 2 en Edward Poppelaan 4 is bestemd tot "Verkeer - Verblijf". Gronden met deze bestemming mogen o.a. worden benut voor de aanleg van wegen, woonstraten, paden, parkeerplaatsen en groen. Op de planverbeelding zijn geen nadere aanduidingen voor het perceel opgenomen.

#### ***Gebruik van het perceel voor parkeren maakt een grote groene verblijfsruimte aan de noordzijde van de Edward Poppelaan mogelijk.***

Op het terrein tegenover de woning Edward Poppelaan 4 is de bouw van vijftig woningen gepland. De bouw van deze woningen maakt de aanleg van parkeerplaatsen nodig. Deze plaatsen dienen bij voorkeur in de directe nabijheid te worden aangelegd. Het braakliggend perceel tussen de woningen Hoevenseweg 2 en Edward Poppelaan 4 ligt op loopafstand van de appartementen en de patiowoningen. In de vastgestelde structuurvisie Spoorzone Noord wordt uitgegaan van de aanleg van ongeveer 30 parkeerplaatsen op dit perceel, naast ongeveer 30 parkeerplaatsen direct aansluitend op de appartementen en patiowoningen. De parkeerplaatsen op het perceel ten zuiden van de Edward Poppelaan zijn nodig om aan de parkeernorm te voldoen. De ligging nabij de appartementen en patiowoningen heeft tot de keuze voor dit perceel geleid. Het perceel ligt binnen de invloedssfeer van het spoor; de mogelijkheden om dit perceel voor bebouwing aan te wenden zijn beperkt. Het aanwenden van het perceel voor parkeren maakt dat aan de noordoostzijde van de Edward Poppelaan een grotere groene verblijfsruimte kan worden aangelegd.

Indien wordt afgezien van de aanleg van een parkeerterrein tussen de percelen Hoevenseweg 2 en Edward Poppelaan 4, zal een deel van de groene verblijfsruimte moeten worden opgeofferd voor de aanleg van parkeerplaatsen. De regeling in het ontwerp bestemmingsplan laat dit overigens toe mits rekening wordt gehouden met de ruimte nodig voor de aanleg van een groene retentievoorziening. Deze optie leidt tot versnippering van groen en het vergroten van loopafstanden tussen de nieuwe woningen en bijhorende parkeerplaatsen. De optie heeft niet de voorkeur.

***De aanleg van een parkeerterrein op het perceel is ruimtelijk aanvaardbaar, sociaal veilig en kan op een goede wijze worden ingepast.***

De gemeente kent grote vrijheid in het toekennen van bestemmingen. Algemene richtlijnen voor de projectie van parkeerterreinen zijn er niet. Een bundeling van parkeerplaatsen tot terreintjes op de kop van bebouwing of tussen bebouwing is niet ongebruikelijk. Het perceel tussen Hoevenseweg 2 en Edward Poppelaan biedt ruimte voor 30 parkeerplaatsen inclusief buffer tussen parkeerplaatsen en aangrenzende percelen. Over de inrichting van deze buffer vindt bij de definitieve inrichting overleg plaats met de eigenaren van deze aangrenzende percelen.

Op de kop van het parkeerterrein staat een elektriciteitshuisje; dit huisje schermt het zicht op maximaal vier parkeerplaatsen af. Op alle overige parkeerplaatsen is direct zicht vanaf de weg of vanuit de gestapelde bebouwing aan de Hoevenseweg mogelijk. De gestapelde bebouwing kent aan de zijde van het parkeerterrein raampartijen in de woonkamer. Volgens het handboek Politiekeurmerk Veilig Wonen is zicht vanuit meerdere woningen voldoende. Een goede verlichting draagt tevens bij aan de veiligheid. In het uiterste geval kan worden overwogen het terrein af te sluiten en specifiek te bestemmen voor gebruik door bewoners. De inrichting van het parkeerterrein wordt niet in het bestemmingsplan geregeld; de vaststelling van het plan vormt geen beperking om in het kader van de uitvoering de inrichting van het parkeerterrein aan te passen.

**Conclusie**

De zienswijze van de heer De Hoon geeft geen aanleiding om af te zien van het voornemen om de gemeenteraad een voorstel tot vaststelling van het bestemmingsplan “Spoorzone Noord” aan te bieden. De zienswijze leidt evenmin tot een voorstel tot aanpassing van onderdelen van het plan.

**Zienswijze Medezeggenschapsraad basisschool Den Overkant**

**Inhoud**

Op 27 februari 2012 werd gepresenteerd het bouwplan voor de brede school in de Spoorzone (locatie hoek Concordialaan – Edward Poppelaan). Tijdens de bijeenkomst waren er vragen over de verkeersafwikkeling en veiligheid. De vragen zijn meegenomen en via een informatiebulletin beantwoord. De informatie en antwoorden in dit bulletin nemen de zorgen over de veiligheid rondom school en de toeleidende routes bij de medezeggenschapsraad niet weg. Haar belang betreft de veiligheid van de kinderen en andere gebruikers van de school. De zienswijze is vooral een reactie op het informatiebulletin. De reactie kan als volgt worden samen gevat:

- de ligging van de brede school langs een drukke weg vraagt om vooraf goed na te denken over de verkeersveiligheid;<sup>1</sup>
- de oversteek ter hoogte van de Edward Poppelaan ligt niet op een logische looproute, een oversteek ter hoogte van de Akkerweg aan de oostzijde ligt meer voor de hand, deze oversteek leidt tot een betere spreiding en is daardoor veiliger (als er geen entree naar de school aan de zijde van de Concordialaan komt, kan het probleem van op de weg stoppende ouders worden voorkomen);

---

<sup>1</sup> De medezeggenschapsraad acht het niet juist dat wordt verwezen naar soortgelijke situaties in de gemeente; daar is vaak met maatregelen de veiligheid verbeterd. De medezeggenschapsraad plaatst ook een kanttekening bij de opmerking in het informatiebulletin dat thans kinderen ook de Concordialaan op de route naar en van school moeten oversteken. Deze oversteek is volgens de raad niet bij de Edward Poppelaan.

- het instellen van een eenrichtingsregime op een deel van de Edward Poppelaan draagt bij aan de verkeersveiligheid doordat het aanbod weggebruikers tijdens momenten van brengen en halen wordt beperkt en leidt voor de automobilist niet tot een grotere omrijroute dan bij een verbod voor links afslaand autoverkeer;
- het verbod voor links afslaand verkeer leidt bovendien tot meer oostwaarts rijdend autoverkeer;
- de route via de Don Boscolaan naar de Hoevenseweg is een goed en veilig alternatief voor de route langs de Concordialaan echter voor de fietser met als bestemming de woonwijken ten zuiden van het spoor ontbreekt een veilige route zonder omrijbewegingen, een oplossing is toch een extra oversteek middels zebepad;
- een heroverweging van de verkeersinzichten is gewenst en nu nog mogelijk.

### **Oordeel**

#### ***De medezeggenschapsraad stelt de locatie van de brede school niet ter discussie.***

Alvorens inhoudelijk in te gaan op de reactie wordt geconcludeerd dat in de reactie van de medezeggenschapsraad de locatie van de brede school niet ter discussie wordt gesteld. De zorg van de raad betreft de verkeersveiligheid rondom de school en op de toeleidende routes. Bij het oordeel over de zienswijze wordt daarom niet op de locatie van de school ingegaan (een oordeel over de locatie komt wel aan de orde bij de zienswijze van de heer J. Thijs).

#### ***De regeling in het ontwerp bestemmingsplan biedt alle ruimte om in overleg maatregelen tot verbetering van de verkeersveiligheid te treffen.***

De openbare wegen en ruimtes zijn in het ontwerp bestemmingsplan "Spoorzone Noord" bestemd tot "Verkeer" of "Verkeer + Verblijf". De bestemmingen regelen alleen het gebruik. Regels over inrichting van wegen, verkeersmaatregelen, oversteekplaatsen e.d. vindt men niet terug in het bestemmingsplan. In de praktijk bieden de bestemmingen alle ruimte om desgewenst maatregelen te treffen ter bevordering van de verkeersveiligheid.

Het informatiebulletin waarop de medezeggenschapsraad een reactie geeft maakt geen onderdeel uit van het ontwerp bestemmingsplan of de bijlagen. Formeel valt het oordeel over maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid buiten de strekking van het bestemmingsplan.

De vaststelling van het bestemmingsplan vormt straks geen belemmering om in overleg met de medezeggenschapsraad en anderen te zoeken naar maatregelen ter verbetering van de veiligheid. De belangen van partijen zijn soms tegenstrijdig; dat blijkt o.a. uit de zienswijzen van de familie Van de Ven of de heer Oomen. Zij maken dus bezwaar tegen maatregelen die de medezeggenschapsraad voorstelt (de huidige toegang tot het gebied moet worden gehandhaafd, geen extra oversteek in het verlengde van de Don Boscolaan).

#### ***De verkeersveiligheid heeft bij planontwikkeling een belangrijke rol gespeeld, verbetering is altijd mogelijk.***

De locatie van de nieuwe brede school grenst aan de noordzijde aan de Concordialaan. Vanwege de functie van de weg en het verkeersaanbod is het ongewenst aan deze zijde de entree, het schoolplein en de plek voor brengen en halen te situeren. In de opzet van het gebied en het ontwerp van de school zijn deze functies voorzien in een rustige en veilige omgeving. Aan de zijde van de Concordialaan komt geen entree.

De entree, schoolplein en parkeergelegenheid zijn te bereiken vanaf de Concordialaan via het noordelijk deel van de Edward Poppelaan en via een nieuwe ontsluiting vanaf de Zonnestad. De Edward Poppelaan vormt één van de twee toegangen tot de school, het ligt dus voor de hand om ter plaatse een veilige oversteek voor fietsers en voetgangers te creëren.

Aanvankelijk was het voorstel om het noordelijk deel van de Edward Poppelaan om te vormen tot fiets- en voetgangersgebied. Dit voorstel heeft als voordeel dat fietsers en voetgangers een eigen ruimte krijgen en ter hoogte van de oversteek met de Concordialaan niet worden geconfronteerd met afslaand autoverkeer. Het gebied van de Spoorzone Noord is volgens dit voorstel alleen bereikbaar via nieuwe ontsluiting vanaf de Zonnestad of een doorsteek naar het Litouwenplein.

De bewoners van het gebied maakten tegen dit voorstel bezwaar; men moet altijd met de auto omrijden. De bewoners zijn van mening dat de huidige bereikbaarheid per auto ongewijzigd moet blijven. Een oplossing met een eenrichtingsregime werd door hen eveneens afgewezen.

Om de oversteek ter hoogte van de Edward Poppelaan zo veilig mogelijk te maken is besloten om kruisend autoverkeer te weren. Dit heeft geleid tot het voornemen om een verbod in te stellen voor linksafslaand verkeer. Ter hoogte van de oversteek kan zo voor de fietser en voetganger een brede opstelruimte tussen de rijstroken worden gerealiseerd, zonder directe confrontatie met kruisend autoverkeer.

De keuze voor een oversteek nabij de Edward Poppelaan staat voor het gemeentebestuur niet ter discussie. Voor de inrichting van het noordelijk deel van de Edward Poppelaan zijn er verschillende opties. Een beslissing over aanpassing van deze inrichting kan alleen plaats vinden als de huidige bewoners van het gebied Spoorzone Noord daarin zijn gekend.

De suggestie van de medezeggenschapsraad om in het verlengde van de Akkerweg een extra oversteek aan te leggen kent voor- en nadelen. Omdat vaststelling van het bestemmingsplan de discussie hierover niet in de weg staat, wordt op deze voor- en nadelen niet nader ingegaan. Het overleg met de medezeggenschapsraad en derden moet uiteindelijk leiden tot een concreet antwoord. Dit geldt ook voor de extra oversteek over de Hoevenseweg of andere oplossingen om de route voor de fietser naar de wijken ten zuiden van het spoor te verbeteren.

### **Conclusie**

De zienswijze van de medezeggenschapsraad basisschool Den Overkant leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan; wel wordt in overleg met de medezeggenschapsraad en anderen bekeken welke maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid verantwoord en haalbaar zijn.

### **Zienswijze H. Thijs (Concordialaan 8)**

De zienswijze van de heer Thijs bevat verschillende onderdelen. Deze onderdelen hebben soms betrekking op eenzelfde onderwerp. De onderdelen van de zienswijze zijn per onderwerp gegroepeerd. Vervolgens wordt een oordeel gegeven.

De zienswijze van de heer Thijs komt sterk overeen met zijn reactie op het voorontwerp bestemmingsplan. Op veel onderdelen luidt het oordeel niet anders dan verwoord in het "Eindverslag inspraak voorontwerp bestemmingsplan Spoorzone Noord"(d.d.3 april 2012).

De algemene indruk van de heer Thijs is dat ondanks de toezegging om rekening te houden met klachten en wensen van omwonenden hij weinig gehoor vindt en er niets van terug ziet in de plannen voor de Spoorzone Noord. Dit plan leidt volgens hem tot een aantasting van het huidige woonklimaat als gevolg van een onaanvaardbare toename van het verkeersaanbod en met bijhorende stagnatie in de verkeersafwikkeling. Eerst moeten er oplossingen zijn voor de verkeersafwikkeling alvorens een bestemmingsplan voor de Spoorzone Noord vast te stellen.

## **Zienswijze Brede school**

### **Inhoud**

De noodzaak van een nieuwe brede school wordt in twijfel getrokken. Het leerlingaantal vanuit omliggende wijken daalt al jaren. Op grond van oneigenlijke redenen wordt de bouw van de school er door gedrukt. Een school moet op een verkeersluwe locatie staan en niet langs een drukke weg zoals de Concordialaan. De heer Thijs stelt dat in het verleden bij de locatiekeuze voor scholen als voorwaarde gold niet langs gebiedsontsluitingswegen of nabij bedrijventerreinen.

### **Oordeel**

#### ***Regeling in bestemmingsplan***

In het ontwerp bestemmingsplan “Spoorzone Noord” is aan de gronden op de hoek Concordialaan – Edward Poppelaan de bestemming “Maatschappelijk” toegekend. Dit is geen nieuwe bestemming; deze bestemming kennen de gronden ook in het geldende bestemmingsplan. Het geldende en nieuwe bestemmingsplan laten zonder beperking de bouw van een brede school en wijkgebouw (brede school plus) toe.

#### ***De noodzaak van de bouw van een nieuwe brede school staat niet ter discussie.***

In 2005 besloot de gemeenteraad om conform de landelijke tendens het basisonderwijs te combineren met andere voorzieningen voor de jeugd: de brede school. De gemeenteraad besloot tevens te investeren in nieuwbouw. Dit besluit is tot stand gekomen na overleg met de partners in het onderwijsveld en de jeugdupvang. De gemeente is ingedeeld in vier clusters en per cluster zijn prognoses gemaakt van het aantal kinderen tussen 4 en 12 jaar in de periode tot 2020. Aan de hand van de prognoses is bepaald hoeveel lokalen er per cluster nodig zijn en op welke locaties de nieuwe scholen moeten worden gebouwd.

De Spoorzone Noord maakt onderdeel uit van de cluster Noordwest. Deze cluster kent een relatieve jonge bevolking met veel kinderen onder 12 jaar. De kinderen uit deze cluster maken nu gebruik van verschillende scholen. Een deel van de kinderen gaat naar de school in het centrum. In dit gebied loopt al jaren het aantal kinderen onder 12 jaar terug en daarmee de behoefte aan lokalen. In de wijken De Keen en Schoenmakershoek neemt de vraag naar lokalen alleen maar toe; dit wordt mede veroorzaakt door het feit dat veel leerlingen uit de cluster Noordwest naar deze scholen gaan.

De bouw van een brede school in de Spoorzone Noord maakt een betere spreiding mogelijk en voorkomt dat het aantal lokalen in het ene deel van de gemeente moet worden uitgebreid terwijl er in andere delen sprake is van leegstand of kans is op leegstand. Aan het besluit om een nieuwe brede school te bouwen in de Spoorzone Noord ligt een weloverwogen besluit ten grondslag. Er is geen reden om twijfel te hebben bij de noodzaak van de nieuwe school. Indien hieromtrent al twijfel bestaat dient deze te worden onderbouwd en dient een persoonlijk belang te worden aangetoond. Indien het bezwaar er louter op is gericht om zich te vrijwaren van de bouw van een school in de directe nabijheid, is de kans van slagen in een gerechtelijke procedure uiterst gering.

#### ***De gemeente is vrij om de locatie van een school te bepalen.***

De gemeente is vrij in de keuze van de locatie van een school. Zij dient natuurlijk rekening te houden met wettelijke regels en landelijke richtlijnen. Anders dan voor snelwegen en drukke provinciale wegen zijn er geen regels of richtlijnen bekend die gemeenten verbieden om basisscholen te bouwen langs drukke lokale hoofdwegen. Een basisschool in een verkeersluwe omgeving heeft veel voordelen, maar in een bestaand stedelijk gebied is dit niet altijd te realiseren.

Binnen de cluster Noordwest heeft uiteindelijk een locatie in de Spoorzone Noord de voorkeur. De voorwaarden waar de heer Thijs aan refereert zijn niet bekend (niet langs gebiedsontsluitingswegen of nabij bedrijventerrein). Men kan zich de vraag stellen of de woonwerklocatie aan de Concordialaan moet worden gelijk gesteld met een bedrijventerrein. De woonwerklocatie is in elk geval niet met dit doel ontwikkeld.

### **Zienswijze verkeer, geluid en luchtkwaliteit**

#### **Inhoud**

De heer Thijs ziet in het “Verkeersonderzoek Spoorzone Noord “ d.d. 1 augustus 2011 (opsteller Arcadis Nederland BV) een bevestiging van het feit dat als gevolg van de toename van het verkeer de doorstroming op de rotonde Hoevensweg –Concordialaan stagneert. Volgens hem hindert deze toename in ernstige mate de verkeersafwikkeling en daarmee de uitoefening en bevoorrading van zijn bedrijf. Hij voegt een foto toe; op deze foto blokkeert een vrachtwagen tijdens het bevoorraden de rijbaan en het fietspad.

Behalve de toename van het verkeer zal het gebruik van het spoor volgens de heer Thijs leiden tot extra oponthoud doordat de spoorwegovergang vaker dicht is. Nu al leiden gesloten spoorbomen en de bushalte op de weg al tot minutenlang oponthoud.

Oplossingen tot het verbeteren van de verkeersafwikkeling moeten niet worden gezocht in het verhogen van de capaciteit van rotondes of wegaanpassingen maar in structurele maatregelen die leiden tot betere spreiding van het verkeer zoals de aanleg van een tunnel nabij het station, het doortrekken van de Aletta Jacobslaan of de aanleg van een noordelijke randweg. De structurele oplossingen moeten er eerst zijn voor dat in de Spoorzone Noord wordt gebouwd, anders ontstaan er tijdens de bouw alleen maar problemen in de verkeersafwikkeling.

De toename van het verkeersaanbod leidt tot een verdere overschrijding van de voorkeursgrenswaarde voor geluid en nadert de maximale toelaatbare belasting op gevels van woningen. Dit is onverantwoord en onacceptabel. Het onderzoek naar de luchtkwaliteit is niet voor bewoners te interpreteren. De heer Thijs gelooft niet dat de ontwikkeling van de Spoorzone Noord geen of nauwelijks van invloed is voor de luchtkwaliteit op en rond de Concordialaan.

#### **Oordeel**

##### ***Regeling in het bestemmingsplan***

Het bestemmingsplan “Spoorzone Noord” regelt nieuwbouwplannen op een binnenstedelijke bouwlocatie. In de plannen wordt aangesloten op bestaande infrastructuur. De toekomstige bewoners, gebruikers en bezoekers maken gebruik van deze infrastructuur.

Ten behoeve van een goede ruimtelijke onderbouwing zijn in beeld gebracht de effecten op het verkeersaanbod en de verkeersafwikkeling. De effecten zijn niet louter beoordeeld voor de ruimtelijke ontwikkeling in het plangebied; ook andere vaststaande ruimtelijke ontwikkelingen binnen de komende tien jaar zijn daarbij betrokken. Dit resulteert in een prognose voor het verkeersaanbod in 2022. Aan de hand van deze prognose is een oordeel geveld over de invloed op de verkeersafwikkeling, de geluidbelasting en de luchtkwaliteit. In de toelichting horend bij het ontwerp bestemmingsplan en bijlagen wordt daarover verantwoording afgelegd.

##### ***Het Gemeentelijk Verkeer en Vervoer Plan en de Milieuvisie zijn leidend voor het beleid op het gebied van verkeer, geluid en lucht.***

Bij het beoordelen van de zienswijze is van belang het geldend gemeentelijk beleid onder de aandacht te brengen.

Het gebruik van de auto is een maatschappelijk gegeven. Elke burger levert hieraan zijn bijdrage. De gemeente heeft geen invloed op het autobezit en gebruik. Zij kan wel invloed uitoefenen op de ontwikkeling van verkeersstromen door keuzes te maken ten aanzien van de functie van wegen en de inrichting van deze wegen.

Een bundeling van verkeersstromen op een stelsel van hoofdwegen maakt het mogelijk om grote delen van het stedelijk gebied verkeerssluw te maken. In Etten-Leur is gekozen voor een dergelijk stelsel; de keuze houdt in dat op deze wegen meer hinder wordt geaccepteerd. In het kader van de Structuurvisie Plus is besloten welke wegen onderdeel uitmaken van dit stelsel, waaronder de wegen van de Kleine Ring. De Concordialaan en Hoevenseweg maken onderdeel van deze ring. De inrichting van de wegen is afgestemd op de functie. De keuze maakt ook onderdeel uit van het Gemeentelijk Verkeer en Vervoer Plan.

In de gemeentelijke Milieuvisie zijn doelstellingen geformuleerd om de link tussen verkeer met milieuthema's geluid en luchtkwaliteit beter tot zijn recht te laten komen. Deze doelstellingen gelden voor de gehele gemeenten en zijn ook van toepassing op de Concordialaan en de Hoevenseweg. Afzonderlijke en aanvullende afspraken voor deze wegen zijn niet aan de orde. In de Milieuvisie zijn voor geluid als ambities geformuleerd:

- het behoud van de bestaande geluidskwaliteit binnen de gemeente;
- waar mogelijk verbetering;
- geen ernstige geluidhinder als gevolg van wegverkeerslawaai (boven de 63 dB bij geluidgevoelige objecten). Op hoofdwegen wordt daartoe geluidsarm asfalt toegepast;
- het terugdringen van het autogebruik door maatregelen om het fietsverkeer en het gebruik van het openbaar vervoer te stimuleren.

Op basis van de huidige luchtkwaliteitgegevens worden nergens in Etten-Leur luchtkwaliteitsgrenswaarden uit de Wet milieubeheer overschreden. Als doelstelling voor het beleid tot 2020 is geformuleerd dat wordt voldaan aan landelijke grenswaarden (fijnstof en stikstofdioxide). Het streven is zelfs gericht op verbetering van de luchtkwaliteit voor het hele grondgebied (dus ook op plaatsen waar de luchtkwaliteit voldoet aan de grenswaarden). De gemeente verzamelt daartoe (betrouwbare) verkeersgegevens op hoofdwegen en volgt deze stelselmatig.

***Zolang twijfel over de uitkomsten van verkeer, geluid en luchtonderzoek niet met feiten of een deskundig tegenonderzoek wordt onderbouwd, wordt van de resultaten van het gemeentelijk onderzoek uitgegaan.***

De heer Thijs uit zijn twijfel bij de uitkomsten van het verkeer, geluid en luchtonderzoek. De twijfel wordt niet met feiten onderbouwd. Voor zover niet benoemd, is het dan ook moeilijk om op de twijfel in te gaan. Zolang niet wordt aangetoond dat aan de wijze van totstandkoming of de inhoud van onderzoeken gebreken kleven of de onderzoeken leemten in kennis vertonen, kunnen de onderzoeken als onderbouwing van besluiten dienen.

***Het "Verkeersonderzoek Spoorzone Noord" d.d. 1 augustus 2011 maakt geen onderdeel uit van het ontwerp bestemmingsplan; een inhoudelijk oordeel is niet aan de orde.***

De heer Thijs verwijst naar in zijn reactie naar het "Verkeersonderzoek Spoorzone Noord" d.d. 1 augustus 2011. Ook andere indieners van een zienswijze verwijzen naar dit onderzoek. Het onderzoek maakt geen onderdeel uit van de bijlagen horend bij ontwerp bestemmingsplan en staat derhalve in dit stadium van het proces niet meer ter discussie.



Bij het ontwerp bestemmingsplan "Spoorzone Noord" is gevoegd een actueel verkeersonderzoek met geluid- en luchtonderzoek (rapporten "Actualisatie verkeerscijfers" d.d. 17 april 2012 en het "Geluid- en luchtonderzoek" d.d. 4 mei 2012)

***De gemeenteraad heeft bij besluit van 6 oktober 2011 ingestemd met actualisatie van het verkeersonderzoek met het oog op een weloverwogen besluitvorming over het bestemmingsplan "Spoorzone Noord".***

In het voorstel aan de gemeenteraad van 23 augustus 2011 inzake de vaststelling van de Structuurvisie "Spoorzone Noord" zijn burgemeester en wethouders ingegaan op de effecten van ontwikkeling van het gebied op het verkeersaanbod en doorstroming op aangrenzende wegen. Zij baseerden zich op de resultaten van het "Verkeersonderzoek Spoorzone Noord" d.d. 1 augustus 2011. Burgemeester en wethouders namen kennis van de inhoud van het onderzoek en de suggesties voor de maatregelen ter verbetering van de doorstroming. Zij hebben alleen over de maatregelen voor de korte termijn een standpunt bepaald.

Met betrekking tot de maatregelen voor de middellange termijn namen zij geen standpunt in. Burgemeester en wethouders waren van mening dat bij de voorgestelde maatregelen ten onrechte geen rekening is gehouden met de gevolgen van een eventuele stedelijke ontwikkeling aan de noordwestzijde van de gemeente. De beoogde maatregelen voor de middellange termijn zouden dan in een ander daglicht kunnen komen te staan. Aan de gemeenteraad is voor gesteld om in relatie tot deze eventuele stedelijke ontwikkeling een nadere studie te verrichten naar de verkeersafwikkeling in de hele gemeente. Deze studie zal als basis dienen voor een integrale afweging van alle oplossingen en betrokken belangen past. De discussie en besluitvorming hierover zal moeten plaatsvinden op basis van actuele gegevens.

Het "Verkeersonderzoek Spoorzone Noord" d.d. 1 augustus 2011 is gebaseerd op het GGA model, 2006 -2020<sup>2</sup>. Dit model gaat uit van een groei van het autogebruik van 2 % per jaar. Feitelijke tellingen op de Concordialaan en Hoevenseweg tonen ondanks oplevering van woningen in bijvoorbeeld Schoenmakershoek een gematigder groei aan. Ter verificatie is besloten op alle relevante wegen nieuwe tellingen te verrichten. De gemeenteraad heeft in zijn vergadering van 6 oktober 2011 het standpunt van burgemeester en wethouders onderschreven en ingestemd met nieuw onderzoek.

***Het rapport "Actualisatie verkeerscijfers" d.d. 17 april 2012 wijst uit dat in de afgelopen vijf jaren het verkeer minder snel is gegroeid dan volgens het GGA model 2006 - 2020.***

In oktober 2011 is op alle relevante wegen het verkeer geteld. De resultaten van de tellingen zijn vergeleken met gegevens uit het GGA verkeersmodel 2006 – 2020. De vergelijking bevestigt het beeld dat de autonome groei<sup>3</sup> in de afgelopen jaar hooguit 1 % is geweest. Deze constatering rechtvaardigt een correctie in het model.

<sup>2</sup> GGA staat voor Gebieds Gerichte Aanpak. Het GGA verkeersmodel voor de regio Breda houdt in dat je bij het berekenen van een prognose voor het toekomstig verkeersaanbod niet alleen kijkt naar eigen gemeentelijke plannen maar ook naar de plannen van buurgemeenten. Deze plannen kunnen gevolgen hebben op verkeerstromen tussen gemeenten onderling.

<sup>3</sup> Autonome groei: (jaarlijkse) toename van het aantal autoritten als gevolg van ruimtelijke ontwikkeling, nieuwe infrastructuur, economische groei, toenemende welvaart, toename autobezit etc.

**Het rapport “Actualisatie Verkeerscijfers” d.d. 17 april 2012 toont aan dat de verwachting voor het verkeersaanbod in 2022 lager is dan in het “Verkeersonderzoek Spoorzone Noord” d.d. 1 augustus 2011.**

Het GGA verkeersmodel wordt gehanteerd voor het opstellen van prognoses voor de groei van het verkeersaanbod. Aan de hand van de uitkomsten van de tellingen is het model geactualiseerd, daarmee komt het uitgangspunt voor een prognose van de groei overeen met de feitelijke situatie.

Het huidige verkeersaanbod is slechts één van de data waaruit het model is opgebouwd. Een prognose van de groei wordt mede bepaald door de toename van het aantal autoritten als gevolg van de bouw van nieuwe woningen, bedrijven, voorzieningen evenals de aanleg en aanpassing van infrastructuur. Alle vaststaande plannen tot 2020 zijn in het model verwerkt (niet meer is niet meegenomen de bouw van een supermarkt in de Spoorzone Noord en de eventuele ontwikkeling van het gebied Hoge Haansberg is vanwege het ontbreken van concrete besluiten buiten beschouwing gehouden).

De nieuwe berekening voor het verkeersaanbod in het jaar 2022 levert het volgende beeld op voor het gemiddeld aantal motorvoertuigen per werkdag:

	Huidig aanbod 2011	Prognose aanbod 2022
Concordialaan	9.430	12.450
Hoevenesweg - zuid	8.780	11.220
Hoevenesweg - noord	9.500	11.430

De nieuwe prognoses liggen gemiddeld 3.000 motorvoertuigen lager dan volgens berekening in het “Verkeersonderzoek Spoorzone Noord” d.d. 1 augustus 2011. De toename van het verkeer is niet alleen een gevolg van de ontwikkeling van het gebied Spoorzone Noord.

**De groei van het verkeersaanbod leidt tot 2022 niet tot knelpunten in de doorstroming.**

Bij de start van het overleg met omwonenden over de ontwikkeling van plannen voor het gebied Spoorzone Noord werd geklaagd over het feit dat men vooral tijdens de spits niet altijd meteen kan invoegen in het verkeer op de Concordialaan. Tijdens de spits ontstaan als gevolg van gesloten spoorbomen er soms wachtrijen op de Hoevenesweg-Zuid en wordt soms ook de doorstroming op de rotonde Concordialaan – Hoevenesweg geblokkeerd. In die situatie kan het voorkomen dat er wachttijden ontstaan. De halteplaats op de Hoevenesweg Zuid geeft af en toe ook oponthoud. De vraag is of de wachttijden leiden tot onaanvaardbare knelpunten in de verkeersafwikkeling. Wachttijden worden persoonlijk beleefd en zijn mede afhankelijk van ervaringen.

Een IC-waarde berekening is een objectieve methode om de doorstroming te beoordelen. De IC-waarde is verhouding tussen intensiteit (I) en capaciteit (C). Als maat voor de kwaliteit van de verkeersafwikkeling wordt een waarde tussen 0 en 1 gehanteerd. Bij een IC-waarde lager dan 0.75 is er sprake van een onbelemmerde doorstroming, de wegcapaciteit is voldoende om de verkeersvraag op te vangen. Bij een IC-waarde tussen 0.75 en 1 ontstaat een toenemende kans op congestie. Bij een waarde hoger dan 1 ontstaan er structureel gedurende langere perioden van de dag files.

In het rapport “Actualisatie verkeerscijfers” wordt de methodiek nader toegelicht. De Afdeling bestuursrechtspraak accepteert deze methodiek (zie uitspraak d.d. 29 februari 2012 nr.201100688).

Toepassing van deze methodiek leidt tot de conclusie dat de IC-waarde op de Concordialaan thans 0.57 bedraagt en bij toename volgens prognose voor 2022 niet boven 0.75 komt. De doorstroming levert volgens deze methodiek geen knelpunten op.

Op de Hoevenseweg-Zuid ligt de IC-waarde thans op 0.64. Vanwege de groei van het verkeersaanbod en de toename van het aantal treinen over het spoor (toename goederenvervoer) stijgt de waarde in 2022 tot 0.80; er ontstaat incidentele congestie. Het incidentele karakter maakt structurele maatregelen niet direct nodig. Iedereen weet dat men bij spoorwegovergang soms langer moet wachten.

De methodiek is gebaseerd op de capaciteit op kruispuntniveau; dat houdt in dat bij het bepalen van de IC-waarde rekening wordt gehouden met andere weggebruikers. Verder is bij het bepalen van de IC-waarde op routes met een spoorwegovergang een neerwaartse correcties toegepast aan de hand van het aantal treinpassages per uur (naarmate er meer treinen per uur langskomen des te groter is de correctie).

***De ontwikkeling van de Spoorzone Noord in samenhang andere vaststaande ruimtelijke plannen leidt niet tot de noodzaak van structurele maatregelen; deze maatregelen zijn wel nodig bij de ontwikkeling van Hoge Haansberg.***

De heer Thijs pleit voor structurele maatregelen zoals de aanleg van tunnels onder het spoor, de doortrekking van de Aletta Jacobslaan al dan niet in combinatie met een noordelijke randweg. Op grond van het rapport "Actualisatie verkeerscijfers" d.d. 17 april 2012 is er geen reden om ter vermindering van het verkeersaanbod of ter bevordering van de verkeersdoorstroming in het noordwestelijk deel van de gemeente structurele maatregelen te treffen in de vorm van aanpassing van kruispunten of de aanleg van nieuwe infrastructuur. Behalve een oplossing voor de halteplaats op de rijbaan van de Hoevenseweg-Zuid worden geen andere aanpassingen voorgestaan. Op andere locaties is de noodzaak van maatregelen groter. Over eventuele maatregelen hiervoor worden in het nieuwe Gemeentelijk Verkeer en Vervoer Plan voorstellen gedaan.

Structurele maatregelen in het noordwestelijk deel van de gemeente zijn wel nodig bij een stedelijke ontwikkeling in het gebied Hoge Haansberg. Een ontwikkeling van dit gebied kan op termijn tot structurele problemen leiden op met name de Hoevenseweg – Zuid. De discussie over de oplossing moet in het kader van de beslissing over ontwikkeling van Hoge Haansberg of het nieuwe Gemeentelijk Verkeer en Vervoer Plan worden gevoerd. De effecten van de ontwikkeling van het gebied Spoorzone Noord geven volgens het rapport "Actualisatie Verkeerscijfers" d.d. 17 april 2012 geen aanleiding om deze discussie voorafgaand aan de vaststelling van het bestemmingsplan te voeren.

***Tijdens de bouw wordt rekening gehouden met de bereikbaarheid van bedrijven en woningen; een garantie voor voortdurende onbelemmerende bereikbaarheid wordt niet gegeven.***

De werkzaamheden in het plangebied Spoorzone Noord zullen gedurende het bouwrijp maken, de bouw en de definitieve inrichting van het openbaar gebied leiden tot bouwverkeer en beperking van de bereikbaarheid voor kortere of langere tijd. Het is de bedoeling om de overlast zoveel te beperken.

Om die reden is bijvoorbeeld al begin juli een noodweg naar het Litouwenplein aangelegd. Bewoners en gebruikers van het gebied zullen moeten accepteren dat men moet omrijden of de auto niet voor de deur kan stallen. Een plan voor een goede afwikkeling van het verkeer tijdens werkzaamheden is in voorbereiding en wordt begin september met bewoners en gebruikers van het gebied besproken.

De logistieke afwikkeling tijdens werkzaamheden heeft geen enkel verband met de regeling in het bestemmingsplan (het toekennen van bestemming en planregels) en vormt geen reden om de besluitvorming over dit plan op te houden.

***Incidenteel oponthoud als gevolg van bevoorrading is geen reden om af te zien van een ontwikkeling in de Spoorzone Noord.***

De heer Thijs heeft bij zijn zienswijze gevoegd een foto van een vrachtwagen die een deel van de Concordialaan blokkeert. Na ruim anderhalf jaar overleg en correspondentie brengt hij dit probleem in. Ten eerste is de vraag waarom hij dat nu pas doet. Ten tweede kan de vraag worden gesteld of het nodig is met vrachtwagens van deze omvang goederen af te leveren; zijn er geen afspraken te maken met de leverancier over kleiner materieel? Een derde vraag betreft het aantal keer dat de vrachtwagen komt en hoe laat? Indien dit een keer per dag is buiten het spitsuur hoeft dit niet onaanvaardbare situaties te leiden.

De heer Thijs kan dus in overleg met zijn leverancier zelf een bijdrage leveren aan de verkeersveiligheid en het bevorderen van de doorstroming. De bevoorrading van zijn bedrijf kan geen reden om van de ontwikkeling in de Spoorzone Noord af te zien.

***Systematiek regelgeving geluid en luchtkwaliteit is oorzaak van moeilijke toegankelijkheid van rapporten voor niet deskundigen.***

De heer Thijs klaagt over het feit dat de technische inhoud van rapporten voor niet deskundigen moeilijk te begrijpen is. Wettelijke regels, voorgeschreven rekenmethoden, toetsings-eenheden en normen zijn er oorzaak van dat rapporten voor niet deskundigen moeilijk leesbaar en slecht te begrijpen zijn. De materie is vaak complex. De in de Wet geluidhinder gehanteerde maat Lden of bij luchtkwaliteit gehanteerde jaar en uurgemiddelde concentraties zijn gebaseerd op wetenschappelijke studies.

Zij zijn bij wet voorgeschreven en de onderzoeken dienen daarop te worden gebaseerd. Het is dus niet zo eenvoudig om dit soort rapporten voor iedereen toegankelijk te maken.

***De geluidwaarden en waarden luchtkwaliteit blijven binnen het wettelijk kader en de doelstellingen van het milieubeleid.***

De heer Thijs stelt dat in de bestaande situatie de toelaatbare grenzen voor het geluid en de luchtkwaliteit al zijn bereikt en een verdere verslechtering onverantwoord is.

Ondanks wettelijk niet voorgeschreven is een berekening gemaakt van de huidige en de te verwachten geluidsbelastingen voor bestaande woningen. Hieruit blijkt dat zowel nu als in de toekomst wordt gebleven binnen de doelstellingen uit de gemeentelijke Milieuvisie voor geluid. Zeker nu is besloten om stil asfalt toe te passen op het deel van de Concordialaan tussen de rotondes met de Hoeveneseweg en de Zonnestad/Statenlaan. Het toepassen van stil asfalt leidt er toe dat de reductie (4 à 5 dB) voor sommige woningen groter is dan de toename. De algemene doelstelling voor heel Etten-Leur om de bestaande geluidkwaliteit te handhaven of zelfs te verbeteren wordt daarmee bereikt. De Wet geluidhinder kent alleen bij reconstructie van wegen regels voor bestaande situaties. Nu besloten is om op de Concordialaan stil asfalt toe te passen, blijft de regeling buiten beschouwing (er is namelijk geen toename van 2 dB).

Op basis van de huidige luchtkwaliteitgegevens worden nergens in Etten-Leur luchtkwaliteitsgrenswaarden uit de Wet milieubeheer overschreden. De nieuwbouw in de Spoorzone Noord draagt nauwelijks bij aan de jaar- en/of uurgemiddelde concentraties van stoffen in de lucht.

***Zienswijze verkaveling Don Boscokamer***

***Inhoud***

Het beperken van nieuwe functies leidt tot minder nieuw verkeer. De heer Thijs pleit voor het zo min mogelijk woningen in de Don Boscokamer en in elk geval geen gestapelde woningen.

Het voormalig schoolgebouw mag geen referentie zijn om voor gestapelde woningen te kiezen. Het schoolgebouw had geen woonbestemming en staat er niet meer. Ondanks het feit dat de verkaveling is bepaald, kan altijd nog het aantal woningen worden verminderd.

### **Oordeel**

#### ***Regeling in het ontwerp bestemmingsplan***

Aan de gronden in de Don Boscokamer zijn bouwvlakken toegekend voor de bouw van rijwoningen, patiowoningen en gestapelde woningen. De regeling is afgestemd op het besluit van de gemeenteraad d.d. 6 oktober 2011 inzake de Structuurvisie Spoorzone Noord. De gemeenteraad besloot tot maximaal 50 woningen in de Don Boscokamer. Het aantal bouwlagen voor de gestapelde bouw werd terug gebracht van vier naar drie.

#### ***De invloed van vijftig woningen op de verkeersafwikkeling op de Concordialaan is zeer beperkt.***

Op basis van kengetallen van het CROW<sup>4</sup> bedraagt het aantal autoritten bij 50 woningen gemiddeld 375 (vertrek en aankomst) verspreid over de dag. Het aanbod tijdens de spits bedraagt ongeveer 10 %; pakweg 38 autoritten.

Vergelijkt men dit aantal met het huidige gemiddelde van de ochtend- en avondspits op de Concordialaan (resp. ongeveer 700 à 800 auto's) dan gaat het om een zeer beperkt aantal extra autoritten. Geen reden om het aantal woningen terug te brengen.

Het voornemen om ter hoogte van de Edward Poppelaan een verbod voor linksafslaand verkeer in te stellen, voorkomt oponthoud door stilstaand afslaand verkeer op de Concordialaan. Het bevorderen van de doorstroming vormt evenmin reden om het aantal woningen te verminderen.

#### ***Het appartementencomplex in drie lagen langs de Hoevenseweg past in zijn omgeving, er is geen reden tot een andere invulling.***

De heer Thijs vindt gestapelde bebouwing langs de Hoevenseweg niet passend. Toch stond er ruim 60 jaar op deze locatie een schoolgebouw (gesloten front; goothoogte: 8,80 meter en bouwhoogte: 11,80 meter). Dit gebouw wordt vervangen door een complex gestapelde woningen. Omdat de bouwmassa's nagenoeg identiek zijn, kan niet hard worden gemaakt dat het complex gestapelde woningen niet past. Het feit dat het terrein nu braak ligt of het gebouw een andere functie krijgt, vormt geen reden een ander standpunt in te nemen.

Het schoolgebouw was een markant gebouw in zijn omgeving. De vervanging met een nieuw markant gebouw ligt voor de hand. Bovendien sluit dit aan bij de uitspraak van de gemeenteraad dat locaties langs entrees van de gemeente, entrees van wijken, bijzondere plekken in buurt- of wijkcentra en markante plekken liggend langs de hoofdwegen passende plaatsen zijn om een bijzonder accent te realiseren met woningen (zie bladzijde 89 van Structuurvisie Plus). De nieuwbouw langs de Hoevenseweg in drie bouwlagen past bovendien in de stedenbouwkundige context zonder afbreuk te doen aan bezonning of privacy.

Vanuit de oorspronkelijke invulling is er geen aanleiding om de Don Boscokamer met een parkachtige invulling als ruime voorkamer naar het centrum in te richten.

Meervoudig grondgebruik is in het programma van eisen voor de Spoorzone Noord uitdrukkelijk als optie meegenomen. Tijdens de planvorming is de stedenbouwkundige wens voor een markant gebouw in twee bouwlagen met kap of drie bouwlagen meerdere keren kenbaar gemaakt.

<sup>4</sup> CROW publicatie 256 "Verkeersgeneratie woon- en werkgebieden" en CROW publicatie 272 "Verkeersgeneratie voorzieningen – kengetallen gemotoriseerd verkeer"

## **Zienswijze Informatieverstrekking**

### **Inhoud**

De heer Thijs refereert aan het feit dat tijdens de periode van inspraak op het voorontwerp bestemmingsplan het “Verkeersonderzoek Spoorzone Noord” d.d. 1 augustus 2011 niet elektronisch kon worden geraadpleegd. Het onderzoek kon wel worden ingezien in het informatiecentrum. Ook het “Geluid- en luchtonderzoek” zou eveneens niet op de gemeentelijke website staan. Op verzoek zijn alle onderzoeken verstrekt waarbij is vermeld dat burgemeester en wethouders voor een deel de inhoud van deze onderzoeken niet hebben overgenomen vanwege twijfel over de resultaten.

Het niet elektronisch kunnen raadplegen van informatie wordt beschouwd als het achterhouden van informatie. Bovendien wordt het in twijfel trekken van resultaten van een onderzoek niet acceptabel geacht omdat dit in het verleden ook al heeft geleid tot onjuiste beslissingen (bijvoorbeeld het achterwege laten van de aanleg van tunnels).

### **Oordeel**

***De zienswijze heeft geen betrekking op de elektronische beschikbaarheid van onderzoeken en rapporten tijdens de terinzagelegging van het ontwerp bestemmingsplan.***

Zoals eerder vermeld maakt het “Verkeersonderzoek Spoorzone Noord” d.d. 1 augustus 2011 geen deel uit van het ontwerp bestemmingsplan. De zienswijze van de heer Thijs betreft niet de beschikbaarheid van onderzoeken in de ontwerp fase. De inhoudelijke behandeling van de zienswijze kan daarom achterwege blijven. Voor nadere informatie wordt verwezen naar het “Eindverslag inspraak voorontwerp bestemmingsplan Spoorzone Noord” (d.d. 3 april 2012).

***Burgemeester en wethouders hebben het recht een advies van derden zelfstandig te beoordelen.***

De heer Thijs vindt dat burgemeester en wethouders niet zo maar de conclusies uit het “Verkeersonderzoek Spoorzone Noord” d.d. 1 augustus 2011 ter zijde mogen leggen. Dit rapport maakt geen deel uitmaakt van het ontwerp bestemmingsplan en de beslissing om de conclusies niet volledig over te nemen staan formeel niet ter discussie.

Overigens hebben burgemeester en wethouders altijd het recht om de conclusies ter discussie te stellen en op dat gebied nader advies in te winnen of onderzoek te plegen.

### **Conclusie**

De zienswijze van de heer Thijs geeft geen aanleiding om af te zien van het aanbieden van een voorstel aan de gemeenteraad tot vaststelling van het bestemmingsplan. De zienswijze leidt evenmin tot een voorstel tot aanpassing van onderdelen van het plan.

## **Zienswijze familie Van de Ven (Edward Poppelaan 6)**

De zienswijze van de familie Van de Ven bevat eveneens verschillende opmerkingen over het ontwerp bestemmingsplan en de procedure tot op heden.

De zienswijze van de familie Van de Ven komt soms overeen met haar reactie op het voorontwerp bestemmingsplan. Op veel onderdelen zal het oordeel niet anders luiden dan verwoord in het “Eindverslag inspraak voorontwerp bestemmingsplan Spoorzone Noord” (d.d. 3 april 2012).

## **Zienswijze algemeen**

### **Inhoud**

De familie Van de Ven kan zich niet vinden in het kader dat ten grondslag ligt aan het ontwerp bestemmingsplan. Hij vindt dat de kernwaarden die door omwonenden zijn geformuleerd onvoldoende zijn gehonoreerd. Het betreft:

1. veiligheid in en om het plangebied voor alle bewoners en gebruikers;
2. leefbaarheid voor bewoners en omwonenden;
3. behoud van het groene karakter.

De familie Van de Ven vindt dat onvolledig is geïnformeerd, niet alle rapporten digitaal beschikbaar waren of zij moet wachten op extra onderzoek. Zij vindt de geen betrouwbare partner. Het gevoel bestaat dat de trein op stoom is en de bewoners er achteraan mogen rennen

### **Oordeel**

***Veiligheid, leefbaarheid en behoud groen zijn uitdrukkelijk bij de planvorming betrokken.***

Voorafgaand aan de planontwikkeling zijn in beeld gebracht die aspecten die van belang zijn op het gebied van veiligheid, leefbaarheid en behoud groen. Tijdens de planontwikkeling zijn de aspecten onderwerp van discussie geweest en nader onderzocht. Op basis van de resultaten hiervan zijn keuzes gemaakt.

De keuzes worden door de familie Van de Ven niet in alle gevallen onderschreven; dat betekent niet dat aan voornoemde aspecten onvoldoende aandacht is besteed.

***Alle relevante informatie is verstrekt of op verzoek beschikbaar gesteld.***

Onduidelijk is welke informatie voor de familie Van de Ven ontbreekt om een goed oordeel te vormen. Ten behoeve van de discussie in de klankbordgroep zijn diverse memo's met informatie verstrekt. De verslagen zijn zowel per post als e-mail toegezonden en vervolgens op internet geplaatst. Via brieven, e-mail berichten en informatiebulletins is men voortdurend op de hoogte gesteld van de laatste stand van zaken. Alle relevante gegevens zijn op de gemeentelijke website geplaatst en waren op aanvraag in papieren of digitale vorm beschikbaar. Verder is in gesprekken informatie verstrekt. Als de opmerking betrekking heeft op het digitaal beschikbaar stellen van het "Verkeersonderzoek Spoorzone Noord" d.d. 1 augustus 2011 dan wordt verwezen naar de beoordeling van de zienswijze van de heer Thijs en het antwoord hierover in het "Eindverslag inspraak voorontwerp bestemmingsplan" (d.d. 3 april 2012).

***De voorgeschreven procedures worden en zijn gevolgd.***

In het planproces tot op heden zijn alle voorgeschreven procedures gevolgd en stappen doorlopen. Omwonenden zijn sinds september 2010 bij de planvorming betrokken; ruim twee jaar nadien worden de werkzaamheden in het veld gestart. De ontwikkeling is dus niet van vandaag op morgen.

## **Zienswijze Don Boscokamer**

### **Inhoud**

De invulling van de Don Boscokamer met vijftig woningen (deels hoogbouw) sluit volgens de familie Van de Ven niet aan op de bestaande bebouwing aan de randen van het plangebied bestaande uit kavels van ongeveer 1000 m<sup>2</sup>.

Woningen met een perceelomvang van maximaal 200 m<sup>2</sup> staan daarmee in een schril contrast. Economische factoren mogen geen reden tot verdichting zijn. Evenmin kan de bouwregeling in het geldend bestemmingsplan (bebouwingspercentage: 70%) de maatstaf zijn voor een andere ruimtelijke invulling met woningen. De regeling in dit plan is afgestemd op het gebruik voor een educatieve invulling.

De familie Van de Ven vraagt nadere informatie over de afstand tussen haar woning en de nieuwbouw.

Onder verwijzing naar de bouwhoogte in het Bouwbesluit (minimaal 2.60 meter) en rekeninghoudend met de dikte van een verdiepingvloer bedraagt de bouwhoogte voor drie bouwlagen langs de Hoevenseweg hooguit 8,70 meter. Het verzoek is om de regeling voor de maximale bouwhoogte hierop af te stemmen. De familie Van de Ven begrijpt niet waarom een bouwhoogte van 11 meter wordt aangehouden. Zij vermoedt dat de bouwhoogte is afgestemd op het schetsplan voor de nieuwbouw. Dit is de omgekeerde wereld; eerst moet de norm worden gesteld en vervolgens het schetsplan ontwikkeld.

De bouwmassa langs de Hoevenseweg schermt het zicht van het internaatsgebouw af. Een onderbreking van de bouwmassa zou bijdragen aan het behoud van het zicht op dit gebouw. Tevens bevat de zienswijze een pleidooi voor behoud van het internaatsgebouw.

De familie Van de Ven heeft in het kader van de inspraak op het voorontwerp het aantal parkeerplaatsen ter discussie gesteld. In het eindverslag is een antwoord gegeven. Volgens de familie Van de Ven klopt de berekening niet waardoor er een kleiner verschil is tussen het aantal parkeerplaatsen volgens de CROW norm en het in de uitwerking opgenomen aantal. Verder herhaalt de familie Van de Ven dat bij starterswoningen de parkeernorm op 2 moet worden gesteld. Een norm van 1.6 parkeerplaats per woning is te laag. Veel samenwonende starters werken beide en hebben elk een eigen auto.

De toestemming voor de uitoefening van een aan huisgebonden beroep moet worden gekoppeld aan de voorwaarde om te parkeren op eigen terrein. Dit voorkomt parkeeroverlast in de directe omgeving. Als aan deze voorwaarde niet wordt voldaan moet geen toestemming worden verleend of de regeling niet worden open gesteld.

Tot slot pleit de familie Van de Ven tot de aanleg van extra parkeerplaatsen tegenover de bestaande panden aan de Edward Poppelaan. Dit moet ongewenst parkeren op het terrein van de bestaande panden voorkomen.

### **Oordeel**

#### ***Opmerkingen over de opzet van de Don Boscokamer zijn bij de zienswijze van de heer Thijs aan de orde geweest.***

Voor de beoordeling van de opmerkingen over de invulling van de Don Boscokamer wordt in eerste instantie verwezen naar de beoordeling van zienswijze van de heer Thijs over dit onderwerp. De opmerkingen uit de zienswijze van de familie Van de Ven die daarin niet aan de orde komen, worden afzonderlijk beoordeeld.

#### ***De woningbouw in de Don Boscokamer levert de juiste bijdrage aan optimalisatie van de totale woningvoorraad.***

Bij aanvang van het proces is in het programma van eisen kenbaar gemaakt voor welke doelgroep de gemeente wil bouwen, namelijk ouderen en starters. De omvang van de woningen en bijhorende bouwpercelen is hierop afgestemd.

De stelling dat woningen op kleine percelen in schril contrast staan tot de aanwezige percelen wordt niet onderschreven. De aantrekkelijkheid van woonwijken in Etten-Leur is juist de mix van woningen qua aard en perceelsomvang.



De omvang van percelen aan de zuidzijde van de Edward Poppelaan vormt geen maatstaf voor de inrichting van de Don Boscokamer. De percelen maakten deel uit van het voormalige klooster- en schoolcomplex. De oorspronkelijke functie van sommige gebouwen aan de zuidzijde van de Don Boscokamer was dus anders.

De verkaveling van de Don Boscokamer kent een gegarandeerde open ruimte voor groen en groene retentie. Deze ruimte draagt bij aan een goed woonklimaat. De regeling in het ontwerp bestemmingsplan "Spoorzone Noord" is een verbetering ten opzichte van de regeling in het geldend bestemmingsplan. In vergelijking met deze regeling mag het terrein minder worden bebouwd (ongeveer 45 % in plaats van 70 %), is alleen de woonfunctie toegestaan (in plaats van allerlei vormen van maatschappelijk gebruik (educatief, sociaal cultureel, sociaal medisch) of kantoren met bijhorende verkeersaantrekkende werking) en zijn afhankelijk van de bouwtypen de bouwhoogtes verlaagd (rijenwoningen: 10 meter, patiowoning: 4 meter met opbouw tot 7.80 meter en gestapelde woningen: 11 meter in plaats van 12 meter) Deze aanpassingen logenstraffen de suggestie dat bedrijfseconomische redenen doorslaggevend zijn geweest voor de verkaveling. Het type woning, de oorspronkelijke stedenbouwkundige invulling en goede (groene) woonomgeving zijn doorslaggevend geweest voor de opzet van de Don Boscokamer.

De afstand tussen de woning Edward Poppelaan 6 en het bouwvlak voor patiowoningen bedraagt 18 meter.

***De bouwhoogtebepaling voor de gestapelde bebouwing aan de Hoevenseweg wordt niet aangepast.***

De maximale bouwhoogte voor de gestapelde bebouwing is in het ontwerp bestemmingsplan is bepaald op 11 meter, dit blijft zo. De berekening van de familie Van de Ven is aardig maar niet geënt op de praktijk. De hoogte is bepaald aan de hand van ervaring met bebouwing in drie bouwlagen zoals het complex Crispijn - Contrefort aan de Barbierstraat (plan Schoenmakershoek). De bouwhoogte bij drie bouwlagen bedraagt vanaf peil tot dak ongeveer 9.50 meter. Het complex kent een dakrand waardoor de totale bouwhoogte maximaal 11.40 meter is. De maximale bouwhoogte in het ontwerp bestemmingsplan is hierop afgestemd. De bouwhoogte van 11 meter maakt het mogelijk om in de bouwmassa enige differentiatie aan te brengen. Een afwisseling in bouwhoogte komt de beleving ten goede.

Het schetsplan voor de gestapelde bebouwing is ontwikkeld op basis van de planregels in het voorontwerp bestemmingsplan (d.d. 16 november 2011). Het schetsplan is pas in eind januari 2012 aan bewoners gepresenteerd. Dit schetsplan kent een bouwhoogte van maximaal 10,55 meter (middendeel). Deze hoogte sluit aan bij de regels voor de maximale bouwhoogte.

***Behoud van het internaatsgebouw staat niet vast.***

Het internaatsgebouw heeft geen status als monument. Ofschoon het gaat om een markant gebouw in zijn omgeving, ontbreken de monumentale waarden. Het gebouw is tot eind 2015 verhuurd. Wat er na deze periode met dit gebouw gebeurt, is onzeker. Verschillende opties zijn in beeld waaronder vervangende nieuwbouw.

Pas na sloop van het schoolgebouw langs de Hoevenseweg ontstond er vanaf deze weg zicht op het gebouw. Eerder is toegelicht waarom er voor gekozen wordt om op de locatie van de school een nieuw markant gebouw te bouwen. De oorspronkelijke structuur wordt hersteld en daarmee verdwijnt het zicht op het internaatsgebouw. Er is geen reden om ter behoud van dit zicht van herstel van de oorspronkelijke structuur af te zien.

***In de Don Boscokamer wordt aan de normen voor parkeren voldaan; bijstellen van de normen is niet nodig.***

In de onderstaande tabel is opgenomen de differentiatie qua woningen volgens voorlopige opgave van de Woonstichting, parkeernorm en bijhorend aantal parkeerplaatsen (volgens bijlage 1 horend bij de toelichting van het ontwerp bestemmingsplan).

Type	Aantal woningen	Parkeernorm per woning	Aantal parkeerplaatsen
Goedkoop	9	1,6	14,4
Middelduur	26	1,8	38,8
Duur	15	2	30,0
	50	-	83,3

In het "Eindverslag inspraak voorontwerp bestemmingsplan" (d.d. 3 april 2012) is gemeld dat volgens de norm er ongeveer 72 plaatsen nodig zijn. Dit aantal correspondeert niet met bovenstaande tabel. Het aantal is waarschijnlijk nog gebaseerd op een andere verdeling (met veel meer goedkope woningen). De omissie wordt erkend. Dat neemt niet weg dat er in de verkaveling 94 parkeerplaatsen zijn opgenomen. Dit aantal staat los van de plaatsen op het parkeerterrein bij de brede school die in avond- en weekenduren ook dienst kunnen doen als parkeerruimte voor bewoners en bezoekers. Ook de parkeerplaatsen in de groenstrook achter de woningen en bedrijven aan de Concordialaan zijn buiten beschouwing gelaten. Het aantal plaatsen in de omgeving is ruim voldoende om ook de huishoudens met twee wagens van een parkeerplaats te voorzien. Het verhogen van de minimum norm is niet noodzakelijk.

De regeling voor het verlenen van toestemming voor het uitoefenen van een aan huis gebonden beroep is standaard voor heel Etten-Leur. In hoofdzaak gaat het om een bedrijf zonder veel personeel of veel bezoek aan huis. De activiteiten zijn beperkt qua omvang en worden vooral overdag uitgeoefend. Een deel van de parkeerplaatsen in de omgeving is dan vrij omdat men naar het werk is. Er zijn dan voldoende parkeerplaatsen beschikbaar. Er is er geen reden om de toestemming voor de uitoefening van een aan huis gebonden beroep alleen toe te kennen als er voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein is (wat gelet op het type woning ook fysiek onmogelijk is).

In het oordeel over de zienswijze van de heer De Hoon is vermeld dat wordt gekozen voor een grotere groene verblijfsruimte in plaats van versnippering van groen. Om die reden wordt het verzoek om het parkeren voor de patiowoningen deels in deze ruimte onder te brengen niet gevolgd. De voorkeur gaat er naar uit om parkeerinfrastructuur te bundelen. Eventueel gebruik van parkeerplaatsen op de privé terreinen ten zuiden van de Edward Poppelaan kan worden voorkomen door het eigen terrein voldoende af te scherm.

Tot slot wordt opgemerkt dat de regeling in het bestemmingsplan voor de openbare ruimte de mogelijkheid biedt om indien in de praktijk gewenst extra parkeerplaatsen aan te leggen.

### **Zienswijze verkeer**

#### **Inhoud**

De familie Van de Ven plaatst kanttekeningen bij de routes voor schoolgaande kinderen. De kanttekeningen hebben betrekking op de oversteek Hoevenseweg - Edward Poppelaan en de perronoversteek. De laatste oversteek kent een barrière voor het gebruik door fietsers. Het vervangen van de oversteek door een tunnel kan volgens de familie Van de Ven een oplossing zijn voor een aantal potentieel gevaarlijke punten voor fietsers en voetgangers (Spoorlaan - Hoevenseweg, oversteekplaats Hoevenseweg - Edward Poppelaan, rotonde Hoevenseweg-Concordialaan en kruising Concordialaan-Veldweg - Edward Poppelaan).

De familie Van de Ven stelt dat het op doordeweekse dagen voor auto's erg lastig is om vanaf de Edward Poppelaan op de Concordialaan te komen. Zij verwacht dat als gevolg van het plan Spoorzone Noord dit nog lastiger wordt. Tijdens de spits komen er op Edward Poppelaan meer weggebruikers. Zonder aparte voorziening voor fietsers ontstaan er gevaarlijke situaties. Fietsers en auto's zullen elkaar blokkeren indien de weg niet wordt verbreed en er geen ruimte is om een fietser te passeren. Er moeten passende maatregelen worden getroffen om huidige en nieuwe bewoners straks goed van en naar huis te laten rijden. Het instellen van een verbod om linksaf te slaan bij het verlaten van de Edward Poppelaan richting Concordialaan is niet de oplossing. De oversteekplaats voor schooljeugd kan eenvoudig opgeschoven worden naar de andere zijde van de school; hier zijn er geen problemen met kruisend verkeer. Bovendien is het op vier korte momenten op een dag een probleem en de rest van de dag en in de weekenden niet meer. Voor die vier korte momenten moeten de bewoners altijd omrijden via de rotonde Zonnestad!

De familie Van de Ven verwijst naar het "Verkeersonderzoek Spoorzone"d.d. 1 augustus 2011. Zij trekt uit het onderzoek de conclusie dat na realisatie van de nieuwbouw in de Spoorzone Noord de rotonde de verkeersstromen in de (avond)spits niet aan kan. Maatregelen zijn noodzakelijk om een goede verkeersafwikkeling te garanderen. De familie Van de Ven is van mening dat deze conclusie zonder onderbouwing wordt genegeerd en het gemeentebestuur het advies in het onderzoek niet in de wind mag slaan. De familie Van de Ven plaatst tevens een kanttekening bij de beschikbaarheid van het onderzoek op internet en merkt op dat de resultaten van aanvullend onderzoek nog altijd niet beschikbaar zijn. Eerst moeten de problemen rondom de verkeersafwikkeling zijn opgelost alvorens het bestemmingsplan vast te stellen.

### **Oordeel**

#### ***Een standpunt over de verkeersveiligheid rondom de school is opgenomen bij de zienswijze van de medezeggenschapsraad.***

De opmerkingen over de oversteek aan de Hoevenseweg, de oversteekplaats bij de Edward Poppelaan (inclusief verbod voor linksafslaand verkeer) en een alternatief voor deze oversteek zijn aan de orde gekomen bij het oordeel over de zienswijze van de medezeggenschapsraad. Korthedshalve wordt naar dit oordeel verwezen.

#### ***De resultaten van het onderzoek van Movares inzake het verbeteren van de perronoversteek worden afgewacht.***

Adviesbureau Moraves heeft opdracht voor het opstellen van een quick-scan naar de mogelijkheden om de oversteek via het perron voor fietsers te verbeteren. Als onderdeel van de studie is het aantal fietsers op de oversteek en de spoorwegovergangen aan de Hoevenseweg en de Brabantlaan geteld. De resultaten van de telling en ideeën voor de inpassing van een tunnel en verbetering van de perronoversteek zijn in een oriënterend overleg met medewerkers van ProRail, Nederlandse Spoorwegen en gemeente besproken. De uitkomsten van dit overleg worden gebruikt om de quick-scan op te stellen. In dit stadium is het nog te vroeg om al uitspraken te doen. De quick-scan zal uiteindelijk een antwoord geven op de vraag of een verbetering van de perronoversteek bijdraagt aan het oplossen van andere knelpunten. De verwachtingen van de familie Van de Ven kunnen wel eens te hoog zijn. Tevens wordt betwijfeld of de opgesomde potentieel gevaarlijke oversteekplaatsen inderdaad wel gevaarlijk zijn. Een discussie daarover staat buiten de orde van de vaststelling van het bestemmingsplan voor de Spoorzone Noord. De discussie over knelpunten moet worden gevoerd in het kader van het nieuwe Gemeentelijk Verkeer en Vervoer Plan.

***Voetgangers en fietsers krijgen volop de aandacht bij de inrichting van de openbare ruimte in en rondom de Don Boscokamer.***

Langs de Hoevenseweg, de Concordialaan en de Zonnestad liggen voet- en fietspaden. Het gebied Spoorzone Noord wordt ingericht als verblijfsgebied; de automobilist is ter plaatse te gast en past zijn rijgedrag daarop aan. De inrichting van de weg wordt afgestemd op een rijsnelheid van maximaal 30 km per uur. De Edward Poppelaan krijgt een wegbreedte van 5,5 meter. De weg heeft het karakter van een woonstraat. Het aantal weggebruikers is gelet op het aantal omwonenden beperkt. De fietser krijgt alle ruimte om via deze weg veilig naar school te gaan. Binnen een 30 km gebied passen geen afzonderlijke fietspaden.

***Het standpunt inzake het Verkeersonderzoek Spoorzone Noord d.d. 1 augustus 2011 is bij zienswijze van de heer Thijs verwoord.***

Om niet in herhaling te vervallen wordt voor het antwoord op de zienswijze over voornoemd onderzoek verwezen naar het antwoord op de zienswijze van de heer Thijs. Het is de familie Van de Ven wellicht ontgaan dat vanaf 23 mei de nieuwe verkeerscijfers op internet staan en een papieren exemplaar van het rapport kon worden ingezien in het informatiecentrum van het stadskantoor.

**Zienswijze groenstructuur**

**Inhoud**

De familie Van de Ven acht in het belang van het behoud van het groen dat een regeling wordt opgenomen in het bestemmingsplan. Verder pleit zij voor behoud en aanvullen van de eikenlaan beplanting langs de Edward Poppelaan om ook in het zuidwestelijke deel van het plangebied het groene karakter te behouden en te versterken.

**Oordeel**

***Regeling in het bestemmingsplan***

In het ontwerp bestemmingsplan zijn alleen het groen voor de gestapelde woningen aan de Hoevenseweg, het compenserend groen nabij de Zonnestad en het Jacobusbos bestemd tot "Groen"; bestaande laan- en terreinbeplanting vallen binnen de andere bestemmingen. De planregels voor deze bestemmingen gaan niet over het kappen van bomen, de regels in de Algemeen Plaatselijke Verordening (APV) zijn daarop van toepassing. Een aanvullende regeling in het bestemmingsplan is niet gebruikelijk en leidt tot een extra administratieve procedure.

***De kap van bomen langs Edward Poppelaan is nodig voor het verbreden van de weg, bij de definitieve inrichting van het gebied wordt een groenplan opgesteld.***

De bomen langs de noord- en oostzijde van de Edward Poppelaan moeten voor groot deel wijken ten gunste van de verbreding van de weg van 3,5 naar 5,5 meter. De verbreding is nodig voor een goede en veilige verkeersafwikkeling. Bij de afbouw van het gebied wordt een ontwerp gemaakt voor een groenplan; dan wordt bekeken of nieuwe vervangende bomen worden geplant.

## **Conclusie**

De zienswijze van de familie Van de Ven geeft geen aanleiding om af te zien van het voorstellen om aan de gemeenteraad een voorstel tot vaststelling van het bestemmingsplan “Spoorzone Noord” aan te bieden. De zienswijze leidt evenmin tot een voorstel tot aanpassing van onderdelen van het plan.

## **Zienswijze van de heer Oomen**

De zienswijze van de heer Oomen bevat eveneens diverse opmerkingen over het plan. De opmerkingen zijn per onderwerp gegroepeerd. Eerder heeft de heer Oomen een reactie gegeven op het voorontwerp bestemmingsplan; veel opmerkingen komen in de zienswijze op het ontwerp plan terug. Het oordeel zal veelal niet afwijken van het oordeel opgenomen in het “Eindverslag inspraak voorontwerp bestemmingsplan Spoorzone Noord” (d.d. 3 april 2012).

De heer Oomen merkt op erg ongerust te zijn over de plannen. Hij vindt de plannen erg onrechtvaardig. Hij aanvaardt dat in de Spoorzone Noord gebouwd wordt. Hij hoopt dat de gemeenteraad een weloverwogen besluit neemt na eigen onderzoek en het vergaren van informatie bij betrokken burgers.

## **Zienswijze verkeer, geluid en luchtkwaliteit**

### **Inhoud**

De opmerkingen van de heer Oomen komen sterk overeen met de opmerkingen van de heer Thijs. De opmerkingen kunnen als volgt worden samen gevat:

- alvorens een beslissing te nemen over het bestemmingsplan “Spoorzone Noord” en met de bouw te starten, moeten er concrete structurele maatregelen worden genomen om te verwachten verkeersproblemen te voorkomen en de verkeersstructuur te verbeteren;
- burgemeester en wethouders onderschatten deze problemen en kunnen niet zonder meer afwijken van het advies van een deskundige zoals opgenomen in het “Verkeersonderzoek Spoorzone Noord” d.d. 1 augustus 2011;
- de gemeenteraad moet aan de hand van dit onderzoek zelf een oordeel vellen;
- actuele verkeersgegevens en prognoses tonen aan dat de groei van het verkeer enorme gevolgen heeft voor de verkeersveiligheid en leefbaarheid;
- indien de plannen voor Spoorzone Noord worden doorgezet kan dit niet zonder harde toezeggingen over afdoende maatregelen ter bevordering van de verkeersveiligheid en ter verbetering van het woonklimaat.

De heer Oomen herhaalt zijn bezwaar tegen de ontsluiting van een tweede fiets- en voetgangersoversteek in het verlengde van de Don Boscolaan. De verkeersintensiteit op de Hoevenseweg/Spoorlaan is dusdanig hoog dat een dergelijke oversteek de veiligheid van de fietser en voetganger ernstig in gevaar brengt.

Een snelle oplossing voor de verkeersproblematiek op het stuk Hoevenseweg/Spoorlaan, waarbij betrokken de bushaltes aan beide zijden van de weg, wordt het wenselijk geacht. Beide bushaltes zijn overbodig geworden, worden amper tot niet meer gebruikt en binnen acceptabele loopafstand zijn er alternatieven. De heer Oomen pleit dan ook voor het verwijderen van beide haltes en het doortrekken van de bestaande groen voorzieningen aan beide zijdes van de weg.

De heer Oomen concludeert aan de hand van het Geluid en luchtonderzoek dat geluidbelasting op de Concordialaan en de Hoevenseweg toeneemt met zo'n 20 a 25% en alle normwaarden ruim worden overschreden. Om de bouwplannen te kunnen uitvoeren moet men de maximale grenswaarden van geluid en luchtkwaliteit aanpassen. Volgens de heer Oomen voldoende reden om de besluitvorming betreffende Spoorzone Noord te herzien.

### **Oordeel**

***Het standpunt inzake het Verkeersonderzoek Spoorzone Noord d.d. 1 augustus 2011 en de verkeersafwikkeling is bij zienswijze van de heer Thijs verwoord.***

Om niet in herhaling te vervallen, wordt voor het antwoord op de zienswijze over voornoemd onderzoek en verkeersafwikkeling verwezen naar het antwoord op de zienswijze van de heer Thijs.

***Over de uitwerking van de doorsteek voor fietsers en voetgangers in het verlengde van de Don Boscolaan moet nader overleg plaats vinden.***

De aanleg van de doorsteek voor fietsers en voetgangers vanaf de Don Boscolaan naar de Hoevenseweg is het ontwerp bestemmingsplan planologisch mogelijk gemaakt. Deze doorsteek biedt de fietser/voetganger komend uit het gebied richting de Hoevenseweg een veilig alternatief voor de route langs de Concordialaan. Tot op heden is het niet de bedoeling dat de fietser/voetganger ter plaatse de weg kruist richting de Konijnenberg. De oversteek van oost naar west v.v. wordt fysiek onmogelijk gemaakt.

De medezeggenschapsraad basisschool Den Overkant stelt dit standpunt juist ter discussie. Overleg met de medezeggenschapsraad en belanghebbenden moet leiden tot nadere besluiten.

De beslissing of er al dan niet een oversteek naar de Konijnenberg komt, hoort niet tot de reikwijdte van het bestemmingsplan. Mettertijd kan een verkeersbesluit worden aangevochten.

***De doorstroming op de westelijke rijbaan van de Hoevenseweg bij de busstop heeft de aandacht.***

In het voorstel aan de gemeenteraad inzake de vaststelling van de Structuurvisie Spoorzone Noord is gemeld dat het de bedoeling is om voor de korte termijn maatregelen te treffen ten aanzien van de bushalte aan de Hoevenseweg. De maatregelen variëren van het opheffen van de halte, tot de aanleg van een opstelstrook voor de bus of de aanleg van een buffer. Over het opheffen van de haltes moet het Reizigersoverleg Brabant (ROB) advies uitbrengen. Het ROB gaat vooralsnog niet akkoord met het opheffen van de halte; aanvullend overleg is nodig. Recente tellingen wijzen uit dat de halte maar zeer beperkt wordt gebruikt. Indien opheffen echt niet haalbaar is, komen de andere maatregelen in beeld. Deze maatregelen kunnen binnen de bestemming "Verkeer" worden uitgevoerd.

***De toename van het geluid op de panden aan de Hoevenseweg noopt niet tot het treffen van maatregelen.***

De regeling in de Wet geluidhinder is alleen van toepassing op nieuwbouw of reconstructie van wegen. De woning Hoevenseweg 5 is bestaand en op het weggedeelte voor deze woning is in het kader van dit plan geen reconstructie voorzien. De groei van het verkeersaanbod kan plaatsvinden zonder wettelijke grondslag tot het treffen van maatregelen.

De gevelbelasting op de Hoevenseweg 5 bedraagt nu 56 dB; volgens berekening in 2022 neemt de belasting tot ongeveer 57,4 dB (beide belastingen zijn berekend na correctie van 5 dB ex artikel 101 Wgh)<sup>5</sup>.

De toetsing aan de uitgangspunten in de Milieuvisie geeft geen aanleiding om thans tot het treffen van maatregelen over te gaan. In de toekomst kan bij reconstructie van de weg worden overwogen de asfaltlaag te vervangen door een dunne deklaag B. De geluidbelasting op de gevel vanwege wegverkeerslawaai kan dan met 4 dB worden gereduceerd.

### **Zienswijze Don Boscokamer**

#### **Inhoud**

De heer Oomen heeft eerder in het kader van de inspraak op het voorontwerp bestemmingsplan bezwaar gemaakt tegen hoogbouw langs de Hoevenseweg. Hij herhaalt zijn bezwaren, inhoudende de aantasting van het woon- en leefklimaat door extra inbreuk op de privacy door continue aanwezigheid van bewoners en de aanwezigheid van balkons aan de voorzijde.

Hij vindt het bovendien vreemd dat woonkamers en balkons aan de zijde van de Hoevenseweg komen. Deze zijde kent de hoogste geluidsbelasting. De heer Oomen heeft sterk het vermoeden dat WEL het maximale nut uit de gronden tracht te halen en geen belang hecht aan de daaruit ontstane bezwaren. De commerciële belangen van WEL, de haast met de bouw van de school mogen geen reden zijn om zijn bezwaren te negeren. Straks heeft men er spijt van.

Nu bij raadsbesluit is besloten dat aan de Zonnestad de bouw van een supermarkt geen doorgang vindt, stelt de heer Oomen voor het totale plan te heroverwegen en opnieuw in te delen. Een spreiding van het aantal woningen en aanpassing van de hoogte maakt dat het plan Spoorzone Noord beter past binnen het stedelijk gebied binnen Etten-Leur. De heer Oomen is voorstander van het realiseren van hoogbouw aansluitend op de hoogbouw bij de Zonnestad en een open parkachtige invulling in de Don Boscokamer. Langs de entree van de gemeente komt zo een ruime voorkamer aansluitend op een open groen centrum (zijn visie voor Etten-Leur anno 2020).

#### **Oordeel**

***De opmerkingen over de opzet van de Don Boscokamer zijn bij de zienswijze van de heer Thijs en de familie Van de Ven aan de orde gekomen.***

De opzet van de Don Boscokamer is zowel in de zienswijze van de heer Thijs als in de zienswijze van de familie Van de Ven een onderwerp van discussie. Het antwoord op deze zienswijze is tevens een antwoord op de zienswijze van de heer Oomen. De aspecten die niet in het antwoord zijn opgenomen, worden afzonderlijk behandeld.

***De inbreuk op de privacy voor de woning Hoevenseweg 5 is niet anders dan op soortgelijke locaties.***

Het gevoel van aantasting in de privacy kent veelal een persoonlijk karakter. De uitspraken van de Afdeling bestuursrechtspraak waarbij een oordeel wordt gevraagd over dit aspect worden sterk bepaald door de individuele omstandigheden. Indien er tussen appartementenbouw en woningen in de nabijheid voldoende afstand in acht wordt genomen, acht de Afdeling niet gauw aannemelijk dat er sprake is van een onaanvaardbare aantasting van de privacy of inbreuk op de persoonlijke levenssfeer.

<sup>5</sup> De wettelijke correctie is mogelijk met het oog op het stiller worden van het verkeer.

Zeker in een binnenstedelijke situatie moet worden aanvaard dat volledige privacy niet kan worden gegarandeerd. Het verschil aan gebruik (school of wonen) doet er niet toe. Bovendien moet men rekening houden met veranderende maatschappelijke woonvoorkeuren. De afstand tussen de voorgevel van de appartementen en de woning Hoevenseweg 5 bedraagt 50 meter of meer. Op andere locaties is de afstand tussen woningen en appartementen vaak minder (zie tabel).

Hieruit blijkt dat er geen reden is om uit oogpunt van verlies aan privacy af te zien van gestapelde bebouwing langs de Hoevenseweg. Recent achtte de Afdeling rechtspraak dat bij een afstand van 40 meter verlies aan privacy niet in het geding is (uitspraak d.d. 29 februari 2012 nr. 201100688/1).

locatie	Aantal bouwlagen	Minimale afstand tot woningen
Prinsenstaete Boeieraak	3 en 4	ca. 28 m
Hoek Bisschopsmolenstraat - Withofstraat	4	ca. 24 m
Brabantpark	4 en 5	ca. 41 m
Elisabethpark	4 en 5	ca. 30 m
Waldhoornlaan	4	ca. 26 m

### ***Ook aan de zijde van de Zonnestad wordt gestapelde bebouwing voorzien.***

De heer Oomen stelt voor om de hoogbouw maar onder te brengen aan de westzijde van de Zonnestad. Hoogbouw past inderdaad in het straatbeeld van de Zonnestad en is dan ook in de structuurvisie voor de Spoorzone Noord opgenomen. Dit is geen argument om vervolgens af te zien van gestapelde bebouwing langs de Hoevenseweg. Elke locatie moet worden beoordeeld qua gewenste stedenbouwkundige invulling. Persoonlijke voorkeuren van omwonenden kunnen niet leidend zijn.

De bewoners van de appartementen aan de Kruisberg en Wissel met uitzicht op de Zonnestad zien het liefst de sportvelden gehandhaafd, niettemin wordt in het algemeen belang besloten tot het bebouwen van deze velden.

### ***Het gemeentelijk ontheffingenbeleid staat woonkamers en buitenruimten aan de geluidbelaste gevel toe.***

In het ontwerp bestemmingsplan geldt voor de gestapelde woningen de regel dat aan de zijde van de Hoevenseweg bij de gestapelde bebouwing alleen mag worden gebouwd met een gesloten gevel (geen te openen delen).

De Wet geluidhinder is dan niet van toepassing; wil men hiervan afwijken dan kunnen burgemeester en wethouders ontheffing verlenen op grond het Beleid Hogere Grenswaarden Wet geluidhinder (oktober 2008). Ingevolge dit beleid kan ontheffing worden verleend indien ten minste één verblijfsruimte aan de geluidluwe zijde wordt gesitueerd. Het ligt voor hand om aan die zijde de slaapkamer te situeren. De woonkamer komt in dit geval aan de geluidbelaste zijde. Dit is ook de zijde met de meeste zon en de situering van de woonkamer aan die zijde is ook energetisch gunstig. De bezonning is mede reden om de balkons aan de zijde van de Hoevenseweg onder te brengen. Het volgende is hieromtrent in de beleidsregels bepaald:

Als balkons aan een gevel worden gesitueerd met een geluidsbelasting die hoger is dan de afzonderlijke voorkeursgrenswaarden dan moeten deze balkons zodanig bouwkundig worden ontworpen dat de geluidsbelasting in deze buitenruimte zo laag mogelijk is. De geluidsbelasting in deze buitenruimte mag maximaal 5 dB hoger zijn dan de afzonderlijke voorkeursgrenswaarden waarbij rekening moet worden gehouden met reflecties. Indien de buitenruimte bedoeld is als geluidluwe gevel of geluidsluwe plek dan mag de geluidsbelasting op de geveldelen niet hoger zijn dan de afzonderlijke voorkeursgrenswaarden. Een oplossing in de vorm van serres of afsluitbare loggia's is dan een mogelijkheid. In deze buitenruimtes dient dan wel een buitenluchtkwaliteit te heersen, waardoor spuien of ventileren van geluidsgevoelige ruimte mogelijk is zonder aanzienlijke geluidhinder.



Kortom de situering van woonruimte en afsluitbare balkons aan de zijde van de Hoevenseweg past binnen het gemeentelijk beleid. Overigens dienen deze regels ter bescherming van de belangen van de toekomstige bewoners van het complex gestapelde woningen. In een gerechtelijke procedure worden bezwaren van omwonenden over toepassing van deze regels waarschijnlijk niet gehonoreerd. Hun belang is vooral gericht op het gevrijwaard worden van de gevolgen van gestapelde bebouwing op hun woon- en leefklimaat en niet zo zeer op een goed woon- en leefklimaat binnen de gestapelde woningen.

### **Zienswijze waterhuishouding**

#### **Inhoud**

De heer Oomen vreest wateroverlast op zijn perceel. In het verleden stond dit perceel bij hevige regenval blank. Indien de nieuwbouw in de Don Boscokamer hoger komt te liggen dan het peil van de Hoevenseweg brengt dit een extra groot risico met zich mee. De aanleg van een vijver voor het appartementencomplex kan een oplossing bieden en erger voorkomen. De heer Oomen wil de garantie dat de overlast tengevolge van de nieuwbouw niet toeneemt.

#### **Oordeel**

De problemen met wateroverlast zijn bekend; er is geen directe relatie tussen deze overlast en de ontwikkeling van de Spoorzone Noord. Het maaiveld binnen het plangebied loopt in oostelijke richting af. Bij hevige regenval stroomt het overtollig water niet vanaf de oostzijde naar de westzijde van de Hoevenseweg. Het nieuwe rioleringsstelsel is hierop afgestemd. Het peil van de nieuwbouw aan de Hoevenseweg is niet van invloed op de afwatering. Over de problemen hebben medewerkers van de gemeente contact gehad met de heer Oomen.

Naar aanleiding van dit contact is besloten om in het kader van het bouwrijp maken van het pangebied Spoorzone Noord maatregelen te treffen om de afvoer van hemelwater aan de zijde van de Hoevenseweg ter hoogte van het pand Hoevenseweg 5 te verbeteren. In de huidige situatie komt het hemelwater afkomstig van de Hoevenseweg terecht in straat- en trottoirkolken welke via de aansluitleidingen lozen in een betonnen duiker met diameter van 50 cm die ongeveer 35 meter ten noorden van het pand Hoevenseweg 5 doorloopt naar het gebied Spoorzone Noord. Hier komt het hemelwater terecht in een pompput welke het water verpompt naar de dichtstbijzijnde openbare riolering in de Don Boscolaan. In de nieuwe situatie wordt de pompput verwijderd en wordt de betonnen duiker aangesloten op een nieuw aan te leggen gemeentelijke riolering in de Don Boscolaan welke uitmondt in een nieuw aan te leggen overstortriool in de Edward Poppelaan. De overstortriool loost rechtstreeks op de Melksloot. Het voordeel van deze oplossing is dat al het hemelwater afkomstig van het gedeelte van de Hoevenseweg voor het pand Hoevenseweg 5 rechtstreeks (onder vrij verval) kan afstromen naar de Melksloot. De huidige pompput heeft immers een bepaalde maximum capaciteit en is niet in staat alle voorkomende buien tijdig te verpompen. Voorkomende storings van de pomp behoren tot het verleden. De aan te leggen riolering in de Don Boscolaan wordt exclusief gebruikt voor het afvoeren van het hemelwater uit de duiker en wordt dus verder niet belast met andere aansluitingen. Als alles volgens plan verloopt, zullen de werkzaamheden in het westelijke deel van het gebied Spoorzone Noord vóór 31 december 2011 zijn uitgevoerd waarmee de afvoer van hemelwater afkomstig van een deel van de Hoevenseweg naar verwachting aanmerkelijk zal zijn verbeterd. Volledige garantie dat er geen sprake is meer zal zijn van wateroverlast wordt gegeven.

De oplossing van het waterprobleem staat los van het toekennen van bestemmingen aan de gronden in het gebied Spoorzone Noord.

## **Zienswijze gasleiding**

### ***Inhoud***

De heer Oomen vraagt zich af of het vernieuwen van de gasleiding langs het spoor geen belemmering vormt voor de aanleg van een tunnel onder het spoor. Hij pleit vanwege de veiligheid voor een omleiding van de gasleiding.

### ***Oordeel***

De gastransportleiding langs het spoor tussen het Vossendaal en de Brabantlaan wordt vanaf 2014 niet meer gebruikt. Reden om verder niet op deze zienswijze in te gaan.

### **Conclusie**

De zienswijze van de heer Oomen geeft geen aanleiding om af te zien van het voornemen om aan de gemeenteraad een voorstel tot vaststelling van het bestemmingsplan "Spoorzone Noord" aan te bieden. De zienswijze leidt evenmin tot een voorstel tot aanpassing van onderdelen van het plan.