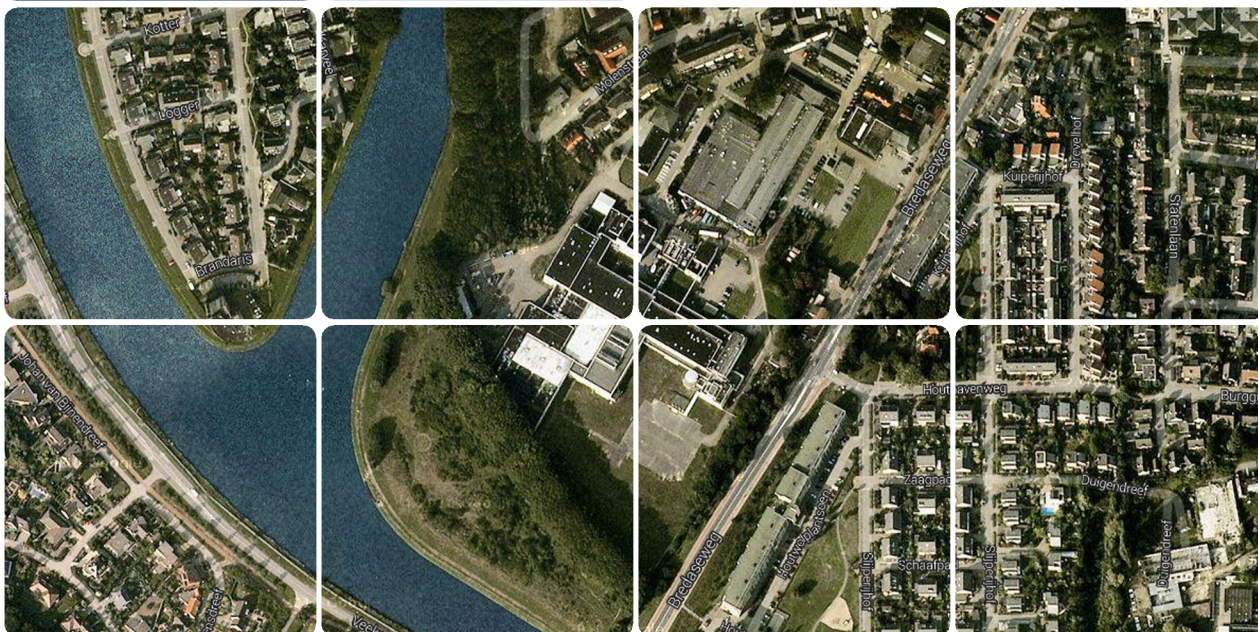


BESTEMMINGSPLAN “WILHELMINAHAVEN”



BESTEMMINGSPLAN 'WILHELMINAHAVEN'

GEMEENTE OOSTERHOUT

Opdrachtgever: Tandem Oosterhout Beheer B.V.
Postbus 75
4900 AB Oosterhout NB

Werknummer: S/12.026.02

IMRO: NL.IMRO.0826.BSPWILHELMINA-VA01

Datum: 13 februari 2017

toelichting

INHOUDSOPGAVE

1.	INLEIDING	5
1.1	Aanleiding	5
1.2	Plangebied	5
1.3	Toekomstige situatie	6
1.4	Vigerend bestemmingsplan	6
1.5	Leeswijzer	6
2.	BELEID	7
2.1	Rijksbeleid	7
2.2	Provinciaal beleid	8
2.3	Gemeentelijk beleid	13
2.3.1	<i>Structuurvisie Oosterhout (vastgesteld 22 oktober 2013)</i>	13
2.3.2	<i>Woonvisie 2011-2016</i>	15
2.3.3	<i>Welstandsnota</i>	16
3.	BESCHRIJVING BESTAANDE SITUATIE PLANGEBIED	18
3.1	Ligging van plangebied	18
3.2	Het plangebied en de directe omgeving	19
4.	PLANBESCHRIJVING	21
4.1	Inleiding	21
4.2	Functies	21
4.3	Bebouwing	23
4.4	Infrastructuur	25
4.5	Openbare ruimte	25
5.	UITGANGSPUNTEN EN RANDVOORWAARDEN	27
5.1	Verkeer en parkeren	27
5.2	Hinder van bedrijven	32
5.3	Wet geluidhinder (Wgh)	34
5.4	Bodem	35
5.5	Archeologie en cultuurhistorie	37
5.6	Luchtkwaliteit	39
5.7	Water	40
5.8	Flora en fauna	43
5.9	Externe veiligheid	44
5.10	Kabels en leidingen	45
5.11	Munitie	45
5.12	Bezonning	47
5.13	Privacy	48
5.14	Windklimaat	48
6.	JURIDISCHE UITVOERBAARHEID	50
6.1	Het juridisch plan	50
6.2	Bestemmingen en aanduidingen geheel aanpassen	50
7.	ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID	53
8	MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID	54
8.1	Inspraak stedenbouwkundig plan en beeldkwaliteitplan	54
8.2	Vooroverleg	54
8.3	Terinzagelegging ontwerpbestemmingsplan	54
8.4	Raad van State - Uitspraak 201509165/1/R2	55

Afzonderlijke bijlagen (deel 1 van 3):

	omschrijving	opgesteld door	document-nummer	datum
1.	Watertoets Wilhelminahaven	Agel Adviseurs	20120621-02	08-04-2015
2.	Ecologische quickscan MPO-terrein	Regelink	RA12426-01	15-09-2014
3.	Onderzoek beschermde soorten	Regelink	RA13071-03	15-09-2014
4.	Activiteitenplan MPO-terrein	Regelink	RA14325-01	10-10-2014
5.	Advies Eikenrij	Agel Adviseurs	20120621-01	10-09-2014
6.	Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï Wilhelminahaven Oosterhout, inclusief erratum 11 juni 2015	Agel Adviseurs	20120621-01 versie def. 03	28-05-2015
7.	Archeologisch bureauonderzoek en inventariserend veldonderzoek	SOB Research	2040-1212	jan-2013

Afzonderlijke bijlagen (deel 2 van 3):

	omschrijving	opgesteld door	document-nummer	datum
8.	Inventariserend veldonderzoek d.m.v. proefsleuven	Antea Group	267490	05-11-2014
9.	Beoordelingsrapport RWB	Antea Group/RWB	2014/86	15-12-2014
10.	Onderzoek naar verkeersgeneratie	Oranjewoud	0258984	27-05-2013
11.	Verkeersafwikkeling vervolgonderzoek	Antea Group	268631	25-04-2014
12.	Nadere onderbouwing 12,5 m rotonde	Antea Group	01.0270318	03-06-2014
13.	Vooronderzoek conventionele explosieven	Explosive Clearance Group	461-012-VO-01	10-10-2012
14.	Historisch bodemonderzoek voormalig RMGI-terrein	Antea Group	259092	aug-2014
15.	Behoeftte woningbouw Wilhelminahaven Oosterhout	RIGO Research en Advies BV	30830	juni 2015

Afzonderlijke bijlagen (deel 3 van 3):

	omschrijving	opgesteld door	document-nummer	datum
16.	Bezonning Wilhelminahaven	Plannendokter	-	18-05-2015
17.	Privacy omgeving Wilhelminahaven-toren	Plannendokter	-	28-05-2015
18.	Eindverslag inspraakprocedure stedenbouwkundig plan en beeldkwaliteitplan "Wilhelminahaven"	Gem. Oosterhout	-	04-11-2014
19.	Ontheffing Flora en Fauna	Rijksdienst v Ondernemend Nederland		25-11-2014
20.	Mitigatieplan	Regelink		29-08-2014
21.	Windklimaatonderzoek Kanaaltoren Wilhelminahaven Oosterhout	Peutz	OA 15634-1-RA-002	25-11-2016
22.	Plaatsing vleermuiskasten	Regelink		16-09-2014
23.	Reactienota zienswijzen	Gemeente Oosterhout		oktober 2015
24.	Verkeersonderzoek omgeving Wilhelminahaven	Antea Group	0413008	02-02-2017

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

Binnen Oosterhout heeft de fabriek Magnetic Products Oosterhout (MPO) lange tijd haar bedrijfsactiviteiten uitgevoerd op de locatie gelegen tussen de Bredaseweg, Molenstraat en het Wilhelminakanaal. Het complex heeft zijn functie volledig verloren en staat sinds 1 mei 2012 volledig leeg. Het terrein is tijdelijk in gebruik gegeven aan de brandweer in Oosterhout als oefenlocatie.

Het gebied is in 2007 verworven door Zeeman Vastgoed B.V. en Stichting Thuisvester. Samen hebben zij Tandem Oosterhout Beheer BV opgericht, die deze locatie gaat ontwikkelen. Ter plaatse van het voormalige MPO-terrein worden maximaal 227 woningen in verschillende prijscategorieën gerealiseerd. Daarnaast worden er aan de Molenstraat 6 woningen gerealiseerd door Thuisvester die tevens onderdeel uitmaken van dit bestemmingsplan. De planlocatie wordt op termijn eventueel aangevuld met gewenste maatschappelijke voorzieningen en kantoren. De ontwikkelingslocatie heeft de naam 'Wilhelminahaven' gekregen. Voor de ontsluiting van de planlocatie wordt aan de Bredaseweg ruimte opgenomen voor een rotonde.

1.2 Plangebied



Figuur 1 Luchtfoto plangebied en omgeving

Het plangebied ligt in het zuiden van Oosterhout en is circa 5 ha groot. De locatie ligt ingesloten tussen de Bredaseweg, Molenstraat en het Wilhelminakanaal en omvat tevens een klein deel van de Molenstraat.

1.3 Toekomstige situatie

De ligging tussen de binnenstad en grenzend aan de wijk Molenbuurt/Houthaven en het Wilhelminakanaal, maken het mogelijk het gebied te ontwikkelen als een aantrekkelijk en gedifferentieerd nieuw woongebied. Binnen de locatie krijgen zowel gestapelde als grondgebonden woningen een plaats.

In het stedenbouwkundig verkavelingsplan zijn totaal max 233 woningen opgenomen. Hiervan worden 227 woningen gerealiseerd op het voormalig MPO-terrein en 6 woningen die voortvloeien uit de bestaande planologische rechten, aan de Molenstraat. Van de 227 woningen op het voormalige MPO-terrein zijn er circa 120 grondgebonden (53%) en circa 107 gestapeld (47%). Voor de locatie als totaal, bedraagt de verhouding in de woningbouwcategorie: hoog 27%, midden 40% en laag 33% in het stedenbouwkundig verkavelingsplan. Daarnaast worden aan de Molenstraat 6 vrijstaande woningen gerealiseerd, waarmee het plan in totaal voorziet in circa 233 woningen.

Verder is binnen het stedenbouwkundig plan, dat voor de locatie is opgesteld, nadrukkelijk aandacht voor versterking van het bestaande groen, water en natuur in relatie tot wonen en ontspanning.

1.4 Vigerend bestemmingsplan

De locatie is gelegen in het vigerend bestemmingsplan 'Slotjes-West'. Dit plan is door de gemeenteraad vastgesteld op 11 december 2007.

Ter plaatse geldt de bestemming Bedrijf-2. De gronden met deze bestemming zijn in hoofdzaak bestemd voor bedrijven in milieucategorie 3. De plannen voor het ontwikkelen van een woongebied ter plaatse passen niet in het bestemmingsplan, vandaar dat een nieuw bestemmingsplan wordt voorbereid.

Voor het ontwikkelen van de locatie Molenstraat is reeds een planologische procedure doorlopen die onherroepelijk is. Met onderhavig bestemmingsplan worden de bouwvlakken, bouwhoogte, goothoogte en rooilijnen aangepast. Deze ontwikkeling wordt derhalve aanmerkt als zijnde bestaande situatie maar is bij de uitgevoerde milieuonderzoeken wel meegenomen.

1.5 Leeswijzer

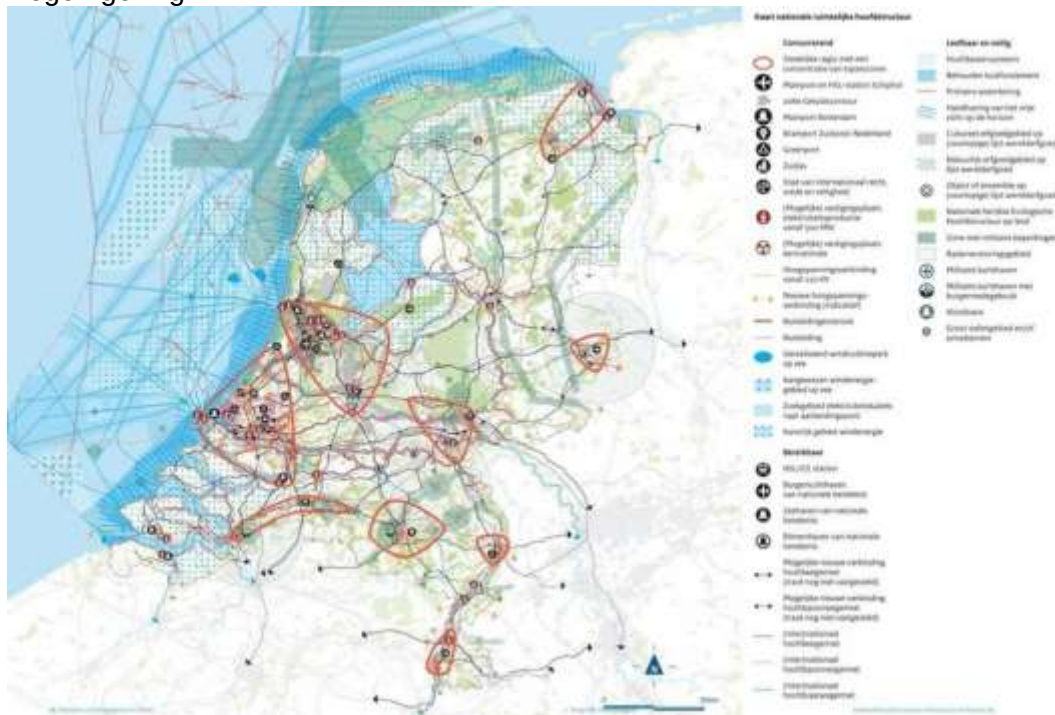
Hoofdstuk 1 geeft een inleiding waarin het plangebied wordt beschreven. In hoofdstuk 2 worden de beleidskaders van Rijk, provincie en gemeente beschreven en hoofdstuk 3 is een beschrijving van de bestaande situatie en omgeving van het plangebied. Hoofdstuk 4 omvat een beschrijving van de beoogde situatie door middel van een planbeschrijving. De aspecten met betrekking tot het milieu worden weergegeven in hoofdstuk 5 en de juridische aspecten met betrekking tot de afzonderlijke bestemmingen binnen het bestemmingsplan worden toegelicht in hoofdstuk 6. In hoofdstuk 7 en 8 komen respectievelijk de economische en de maatschappelijke uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan aan de orde.

2. BELEID

2.1 Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte in werking getreden. Deze structuurvisie geeft een totaalbeeld van het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid op rijksniveau. De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vervangt de Nota Ruimte, de Structuurvisie Randstad 2040, de Nota Mobiliteit, de MobiliteitsAanpak en de Structuurvisie voor de Snelwgomgeving.



Figuur 2 Kaart nationale ruimtelijke hoofdstructuur

De structuurvisie schetst ontwikkelingen en legt de ambities tot 2040 vast. De ambities zijn:

- 1) Concurrentiekracht
- 2) Bereikbaarheid
- 3) Leefbaarheid en veiligheid

Het Rijk kiest drie doelen om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden voor de middellange termijn (2028):

- Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
- Het verbeteren en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
- Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden blijven.

De structuurvisie regelt geen specifieke zaken op provinciaal of lokaal niveau. De verantwoordelijkheid voor de afstemming tussen verstedelijking en groene ruimte op regionale schaal laat het Rijk over aan de provincies.

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) is vastgesteld op 22 augustus 2011, laatst gewijzigd 16 mei 2014. De onderwerpen in het Barro zijn gefaseerd in werking getreden, op 30 december 2011 en op 1 oktober 2012. De in het Barro en in de Regeling algemene regels ruimtelijke ordening (Rarro, laatst gewijzigd 7 september 2015) geregelde onderwerpen dienen in het bestemmingsplan verantwoord te worden. Het onderhavige bestemmingsplan heeft echter geen raakvlakken met onderwerpen die het Rijk in dit kader benoemd heeft.

De (boven)lokale afstemming en uitvoering van verstedelijking wordt overgelaten aan (samenwerkende) gemeenten binnen provinciale kaders. De sturing op verstedelijking zoals afspraken over percentages voor binnenstedelijk bouwen, “Rijksbufferzones” en doelstellingen voor herstructurering laat het Rijk los. Om zorgvuldig ruimtegebruik te bevorderen, neemt het Rijk een “Ladder voor duurzame verstedelijking” op in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Een verantwoording hierover vindt plaats in de volgende paragraaf, 2.2. Provinciaal beleid.

2.2 Provinciaal beleid

Structuurvisie Noord- Brabant

Op 2 juli 2014 hebben de Provinciale Staten de “partiële herziening 2014” van de Structuurvisie 2010, vastgesteld. De provincie Noord-Brabant heeft in de Structuurvisie de hoofdlijnen van het ruimtelijk beleid tot 2025, met een doorkijk tot 2040, vastgelegd. De visie is bindend voor het ruimtelijk handelen van de provincie. Het is de basis voor de wijze waarop de provincie de instrumenten inzet die de Wet ruimtelijke ordening biedt. De visie geeft een ruimtelijke vertaling van de opgaven en doelen uit de “Agenda van Brabant”.

De woonwensen en de leefbaarheid in de dorpen en steden, de behoefte aan gebiedseigenheid en identiteit van stad, dorp en landschap en klimaatverandering staan in de volle aandacht. Noord-Brabant wil blijven ontwikkelen, maar Noord-Brabant stelt ook eisen aan de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom gaat de provincie meer dan voorheen duurzaam en zorgvuldig om met de leefomgeving en de ruimte. Ze wil een goede relatie creëren tussen wonen en werken in de stedelijke omgeving en een groene landelijke omgeving daarbuiten.

Om dit te bereiken zijn dertien provinciale ruimtelijke belangen van belang:

1. Regionale contrasten
2. Een multifunctioneel landelijk gebied
3. Een robuust en veerkrachtig water- en natuursysteem
4. Een betere waterveiligheid door preventie
5. Koppeling van waterberging en droogtebestrijding
6. Ruimte voor duurzame energie
7. Concentratie van verstedelijking
8. Sterk stedelijk netwerk: BrabantStad
9. Groene geleidingszones tussen steden
10. Goed bereikbare recreatieve voorzieningen
11. Economische kennisclusters
12. (inter)nationale bereikbaarheid
13. Beleefbaarheid stad en land vanaf de hoofdinfrastructuur

Het beleid met betrekking tot ontwikkeling van stedelijke functies is gericht op het proces om te komen tot locaties voor wonen en werken en niet zozeer op de inhoudelijke afweging welke plekken de voorkeur hebben. De provincie streeft naar een dusdanige verdeling van bouwlocaties dat het merendeel van de woningbouw in de stedelijke regio's plaatsvindt. Waar sprake is van stedelijke ontwikkeling wordt in tegenstelling tot het verleden (contingentenbenadering) het woningaantal niet meer direct bepaald door de provincie. In plaats daarvan is de verdeling van ruimte voor wonen en werken een resultaat van regionale samenwerking. De provincie wijst iedere regio een programma toe, wat in een regionaal uitwerkingsplan voor de regio verder dient te worden verdeeld. Onderhavige planlocatie is gelegen binnen het bestaand stedelijk gebied.

Verordening ruimte Noord-Brabant 2014

Op 19 maart 2014 is de Verordening ruimte Noord-Brabant 2014 in werking getreden en laatstelijk op 15 juli 2015 gewijzigd. De verordening bevat concrete regels die de provinciale belangen veilig stellen. Deze planologische verordening stelt eisen aan door de gemeenten in Noord-Brabant op te stellen bestemmingsplannen, projectbesluiten en beheersverordeningen.

In de Verordening ruimte zijn veelal bestaande provinciale regels opgenomen voor:

- regionaal perspectief voor wonen en werken
- ruimte-voor-ruimte-regeling
- GHS-natuur/EHS
- bescherming tegen wateroverlast en overstromingen
- grond- en oppervlaktewatersysteem
- land- en tuinbouw (integrale zonering, glas, teeltondersteunende voorzieningen)

In de Verordening ruimte is het uitgangspunt van de provinciale Structuurvisie om verstedelijking te bundelen in stedelijke concentratiegebieden, juridisch vastgelegd.

Het plangebied ligt, blijkens de bij de Verordening behorende kaarten, binnen de structuur 'bestaand stedelijk gebied, stedelijk concentratiegebied'. Ontwikkelingen binnen bestaand stedelijk gebied dienen te voldoen aan een goede landschappelijke inpassing. In onderhavig plan wordt hier uitgebreid aandacht aan besteed zoals in hoofdstuk 4 wordt omschreven. Verder wordt verderop in deze paragraaf de onderhavige ontwikkeling nader onderbouwd conform de ladder van duurzame verstedelijking ex. artikel 3.1.6 lid 2 van het Besluit ruimtelijke ordening. Daarnaast zijn het Wilhelminakanaal en de omliggende oevers opgenomen binnen de structuur 'Ecologische hoofdstructuur'.



De ecologische hoofdstructuur is ter plaatse verdeeld in 'ecologische hoofdstructuur' en 'ecologische verbindingzone' met de aanduiding 'behoud en herstel watersystemen'. Middels onderhavig bestemmingsplan worden de ecologische waarden en toekomstige ecologische waarden beschermd door de bestemmingen 'Water' en 'Natuur'. De ontwikkeling heeft daarmee geen nadelige invloed op de ecologische structuur en waarden, waarmee het plan past binnen het provinciaal beleid dat is opgenomen in de Verordening Ruimte.

Figuur 3 Integrale kaart Verordening Ruimte, met rood omlijnd het plangebied, met paars weergegeven de structuur 'Bestaand stedelijk gebied, stedelijk concentratiegebied' en met groen weergegeven de structuur 'Ecologische hoofdstructuur'

Ladder duurzame verstedelijking

In het Besluit ruimtelijke ordening (artikel 3.1.6 lid 2) is een duurzaamheidsladder opgenomen die bij elk bestemmingsplan in acht moet worden genomen en die is opgenomen in de Verordening ruimte. De ladder bestaat uit drie treden:

- 1) Behoeft: voorziet de voorgenomen stedelijke ontwikkeling in een actuele regionale behoefte waarin nog niet elders in de regio is voorzien? Het kan daarbij zowel om een kwantitatieve als een kwalitatieve behoefte gaan.
- 2) Binnen- of buitenstedelijk: indien er sprake is van een actuele regionale behoefte, dan moet worden beoordeeld of deze (deels) in bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan worden gerealiseerd, eventueel door benutting van beschikbare gronden, herontwikkeling of transformatie van bestaande locaties.
- 3) Bereikbaarheid met meerdere modaliteiten: indien gekozen moet worden voor een locatie buiten het stedelijk gebied, dan gaat de voorkeur uit naar een plek die (in de toekomst) bereikbaar is via verschillende vervoerswijzen.

Trede 1 Behoeft:

Tandem Oosterhout Beheer BV heeft in juni 2015 een woningmarktonderzoek laten uitvoeren door Rigo Research en Advies BV. Het onderzoek is tevens als separate bijlage opgenomen bij dit bestemmingsplan. In dit onderzoek worden de beleidsaspecten, de aansluiting op de woningmarkt en de aansluiting van het plan op de woningbehoefte conform de ladder van duurzame verstedelijking onderbouwd.

Kwantitatieve woningbouwopgave

In de regionale woningbouwafspraken 'Wonen 2015 -Regionale agenda wonen' is voor de periode 2014 t/m 2023 uitgegaan van een benodigde toevoeging aan de voorraad in de regio West-Brabant van 23.160 tot 26.705 woningen (bandbreedte laag en hoog). Voor Oosterhout is de woningbouwopgave, voor de periode van 2014 t/m 2023, bepaald op 2.080 woningen. De gemeente Oosterhout heeft haar woningbouwbeleid uitgewerkt in de Woonvisie 2011-2016 en de Structuurvisie om sturing te geven aan de woningbouw aantallen en toekomstige woningbouwlocatie. De woningbouwopgaven uit het RRO zijn afkomstige vanuit de bevolking- en woningbehoefteprognoses van de provincie Noord-Brabant. De woningbouwopgave betreft de maximale groei van de woningvoorraad voor de regio, die vervolgens is verdeeld per gemeente. Dat is dus exclusief de verwachte vervangende nieuwbouw. De regionale en gemeentelijke behoefte aan toevoeging aan de woningvoorraad is gebaseerd op de bevolkingsprognose van de provincie Noord-Brabant.

Volgens de provinciale begrippen van harde plancapaciteit (plannen waarvan het bestemmingsplan een vastgestelde status heeft), is er binnen de gemeente Oosterhout een tekort van 535 woningen die de gemeente nog hard dient te maken in de periode 2014 t/m 2023. Wanneer we alle plannen meetellen conform de gemeentelijke definitie van harde plannen (plannen waarvoor een overeenkomst aanwezig is tussen gemeente en planpartijen zonder dat bestemmingsplannen zijn vastgesteld) in Oosterhout (dus ook zachte, zijnde nog geen onherroepelijk vastgestelde bestemmingsplannen, waaronder Wilhelminahaven/MPO) is er juist sprake van een overschot van 573 woningen aanwezig ten opzichte van de behoefte volgens de regionale woningbouwafspraken. In beide gevallen kan binnen deze kaders de gemeente keuzes maken uit zachte plannen conform de criteria uit de geldende beleidskaders.

Na het uitvoeren van een analyse op basis van de bronnen zoals ook gehanteerd door de regiogemeenten en de provincie is te concluderen dat het plan Wilhelminahaven bestaande uit 227 woningen, een nieuwe binnenstedelijke ontwikkeling is die met betrekking tot aantallen woningen voorziet in een 'actuele regionale behoefte', zoals bedoeld in de ladder voor duurzame verstedelijking.

Het plan Wilhelminahaven past binnen de regionale behoefte, met de opmerking dat indien ook de andere nu nog zachte plannen (buiten de Wilhelminahaven) worden ontwikkeld, men meer zal bouwen dan alleen voor de geraamde *gemeentelijke* behoefte. Dit zal dan in het regionaal overleg afgestemd dienen te worden. Meer woningbouw in Oosterhout is evenwel mogelijk als in andere gemeenten in de regio onvoldoende woningen worden gebouwd.

In de benaderingen van het aantal toe te voegen woningen in relatie tot de aanwezig harde en zachte plannen, wordt nog geen rekening gehouden met planvertraging en planuitval. Landelijke ervaring in de afgelopen jaren wijzen op een planvertraging of planuitval van circa 30%. Dat betekent dat er een planvoorraad van 130% aanwezig zou moeten zijn om 100% als resultaat te behalen. Voor de gemeente Oosterhout betekent dat voor enkel de zachte plannen, een extra ruimte van 51 woningen.

Over de afzetbaarheid van het plan Wilhelminahaven in de markt worden hieronder in relatie tot de kwalitatieve opgave, de volgende conclusies overgenomen uit het onderzoek van Rigo:

Alles overziend lijkt een jaarlijkse woningbehoefte aan uitbreiding van de voorraad van 208 woningen per jaar in Oosterhout aannemelijk. Vooral als wordt aangenomen dat de opleving in de markt na uitgestelde verhuizingen komende jaren doorzet. Bij deze behoefte voor Oosterhout is de regionale markt al van belang (bijna 50% van de huishoudensgroei).

Het doel van de ladder voor duurzame verstedelijking is juist deze regionale afstemming te stimuleren. Hierbij is het van belang dat er ook gekeken moet worden naar het feit dat binnenstedelijk bouwen voorgaat op buiten stedelijk bouwen (toepassing trede 2 van 'de ladder'). In de praktijk betekent dit dat alle zachte uitlegplannen in de regio niet alleen moeten passen binnen de regionale behoefte, maar dat er ook aangetoond dient te worden dat deze plannen niet elders in de regio binnenstedelijk, ontwikkeld kunnen worden.

Als wordt uitgegaan van de harde plannen en de verwachte woningbehoefte volgens de regionale opgave in 2014 t/m 2023 dan is de opname van het plan Wilhelminahaven met 227 woningen, gelet op de eventuele concurrentie van andere zachte (binnenstedelijke) plannen binnen de gemeente Oosterhout, duidelijk binnen de 10 jaarperiode te verwachten. De huidige woningbehoefte bedraagt 2080 woningen en er zijn nu 1.545 woningen in harde plannen aanwezig.

Kwalitatieve woningbouwopgave

De kwalitatieve samenstelling wordt volgens het RRO met name bepaald door de woonwensen van de consument. In de samenstelling van gemeentelijke woningbouwprogramma's blijft variatie gewenst.

De uitgangspunten uit de gemeentelijke Woonvisie 2011-2016 en de Structuurvisie, zijn onder meer vertaald in een verdeling naar prijsklassen van verschillende woningbouwtypologieën (30% sociaal, 40% middelduur en 30% duur). Dit geeft een indicatie voor de invulling van de verschillende woningen voor het plan Wilhelminahaven. Uit het onderzoek van Rigo worden de volgende conclusies overgenomen:

In het algemeen is er in Oosterhout veel vraag naar woningen in de sociale (huur)sector. 30% sociaal in het gemeentelijk woningbouwprogramma is nog steeds actueel. Het aantal woning-

zoekenden op de wachtlijst voor sociale huurwoningen in Oosterhout is daarvoor nog steeds voldoende groot. Thuisvester wil binnen het plan Wilhelminahaven 72 sociale (huur)woningen (36 appartementen en 36 grondgebonden woningen) realiseren.

Bij de bouwopgave is 70% marktsector ook nog marktconform als de reeds aangetrokken markt zich verder doorzet. Dan is ook de verdeling 30% sociaal, 40% middelduur en 30% duur marktconform en conform het gemeente beleid.

Het aandeel koopappartementen in de marktopname van koopwoningen in het centrum en omgeving, was het afgelopen jaar 40% tot 45% (binnen Oosterhout als geheel 22%). Bij de marktsector huur appartementen in het centrum en omgeving is het aandeel appartementen zelfs 95% (binnen Oosterhout als geheel 67%). Het aandeel van 46% in appartementen voor Wilhelminahaven past daarmee binnen de gegevens en de huidige marktopname.

Het aandeel van 54% grondgebonden woningen in het plan Wilhelminahaven past binnen de huidige markt. Halfvrijstaande en vrijstaande woningen zijn mogelijk lastigere te realiseren in de relatief hoge woningdichtheid van het plan Wilhelminahaven. Referentiewoningen (verkochte woningen afgelopen jaar) binnen stedelijke buurten in Oosterhout geven aan dat vrijstaande woningen op relatief kleinere kavels wel goed vermarkt worden.

De doelgroepen voor Wilhelminahaven komen voor een deel ook van buiten de gemeente. Dit laatste strookt ook met het gedachtegoed van de provincie en de SVIR. Door binnenstedelijke transformatie wordt in de regionale behoefte voorzien, waardoor nieuwe uitleg in de regio minder snel noodzakelijk wordt. De kwalitatieve invulling (woningtypen en prijsklassen) is dan ook meer dan alleen de doelgroepen uit enkel de gemeente zelf gericht zijn. In de regio is ons inziens voldoende vraag naar de verschillende koop- en huurwoningen. De prijsklassen voor marktsector woningen dienen echter aan te sluiten op afzetmogelijkheden als het gaat om fasering.

Conclusie trede 1: ja, er is sprake van een lokale en regionale behoefte aan de woningbouw aantallen en woningbouwtypologieën welke zijn opgenomen in onderhavig bestemmingsplan binnen een periode van 10 jaar.

Trede 2 Binnen- of buitenstedelijk:

Zoals uit de kaarten behorende bij de Verordening ruimte blijkt, valt de planlocatie binnen bestaand stedelijk gebied. Binnen deze stedelijke regio's kan worden voorzien in de ruimte voor wonen, werken en andere verstedelijkingsopgaven, om de verstedelijking zo veel mogelijk te bundelen. Binnen het stedelijk gebied liggen verschillende mogelijkheden voor inbreiding, herstructurering en intensief, meervoudig ruimtegebruik. De Wilhelminahavenlocatie betreft een bestaand stedelijk gebied en voldoet aan de gestelde eis hieromtrent. Buitenstedelijke plannen dienen niet alleen te passen binnen de regionale behoefte maar ook dient er aangetoond te worden dat deze plannen niet elders in de regio, binnenstedelijk, ontwikkeld kunnen worden. Strikt genomen voldoet een buitenstedelijke plan pas aan de ladder indien er geen ruimte meer is op binnenstedelijke locaties in de regio (zoals onderhavig plan Wilhelminahaven).

Naast dat het plangebied gelegen is binnen bestaand stedelijke gebied, verdwijnt tevens 4,5 ha ongewenste zware industrie uit het Centrum van Oosterhout.

Conclusie trede 2: ja, de regionale en lokale behoefte aan woningen is binnen het bestaand stedelijk gebied op te vangen.

Trede 3 Bereikbaarheid:

Omdat de vraag van trede 2 met “ja” wordt beantwoord wordt aan trede 3 in principe niet toegelaten. Voor de volledigheid wordt ook trede 3 nog toegelicht.

Voor het stedenbouwkundig plan van Wilhelminahaven is in 2013 een onderzoek gedaan naar de verkeersafwikkeling en vormgeving van het kruispunt Bredaseweg/ Wilhelminahaventerrein. In 2014 heeft een aanscherping van dit onderzoek plaatsgevonden. Ten behoeve van de ontwikkeling zal een rotonde worden aangelegd op het kruispunt Bredaseweg/Wilhelminahaven. Daarnaast is de verkeersstructuur in de directe omgeving van het plangebied opgezet en middels de rotonde voorzien van voldoende capaciteit voor de toename van het aantal verkeersbewegingen. Op minder dan 10 minuten loopafstand is Wilhelminahaven bereikbaar via het openbaar vervoer via bushalte ‘Wilhelminalaan’. Twee buurtbuslijnen, lijn 224 en 226, maken gebruik van deze bushalte. Op circa 15 minuten loopafstand is Wilhelminahaven tevens bereikbaar via bushalte ‘Slotlaan’ waar (buurt)buslijnen 215, 297 en 327 gebruik van maken.

Conclusie trede 3: ondanks dat het niet noodzakelijk was om deze trede te beoordelen is dit toch gedaan. Ja, de locatie is met meerdere modaliteiten bereikbaar.

Algemene conclusie duurzaamheidsladder: het stedenbouwkundig plan en onderhavig bestemmingsplan voorzien in de actuele regionale en lokale behoefte binnen bestaand stedelijk gebied, passend binnen de uitgangspunten Ladder van duurzame verstedelijking.

2.3 Gemeentelijk beleid

2.3.1 Structuurvisie Oosterhout (vastgesteld 22 oktober 2013)

Binnen de gemeente Oosterhout zijn belangrijke projecten in uitvoering of in ontwikkeling. Er is voldoende (fysieke) ruimte beschikbaar voor realisering van plannen op het gebied van woningbouw, bedrijventerrein en voorzieningen. Daarnaast bestaan er diverse plannen en ideeën voor verbetering van het landschap langs de zuidkant van Oosterhout, van de infrastructuur in de stad en van de ecologische structuren aan weerszijden van Oosterhout en aan de zuidkant. Door het college en de gemeenteraad zijn de laatste jaren belangrijke besluiten genomen over concrete, toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen. Deze projecten vloeien voort uit de totaalvisie op de ontwikkeling van de stad en haar drie kerkdorpen. De Stadsvisie vormt hiervoor de basis. Het is nu gewenst dat de samenhang tussen de afzonderlijke plannen zichtbaar wordt gemaakt in een integraal planfiguur in de vorm van een structuurvisie. Hieraan is ook behoefte in relatie tot de inwerkingtreding van de Wro en de mogelijkheden voor een eventueel kostenverhaal. De structuurvisie geeft een duidelijke richting voor de ruimtelijke ontwikkeling van de gemeente voor de langere termijn. Het plangebied van deze structuurvisie omvat het gehele grondgebied van de gemeente.

Samenvatting

Oosterhout kan worden gekenmerkt als een aantrekkelijke familiestad, waar het goed wonen en leven is. Dit is destijds ook in de Stadsvisie als streefbeeld gekozen. De stad kent veel kwaliteit en variatie. Gevarieerde landschappen van open polders tot grote bosgebieden. Een stedelijk karakter maar ook karakteristieke dorpse omgevingen. Door haar gunstige ligging is er veel bedrijvigheid. Kortom het is een stad met een breed spectrum en is in een goede balans. Die huidige balans en conditie van het stedelijk gebied zijn kwetsbaar. Er wordt hard gewerkt aan nieuwe projecten die zorgen voor vernieuwing van het stedelijk raamwerk. Voor ingrijpende en soms grote woningbouwprojecten worden plannen voorbereid, vastgesteld en in uitvoering.

ring genomen. De afgelopen jaren zijn keuzes gemaakt in de beschikbare locaties, de prioriteitsstelling en de omvang van de woningbouw. Daarbij ligt het accent op herstructurering. Dit geeft richting aan de ontwikkelingskansen voor andere locaties, zoals vrijkomende bedrijfslocaties in de stad. Initiatiefnemers zullen zich voor die locaties met name moeten richten op andere functies dan wonen. Dit komt voort uit de reeds aanwezige overcapaciteit aan potentiële locaties voor woningbouw in relatie tot de te verwachten aanvullende woningbehoefte, ook op langere termijn. Daarmee is ook het perspectief voor herontwikkeling van dergelijke locaties gegeven. De structuurvisie geeft aan het gemeentebestuur een afwegingskader voor dergelijke vraagstukken, naast de opgave om de vastgestelde projecten te realiseren. De ruimte voor groei zal minder in kwantitatieve uitbreidingen mogelijk zijn. Het accent verschuift richting optimalisering en verdere transformatie van het bestaand stedelijk gebied.



Figuur 4 Kaart Structuurvisie Oosterhout, november 2013

Thema Wonen en leefbaarheid

In regionaal verband en met de provincie zijn, en worden jaarlijks, kwantitatieve afspraken gemaakt over de ontwikkeling van de woningbouw in de gemeenten binnen West-Brabant. Deze afspraken zijn gebaseerd op door de provincie opgestelde bevolkings- en woningbehoefteprognoses, waarbij in eerste aanleg, vanuit het principe van doelmatig ruimtegebruik, tevens rekening is gehouden met de per gemeente beschikbare binnenstedelijke bouwcapaciteit.

Volgens de actuele afspraken, geldend voor de periode 2012 tot 2020, met een doorkijk naar 2030, mag Oosterhout een bouwprogramma realiseren van in totaal 3.035 woningen. Dit betreft de toevoeging aan de woningvoorraad. Vervangende nieuwbouw in het kader van herstructurering is hierin niet meegenomen. Alleen als er meer woningen worden teruggebouwd, komen deze ten laste van het overeengekomen programma.

De binnen de gemeente aangewezen woningbouwlocaties kennen een gezamenlijke capaciteit die (ver) uitgaat boven de behoefte zoals deze is voorzien voor de periode tot 2030. Dat betekent dat er keuzes moeten worden gemaakt. Bij het maken van die keuzes zijn de volgende criteria als leidend benoemd:

- bijdrage aan de versterking van de ruimtelijke structuur;
- afzetbaarheid op de woningmarkt;
- direct financieel belang van de gemeente;
- realiteitsgehalte qua uitvoerbaarheid;
- de mogelijkheid tot fasering, mede in relatie tot niet gewenste concurrentie met andere ontwikkelingen.

Besloten is om de aldus tot stand gekomen toedeling van het programma naar locaties (het gemeentelijk meerjaren woningbouwprogramma), ter behoud van de nodige flexibiliteit (gewenst om op actuele markt- en andere ontwikkelingen te kunnen inspelen), niet in de Structuurvisie op te nemen.

Toekomstige ontwikkelingen

Op de verbeelding van de Structuurvisie zijn de beoogde locaties (exclusief (woningbouw-) programma) van Oosterhout aangegeven. De volgende kernspeerpunten zijn van toepassing bij de toekomstige ontwikkelingen vanuit de structuurvisie:

- Continuering van het versterken van kwaliteit van het bestaand stedelijk gebied door herstructurering, vernieuwing en intensivering;
- Transformatie en structuurversterking van verouderde locaties naar eigentijdse gebieden;
- Kwaliteitsslag van het buitengebied door de aantrekkelijkheid en variatie van het landschap te behouden en waar mogelijk te versterken;
- Toekomstige sprong over de A27, na realisatie van de in het programma opgenomen ontwikkelingen;
- Betere bereikbaarheid van Oosterhout.

Planlocatie Wilhelminahaven

De planlocatie valt binnen “ontwikkeling” van “woongebied”. De ontwikkeling is gelegen in de buitenschil van de stad. De woningbouwaantallen en verschillende typologieën voldoen aan de typologieën en aantallen zoals deze zijn opgenomen in de Woonvisie en Regionale woningbouwafspraken. Naast de woningbouw voorziet de planlocatie in de kernspeerpunten van de Structuurvisie door het transformeren van een voormalige fabriek naar een aantrekkelijk en kwalitatief hoogwaardig woongebied, passend binnen de structuur van Oosterhout.

2.3.2 Woonvisie 2011-2016

Algemene doelstelling van de gemeente Oosterhout is om via een gevarieerd aanbod van woningen de ambities van ‘Oosterhout Familiestad’ te ondersteunen en te versterken. Op die manier wordt er voor gezorgd dat Oosterhout een aantrekkelijke woongemeente blijft met een gevarieerd woningaanbod voor alle categorieën inwoners. Met de Woonvisie wordt een beleidskader gelegd voor een goede woon- en leefomgeving.

Op basis van de provinciale taakstelling mag de gemeente Oosterhout in de planperiode 2009 t/m 2019 in totaal 3.175 woningen aan de woningvoorraad toevoegen. Uitgangspunt

voor deze berekening zijn de provinciale bevolkingsprognoses. Begin 2010 zijn alle lokale woningbouwinitiatieven geïnteriseerd. Aanleiding voor deze inventarisatie was de woningbouwtaakstelling, de stagnatie in de woningbouwproductie en het voorkomen van een overcapaciteit aan nieuwe woningen op de lokale woningmarkt. De Oosterhoutse lijst omvatte zo'n 45 (potentiële) ontwikkellocaties met een totale geraamde plancapaciteit van circa 5.400 woningen.

De overcapaciteit aan initiatieven heeft ertoe geleid dat er voor het woningbouwprogramma 2009 - 2019 keuzes zijn gemaakt voor locaties die wel of niet voor ontwikkeling in aanmerking kwamen. Voor de nog beïnvloedbare plannen zijn de volgende toetsingscriteria vastgesteld:

- afzetbaarheid van het plan op de woningmarkt;
- direct financieel belang van de gemeente;
- bestuurlijke hardheid van het plan;
- past het plan binnen de politieke doelstellingen, en
- een algemene toets op realiteitsgehalte van het initiatief / plan.

De ontwikkeling van het Wilhelminahaventerrein is mede mogelijk doordat de gemeente Oosterhout de realisatie van 172 geplande woningen in Dorst-Oost in haar woningbouwprogramma doorschuift. Dat betekent dat er voorlopig geen woningen in Dorst-Oost gebouwd gaan worden, waardoor woningbouw op het Wilhelminahaventerrein mogelijk wordt. Naast het doorschuiven van de 172 woningen, dient de gemeente Oosterhout invulling te geven aan de bestaande woningbouwopgave vanuit het Regionaal Ruimtelijk Overleg.

Voor het totale meerjaren woningbouwprogramma 2009-2019 wordt de volgende basisverdeling gehanteerd:

- 30% goedkoop (indicatief 15% koop en 15% huur)
- 40% middelduur (indicatief 30% koop en 10% huur)
- 30% duur (indicatief 25% koop en 5% huur)

Deze differentiatie is gebaseerd op de huidige economische ontwikkelingen en de resultaten uit de Woonmonitor 2009. De differentiatie is tevens gebaseerd op een aantal ontwikkelingen in de markt. Zo wordt er ingezet op 40% middeldure woningen. In dit segment is de laatste jaren nauwelijks gebouwd, terwijl de vraag in deze prijsklasse sterk toeneemt.

In het stedenbouwkundig verkavelingsplan zijn 227 woningen voor de MPO locatie + 6 woningen aan de Molenstraat opgenomen. Van de in totaal 233 woningen zijn er circa 123 grondgebonden (53%) en circa 110 gestapeld (47%). Voor de locatie als totaal, bedraagt de categorieverdeling van de financiële kwaliteitsverhouding hoog 27%, midden 40% en laag 33% in het stedenbouwkundig verkavelingsplan. Het plan past daarmee binnen de uitgangspunten van de woonvisie.

2.3.3 Welstandsnota

In de welstandsnota van de gemeente Oosterhout van april 2004, wordt aandacht besteed aan de architectonische kwaliteit van de woningbouw en overige bebouwing. Deze welstandsnota is mede gebaseerd op het idee, dat het welstandsbeleid onderdeel is van een integraal gebiedskwaliteitsbeleid. Het begrip gebiedskwaliteitsbeleid is opgebouwd uit vier, onderling samenhangende, aspecten.

Cultuurhistorische kwaliteit

De wijze waarop de totstandkomingsgeschiedenis van een gebied afleesbaar is in de huidige situatie vertegenwoordigt op zichzelf al een zekere kwaliteit.

De ruimtelijke ordening

De wijze waarop de ruimte in een gebied letterlijk geordend is: open/gesloten, de verdeling van bebouwd/onbebouwd, de functionele verdeling en de herkenbaarheid van de ruimtelijke structuur, vertegenwoordigt een ander aspect van de gebiedskwaliteit.

Landschappelijke kwaliteit

De intrinsieke waarde van samenhangende ecologische- en groenstructuren, watersystemen en de visuele waarde van de (afwisseling) van groene en gebouwde kwaliteiten.

De gebouwde kwaliteit

De kwaliteit van de gebouwde omgeving, zowel de kwaliteit van de elementen op zich, als de kwaliteit van de onderlinge samenhang en de relatie met andere kwaliteitsaspecten.

Deze vier aspecten kunnen niet los van elkaar gezien worden. Zo hangt de landschappelijke kwaliteit duidelijk ook samen met de wijze waarop het landschap tot stand is gekomen (cultuurhistorie), de wijze waarop de ruimte is ingericht (ruimtelijke ordening) en de kwaliteit van de gebouwde elementen in en aan de rand van het landschap. Vergelijkbare relaties zijn er tussen de gebouwde kwaliteit en de ruimtelijke ordening, de cultuurhistorie en de landschappelijke kwaliteit. Vandaar dat, in het streven naar integrale gebiedskwaliteit, de vier onderdelen in hun onderlinge samenhang moeten worden gezien.

In de welstandsnota van de gemeente Oosterhout zijn vier welstandsniveaus opgenomen. Het onderhavige plangebied valt onder welstandsniveau 2.

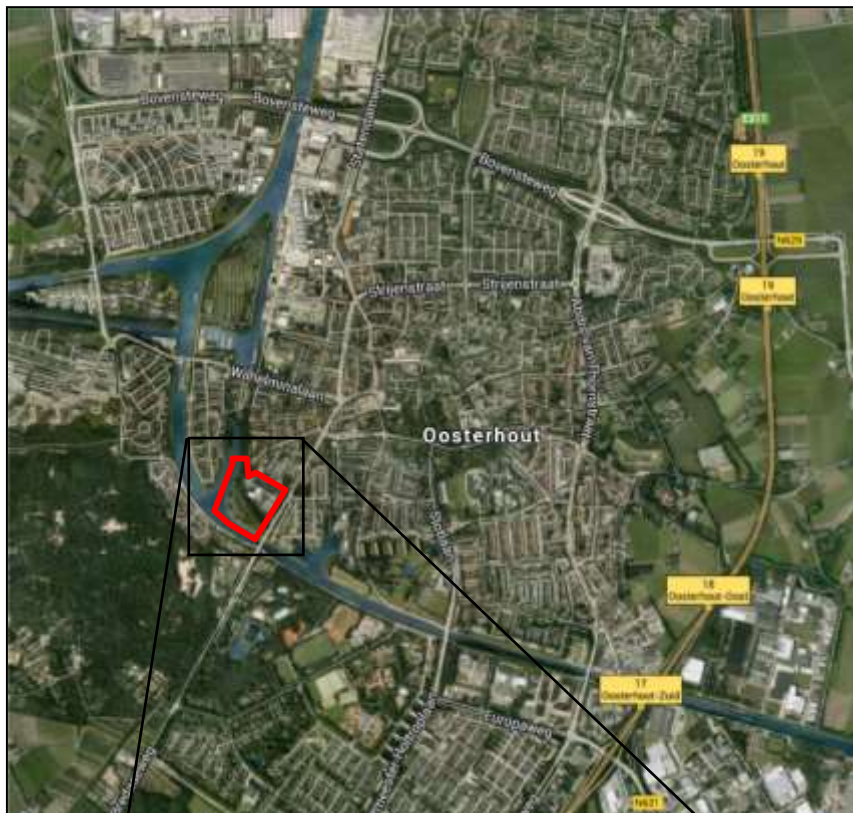
Beeldkwaliteitplan en stedenbouwkundig verkavelingsplan

Het college van burgemeester en wethouders van Oosterhout heeft op 3 juni 2014 besloten het beeldkwaliteitplan en stedenbouwkundig verkavelingsplan, vrij te geven voor inspraak. Vanaf 12 juni 2014 hebben de plannen gedurende vier weken ter inzage gelegen. In de raadsvergadering van 24 februari 2015 is het stedenbouwkundig verkavelingsplan besproken in de opiniërende raadsbijeenkomst. De resultaten hiervan zijn toegevoegd als separate bijlage Eindverslag inspraakprocedure stedenbouwkundig plan en beeldkwaliteitsplan “Wilhelminahaven”. Het beeldkwaliteitplan is samen met het stedenbouwkundig verkavelingsplan separaat opgesteld. Het beeldkwaliteitplan doorloopt en loopt vervolgens gelijktijdig met het bestemmingsplan de verdere inspraak en besluitvormingsprocedure.

3. BESCHRIJVING BESTAANDE SITUATIE PLANGEBIED

3.1 Ligging van plangebied

Binnen Oosterhout heeft de fabriek Magnetic Products Oosterhout (MPO) lange tijd hun bedrijfsactiviteiten uitgevoerd op de locatie gelegen tussen de Bredaseweg, Molenaarstraat en het Wilhelminakanaal. Het complex heeft haar functie volledig verloren en staat sinds 1 mei 2012 volledig leeg. Het terrein is tijdelijk in gebruik gegeven aan de brandweer in Oosterhout als oefenlocatie. Het plangebied is circa 5 hectare groot. Het plangebied ligt op loopafstand van de binnenstad. Ten zuiden grenst het plangebied aan het Wilhelminakanaal met daarachter een bosrijk natuurgebied.



Figuur 5

Ligging van het plangebied ten opzicht van Oosterhout

Het gebied is in 2007 verworven door Zeeman Vastgoed B.V. en Stichting Thuisvester. Samen hebben zij Tandem Oosterhout Beheer BV opgericht, die deze locatie gaat ontwikkelen. De ontwikkelingslocatie heeft de naam 'Wilhelminahaven' gekregen. In de volgende paragraaf wordt ingegaan op de bestaande situatie van het plangebied.



Figuur 6 Luchtfoto plangebied en omgeving

3.2 Het plangebied en de directe omgeving

In de huidige situatie, anno 2015, is op het plangebied 'Wilhelminahaven' de bedrijfsbebouwing van Magnetic Products Oosterhout (MPO) nog aanwezig. De huidige bebouwingstructuur heeft zijn eigen functionaliteit en is op eigen wijze ontstaan, zonder afstemming op ruimtelijke structuren van de omgeving. Het plangebied heeft gevarieerde randen en grenst aan verschillende gebieden. De omgeving levert een aantal aanknopingspunten voor de verdere planontwikkeling.



Figuur 7 Huidige fabrieksbebouwing op de planlocatie

Zuid/Zuidwestzijde

Eind jaren '60/begin jaren '70 is het Wilhelminakanaal verlegd en is een gedeelte gedempt. Het gedempte gedeelte van het Wilhelminakanaal bevindt zich aan de zuidwestzijde van het plangebied en is nadrukkelijk aanwezig in de vorm van een forse groene zone die terugverwijst naar het inmiddels verdwenen kanaal. Het Wilhelminakanaal is een belangrijke vaarweg voor de provincie Noord-Brabant. Op de voormalige zuidelijke kanaalkade staat een rij van 65 monumentale Amerikaanse eiken. Het richting kanaal oplopend talud is dicht beplant, waardoor de locatie vanaf de Bredaseweg grotendeels aan het zicht is onttrokken. De Bredaseweg vervult binnen Oosterhout een belangrijke rol als gebiedsontsluitingsweg.

Het Wilhelminakanaal, het water, het uitzicht, de brede groene oeverzone en de Amerikaanse eiken zijn zaken die het plangebied als woongebied aantrekkelijk en onderscheidend maken.



Figuur 8 Aanzicht vanaf de Bredaseweg over het Wilhelminakanaal (links) en langs de Bredaseweg (rechts)

Oostzijde

Aan de oostzijde van het plangebied ligt de Bredaseweg die, ter plekke van het plangebied over het Wilhelminakanaal kruist. De Bredaseweg betreft een gebiedsontsluitingsweg met een bijbehorende verkeersintensiteit. Langs de Bredaseweg is het plangebied dicht beplant waardoor de locatie vanaf de Bredaseweg grotendeels aan het zicht is onttrokken. Het groen is een aangename tegenhanger van de bebouwing aan de overzijde van de weg, met bijna 160 meter, vrijwel aaneengesloten lange bebouwingsrand, in overwegend 5 bouwlagen hoog. Twee identieke torentjes in 9 bouwlagen markeren de kruising van het Wilhelminakanaal met de Bredaseweg.



Figuur 9 Aanzicht overzijde van de Bredaseweg met daarop een gedeelte van één woontoren en de bebouwingsrand

Noordzijde

Aan de noordzijde is het bedrijvenverzamelterrein 'Tricorp' gevestigd in een gedeelte van de voormalige bedrijfsgebouwen van MPO. De ter plaatse toegestane milieucategorie vraagt om een passende oplossing in relatie tot de bouwontwikkeling. Dit aspect komt in hoofdstuk 5 aan bod. Door de aanwezigheid van verschillende (bedrijfs-)functies, kunnen zowel het onderhavig plangebied als het Tricorp-terrein, van deze kwaliteit profiteren. Vanaf het plangebied is er zicht op het rijksmonument (voormalige brouwerij) de 'Gecroonde Bel'.



Figuur 10 Rijksmonument de Gecroonde Bel

Noordwestzijde

In het noordwesten grenst het plangebied aan het Bailey-terrein. Dit terrein is eigendom van Thuisvester. Het huidige bestemmingsplan voorziet in de ontwikkeling van appartementen en grondgebonden woningen ter plaatse. Deze ontwikkeling wordt aangepast zodat het huidige aanwezige groen bespaard blijft en de situatie aansluit op de woningbouwontwikkeling op het overige gedeelte van het plangebied.



Figuur 11 Aanzicht vanuit de Molenstraat

Het deel van het plangebied aan de Molenstraat sluit aan op een bestaand woongebied en is in de huidige situatie nog onbebouwd. Echter geldt voor dit gedeelte van het plangebied al wel een woonbestemming ter plaatse.

Aan de overzijde van het kanaal bevindt zich een woontoren (de Brandaris) met een hoogte van 8 bouwlagen.

4. PLANBESCHRIJVING

4.1 Inleiding

Ontwikkelaar Tandem Oosterhout Beheer B.V., Zeeman Vastgoed en Thuisvester hebben in een overeenkomst met de gemeente Oosterhout vastgelegd dat er maximaal 227 woningen op de voormalige MPO-locatie gerealiseerd mogen worden, wat neerkomt op ruim 50 woningen per hectare. Daarnaast heeft Thuisvester een overeenkomst met de gemeente Oosterhout om 6 woningen aan de Molenstraat te realiseren. De kwantitatieve opgave is mede taakstellend. Dit vraagt om een uitgekiende stedenbouwkundige opzet waarbij de omgevingskwaliteiten optimaal worden benut om tot een gevarieerde en aantrekkelijke woonomgeving te komen.

Op verzoek van de gemeente is het plangebied uitgebreid met enkele deelgebieden:

- Het deel van het Wilhelminakanaal dat grenst aan de planlocatie wordt (inclusief talud en groenzone) meegenomen in onderhavig bestemmingsplan;
- Een klein deel van de Molenstraat (voormalig Baileyterrein) wordt meegenomen als ontwikkellocatie voor woningbouw (6 vrijstaande woningen. Via een art. 19 WRO procedure is in het verleden reeds een woonbestemming op die locatie gevestigd. Met onderhavig bestemmingsplan worden de rooilijnen aangepast en is het niet meer mogelijk ter plaatse appartementen te realiseren;
- Voor de ontsluiting van de planlocatie wordt aan de Bredaseweg ruimte voor een rotonde opgenomen in het bestemmingsplan;
- Tot slot wordt door middel van het opnemen van een strook met een verkeersbestemming aan de noordkant van het plangebied gewaarborgd, dat de nieuwe woonwijk geen (milieu)hinder ondervindt van het Tricorp-terrein.

4.2 Functies

Doel is ter plaatse een nieuw woongebied te ontwikkelen, gecombineerd met, in beperkte mate, gemengde functies.

De ligging tussen de binnenstad en grenzend aan de wijk Molenbuurt/Houthaven en het Wilhelminakanaal, maken het mogelijk het gebied te ontwikkelen tot een aantrekkelijk en gedifferentieerd nieuw woongebied. Binnen de locatie krijgen zowel gestapelde als grondgebonden woningen een plaats.

In het stedenbouwkundig verkavelingsplan zijn totaal max 233 woningen opgenomen. Van de 227 woningen op het voormalige MPO-terrein zijn er circa 120 grondgebonden (53%) en circa 107 gestapeld (47%). Voor de locatie als totaal, bedraagt de verhouding hoog 27%, midden 40% en laag 33% in het stedenbouwkundig verkavelingsplan. Daarnaast worden aan de Molenstraat 6 vrijstaande woningen gerealiseerd waarmee het plan in totaal voorziet in max 233 woningen.



Figuur 12 Stedenbouwkundig verkavelingsplan (bron: stedenbouwkundig plan Wilhelminahaven)

Het plangebied grenst in de noordoosthoek aan het Tricorp-terrein. Door het toelaten van de mogelijkheid voor gemengde functies in de zone die grenst aan het Tricorp-terrein, kunnen beide terreinen profiteren van deze kwaliteit.

Daarnaast is binnen het stedenbouwkundig verkavelingsplan dat voor de locatie is vastgesteld aandacht voor versterking van het bestaand groen, water en de natuur in relatie tot wonen en ontspanning.

4.3 Bebouwing

De structuur van het woongebied is in hoofdzaak bepaald door:

- de groene kades en het 'verdwenen kanaal'
- de hoogteverschillen in het terrein en het watersysteem

Vrijwel alle straten in het nieuwe woongebied zijn georiënteerd op de groene kades. Deze zijn op talloze plekken in de nieuwe woonbuurt zichtbaar en zullen daardoor nadrukkelijk bijdragen aan de sfeer en identiteit van de woonomgeving. De drie woonstraatjes zijn middels een knikje, zonder het zicht op de bomen te belemmeren, georiënteerd op de monumentale eikenkade. De breedte en positie van het oorspronkelijke Wilhelminakanaal wordt hiermee gemarkeerd.

Het hoge belang dat aan de groene randen wordt toegekend, krijgt uitdrukking in het feit dat 'voorkanten' zich richten naar de groene randen van het Wilhelminahaventerrein. Het zicht op de groene randen en de afvoer van schoon water gaan hand in hand.

In het verlengde van de entree aan de Bredaseweg bevinden zich de laagste terreindelen waar het water zich verzamelt, in de vorm van de wadi's. De 'zichtstraten' zijn daarmee ook 'waterafvoerstraten'. De wadi's beslaan een aanzienlijke oppervlakte die het nieuwe woongebied, ondanks de hoge dichtheid, een groen en open verschijning geven. Na binnenkomst door de stedenbouwkundige 'poort' (zie onderstaande figuur, de afbeelding rechtsboven) van het entreecluster is circa 200 meter vrij zicht aanwezig over de wadivoorzieningen met de groene voormalige kanaalkade als achtergrond.



Figuur 13 Stedenbouwkundige beelden

(bron: stedenbouwkundig verkavelingsplan Wilhelminahaven)

De kwantitatieve opgave van het programma vraagt een zorgvuldige situering van de gestapelde woningbouw met haar hoogteaccenten. De gestapelde woningbouw omvat immers bijna 50% van het totale woningbouwprogramma. De motieven om gestapelde woningbouw te realiseren zijn uiteenlopend. Bijvoorbeeld om een fantastisch uitzicht te benutten of om bijzondere plekken in stedenbouwkundige zin te markeren en om te kunnen voorzien in deze woningbouwtypologie. Op het Wilhelminaterrein is een combinatie van deze factoren aan de orde.

Oosterhout lijkt een traditie te hebben ontwikkeld waarbij hoogteaccenten gekoppeld zijn aan water en hoofdwegen. Langs het Wilhelminakanaal, de hoofdroutes en tangenten zijn op markante plekken hoogteaccenten aanwezig. Deze hoogteaccenten variëren van 7 tot 12 bouwlagen wat als Oosterhoutse maat kan worden beschouwd, waarbij de kerk op de Markt het hoogste gebouw blijft. De Brandaris, met zijn gebogen voorzijde, en de beide vierkante Houthaventorens zijn bestaande hoogteaccenten in de directe omgeving van het plangebied. Voor het Wilhelminaterrein gelden dezelfde motieven om hoogteaccenten te realiseren als elders in Oosterhout: het markeren van bijzondere plekken en het bieden van een goede woonkwaliteit voor de gestapelde woningen, zonder de omringende grondgebonden woningen onevenredig te belasten (beschaduwing, privacy). In het plangebied is een tweetal zones, totaal drie gebouwen, met gestapelde woningbouw voorzien.

De eerste zone omvat één gebouw, gelegen aan het Wilhelminakanaal

Op de plek die het 'verloren kanaal' markeert, precies waar de twee kades elkaar ontmoeten, is een solitaire woontoren geprojecteerd. Deze voegt zich in de reeks 'Houthaventorens' en 'Brandaris'. De afstand van dit nieuwe hoogteaccent tot de Brandaris bedraagt circa 150 meter en circa 300 meter tot de dichtstbijzijnde Houthaventoren. Ruim voldoende om ruimte-

lijke concurrentie te voorkomen. De bestaande torens zijn relatief breed waardoor ze een gedrongen verschijning bezitten. De toren op het Wilhelminaterrein kent een vergelijkbare footprint met een beperkt aantal woningen per laag, door de hoogte oogt de toren slanker in vergelijking met de bestaande torens. Om de slankheid te versterken is gekozen voor een afwijkende hoogte (12 lagen) ten opzichte van de bestaande torens. Elk van de torens in de omgeving van het Wilhelminaterrein behoudt in het stadssilhouet zijn 'eigen identiteit'.

De tweede zone omvat drie gebouwen, gelegen aan de Bredaseweg

Ter plekke van de entree van het woongebied is een cluster van gestapelde bouwvolumes aanwezig. Dit cluster markeert de enige entree van het nieuwe woongebied aan de eeuwenoude route van de Bredaseweg. Het entreecluster bestaat aan de noordzijde uit twee gebouwen in 3-4 en 5-6 woonlagen. Aan de zuidzijde van de entree is een gebouw in 5-6 woonlagen gepland. Het entreecluster verwijst naar het ensemble van de verschillende bouwvolumes van de Gecroonde Bel, dat circa 200 meter noordelijker aan de Bredaseweg is gesitueerd.

De nokhoogte van de Gecroonde Bel bedraagt ruim 20 meter boven maaiveld, wat overeenkomt met 7 woonlagen. Tussen De Gecroonde Bel en het entreecluster van het nieuwe woongebied bevindt zich de open voorruimte van Tricorp. Beide clusters begrenzen deze voorruimte. Ten zuiden van de entree dringt het groen, dat de Bredaseweg vanaf Teteringen kilometers lang begeleidt, tot diep in Oosterhout door. De groene rand van Wilhelminahaven vormt een prettige tegenhanger van de lange 'versteende' wand van de Houthavenbebouwing aan de oostzijde van de Bredaseweg.

Aan de noordzijde van de nieuwe entree is de hoogte van het gebouw dat georiënteerd is op de Bredaseweg 4 woonlagen. Direct naast de bestaande woning is de hoogte beperkt tot 3 woonlagen.

4.4 Infrastructuur

De woonbuurt is op één plek op de Bredaseweg aangesloten. Na de entree vertakt het verkeerssysteem zich in een stelsel van gelijkwaardige rijwegen, die allen voor gemotoriseerd verkeer in twee richtingen berijdbaar zijn. Het hele woongebied wordt ingericht als 30 kilometerzone. De woonbuurt is verbonden met de Molenstraat via een langzaamverkeerverbinding. Deze is te gebruiken als calamiteitenverbinding.

4.5 Openbare ruimte

In het stedenbouwkundig verkavelingsplan wordt aan de volgende onderdelen expliciet aandacht besteed:

Groen

Door Agel Adviseurs is nader onderzoek uitgevoerd naar de Amerikaanse eiken op de voormalige kanaalkade. De bomen zijn onderzocht op vitaliteit en toekomstwaarde. Tevens zijn de bewortelingssituatie en de kroonprojectie in kaart gebracht.

Conclusies bomenonderzoek:

Vanuit de stam van de eiken moet minimaal een 'ingreepvrije' zone van 8 meter in acht worden genomen. Op meer dan 10 meter vanuit de stam gelden geen belemmeringen, voor zover de kroon niet wordt aangetast. In het gebied tussen de 8 en 10 meter uit de stam is een aantal aanvullende maatregelen nodig. In het plan is rekening gehouden met de conclusies van het bomenonderzoek. De parkeerplaatsen liggen op circa 8 meter afstand uit de stam. Op 8 meter afstand uit de stam worden rootblocks aangebracht en vindt er groeiplaatsverbetering plaats binnen de 8 meter tussen de stam en rootblocks. De woningen zijn op bijna 20 meter uit de stam gesitueerd.

De voormalige noordelijke kanaalkade heeft geen laanstructuur, maar bevat een soortenrijke gevarieerde beplanting met struiken, struweel en bomen in verschillende leeftijdsklassen. Strikte maatregelen zoals bij de eikenkade, zijn hier niet van toepassing. De opslag tussen de beide kades op de westpunt is verwijderd en ingericht als wadi zodat de kades weer als losse structuren ervaarbaar zijn.

Met uitzondering van de zone langs de Bredaseweg zijn geen bomen aanwezig op het Wilhelminahaventerrein. In deze zone en in de omgeving van Tricorp zal een aantal bomen verdwijnen als gevolg van de aanleg van de entree en/of overige infrastructuur. In deze omgeving is ruimte om nieuwe bomen aan te planten zodat het groene beeld langs de Bredaseweg als geheel in tact blijft.

In het woongebied worden nieuwe bomen geplant die het woongebied een groene uitstraling geven. Het groenplan zal uitgewerkt worden in aanloop naar het bouw- en woonrijp maken van het gebied. Twee groeiplaatssituaties worden vooralsnog onderscheiden:

- In de verharding, bijvoorbeeld in de woonstraten, tussen de parkeerplaatsen. Hier zijn bomen in een 1^e of 2^e grootte voorzien, de bomen worden voorzien van een ondergrondse groeiplaats van minimaal 10m².
- In het groen, bijvoorbeeld op de insteek van de wadi's. Hier kan uit een ruim sortiment worden geput om een parkachtige beplanting en bomen in de 1^e grootte met uiteenlopende soorten en verschijningsvorm te realiseren.

Wadi's

De wadi's met hun forse ruimtebeslag en centrale positie zijn voor groot belang voor de sfeer en identiteit. Nader onderzoek moet uitwijzen welke detailvormgeving, welke vegetatieontwikkeling en welk beheerregime in relatie tot de zandige grondslag en de wisselend droge en natte omstandigheden de beste keus is, om tot een overtuigende verschijningsvorm te komen.

Aanvullend op het groen in het openbaar gebied, is het plan om hagen op de erfgrans op privé terrein te realiseren en duurzaam in stand te houden. Groen op de grens openbaar-privé levert vooral in de woonstraten een prettig beeld. Zeker in dit tijdsgewricht, waar steeds meer bewoners hun voortuin lijken te verharden/verstenen. Een en ander is in het beeldkwaliteitplan uitgewerkt.

Spelen

Centraal in het nieuwe woongebied, midden in de wadi, is ruimte gereserveerd voor een ruime speelplek voor de klein(st)e kinderen. Deze plek ligt midden in het woongebied, is bereikbaar binnen een afstand van maximaal 200 meter tot elke woning en ligt veilig ten opzichte van het verkeer. De wadi biedt spannende speelaanleidingen. Op de grens van Wilhelminahaven en Molenstraat is een kleine groene ruimte aanwezig, dat zonodig een rol kan vervullen als speelplekje.

5. UITGANGSPUNTEN EN RANDVOORWAARDEN

5.1 Verkeer en parkeren

Inleiding

In het kader van het bestemmingsplan en onderhavig planontwikkeling zijn meerdere verkeersonderzoeken uitgevoerd. In de verkeersonderzoeken zijn de consequenties van de ontwikkeling voor de omliggende wegen in de zin van verkeersintensiteit, verkeersafwikkeling etc. in beeld gebracht. Ten behoeve van het stedenbouwkundig verkavelingsplan van het Wilhelminaterrein is in 2013 daarnaast onderzoek uitgevoerd naar de verkeersafwikkeling en vormgeving van het aan te leggen kruispunt/ rotonde Bredaseweg/ Wilhelminaterrein. In 2014 heeft een aanscherping van dit onderzoek plaatsgevonden. In 2016 is op basis van de Uitspraak van Raad van State en het aangepaste verkeersmodel voor Oosterhout "Actualisatie 2015", een verkeersonderzoek uitgevoerd naar de gevolgen van de planontwikkeling op de verkeersafwikkeling op de omliggende kruispunten. Deze zijn nader onderzocht en de oplossingsrichtingen zijn nader onderbouwd. De onderzoeken maken onderdeel uit van onderhavig bestemmingsplan en zijn opgenomen als separate bijlagen.

Verkeersonderzoeken 2013 en 2014

De volgende aspecten zijn in de onderzoeken uit 2013 en 2014 afgewogen:

Inpasbaarheid:

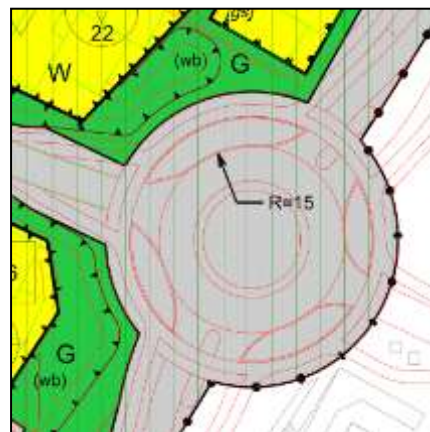
Rotondes, verkeersregelininstallaties (hierna: VRI) of opwaardering van het huidige kruispunt vergen allen ruimte, maar op verschillende manieren. Bij een rotonde is de meeste ruimte nodig op de kruising zelf, bij een VRI of opwaardering van het huidige kruispunt ligt dat meer op de aanrijdroutes (opstelstroken). Het ruimtebeslag van een rotonde met een buitenstraal van 12,5 meter en verkeersregelininstallatie is hierdoor per saldo vergelijkbaar.

Doorstroming:

Omdat een goede doorstroming als uitgangspunt geldt, scoren alle oplossingsrichtingen op dit onderdeel goed. De berijdbaarheid van een rotonde (met name een krappe rotonde met een straal van 12,5 meter) voor het vrachtverkeer geldt wel als aandachtspunt. Alhoewel passage mogelijk is, zal vrachtverkeer met beperkte snelheid de rotonde kunnen passeren. Een rotonde biedt tot slot de beste doorstromingsgarantie en veiligheid voor fietsers.

Verkeersveiligheid:

De oversteekbaarheid is in alle varianten goed. Door de aanwezige middengeleiders en geregelde voorrang is de veiligheid optimaal geborgd (ook op tijden dat de verkeersregeling buiten werking is). Desondanks scoort, in verband met de (potentieel) hogere rijnsnelheid en het aantal conflictpunten, de verkeersveiligheid op een rotonde beter. De maatvoering van de toekomstige rotonde is afgestemd op het verkeersaanbod (aantal en grootte), de buitenstraal van de rotonde is daarom 15 meter. Zoals op de hiernaast afgebeelde figuur staat afgebeeld, is in het bestemmingsplan hiervoor ruimte gereserveerd.



Figuur 14 Uitsnede van de verbeelding met daarin de rotonde met een buitenstraal van 15 meter

De doorsteek naar de Molenstraat wordt in het bestemmingsplan aangemerkt als 'calamiteitenroute' en is derhalve enkel bestemd voor langzaam verkeer en als ontsluiting bij calamiteiten. De 6 vrijstaande woningen aan de Molenstraat worden, conform de huidige situatie, via de Molenstraat ontsloten.

Verkeersonderzoek 2016

Aan de hand van de overwegingen van de Raad van State zijn in deze rapportage de gevolgen van de ontwikkeling van Wilhelminahaven op de verkeersafwikkeling op de kruispunten Bredaseweg / Ridderstraat / Molenstraat en Bredaseweg / Van Liedekerkestraat / Wilhelminalaan nader onderzocht en zijn oplossingsrichtingen verder onderbouwd.

Voor het onderzoek is gebruik gemaakt van het aangepaste verkeersmodel voor Oosterhout Actualisatie 2015. Aan de hand van het aangepaste verkeersmodel en de inmiddels aangepaste verkeersregelininstallaties is een geactualiseerde probleemanalyse gemaakt. Het onderzoek geeft daarmee een actueler en beter onderbouwd beeld van de verkeerssituatie dan in het onderzoek uit 2014.

Uit de probleemanalyse blijkt dat in de huidige, autonome en plansituatie sprake is van forse wachtrijvorming op de Bredaseweg zuid. Dit is gedurende de avondspits voornamelijk tussen 16:30 uur en circa 17:15 uur. De wachttijden nemen daarbij toe van gemiddeld 8 minuten in de huidige situatie tot 15 en 16 minuten in de autonome en plansituatie. Dit betekent dat voertuigen frequent voor rood licht moeten wachten om door te kunnen rijden. De wachtrijlengte op de Bredaseweg zuid neemt toe van maximaal 800 meter in de huidige situatie naar maximaal ruim 2 kilometer in de autonome en plansituatie. Daarbij worden in potentie diverse zijwegen geblokkeerd. Op andere richtingen blijven de wachttijden binnen de normen (uitgaande van een maximale cyclustijd van 120 seconden). Ook ontstaan op andere toeleidende wegen geen situaties waarin zijwegen worden geblokkeerd.

Voor fietsers en voetgangers neemt de maximale wachttijd (worst case) toe van 115 seconden in de huidige situatie tot 124 seconden in de autonome- en plansituatie. Verder stijgt het aantal voertuigverliesuren ten opzichte van de huidige situatie met respectievelijk 110% in de autonome en 116% in de plansituatie.

De aanwezigheid van filedetectielussen in de Bredaseweg ter hoogte van de Nieuwe Bouwlingstraat draagt extra bij aan het ontstaan van de wachtrijvorming. De prioritering van verkeersstromen rond de aansluitingen Bredaseweg / Ridderstraat / Wilhelminalaan is daarbij wel conform het gemeentelijke beleid.

In de door Antea Group aangeleverde onderzoeken uit 2013 en 2014 zijn diverse oplossingsrichtingen beschouwd. De haalbaarheid van deze oplossingsrichtingen alsmede het effect van een aangepast woningbouwprogramma voor de Zwaaihoek is beoordeeld aan de hand van de juridische mogelijkheden en het potentiële oplossende vermogen. Het aanpassen van de verkeersregelininstallatie (het zodanig koppelen van de beide verkeersregelininstallaties dat verkeer op de hoofdrichtingen geen 2 keer hoeft te wachten) en het wijzigen van het woningbouwprogramma voor de Zwaaihoek (500 in plaats van 1000 woningen) zijn als meest kansrijk beoordeeld.

Het probleemoplossende vermogen van de benoemde (kansrijke) oplossingsrichtingen is vervolgens onderzocht aan de hand van dynamische simulaties. Hierbij is opnieuw gekeken

naar de wachtrijvorming, gemiddelde wachttijden, het tijdvak waarbinnen stagnatie zich voordoet en de effecten voor het langzaam verkeer. Ook is het functioneren van het gehele onderzoeksgebied onderzocht door de verliestijden op alle richtingen in een spitsuur te cumuleren.

Uit de simulatie blijkt dat als gevolg van een aanpassing van de verkeersregeling, de gemiddelde wachttijden op de Bredaseweg zuid afnemen tot 144 seconden (2-3 minuten). In de huidige situatie is op deze richting nog sprake van een gemiddelde wachttijd van 8 minuten. Wel ontstaan langere wachttijden op andere rijrichtingen. De wachttijden op deze rijrichtingen blijven wel ruim binnen de normtijd van 120 seconden. Ook de wachtrijlengte op de Bredaseweg halveert van maximaal 800 meter in de huidige situatie naar maximaal 369 meter in de plansituatie met een geoptimaliseerde verkeersregeling. De wachtrijen en wachttijden op andere rijrichtingen nemen daarentegen weer toe echter allen binnen de norm van 120 seconden.

In geval de aanpassing van de verkeersregelininstallatie wordt gecombineerd met een aanpassing van het woningbouwprogramma voor de Zwaaihoek (500 woningen in plaats van 1000 woningen) neemt gemiddelde wachttijden op de Bredaseweg zuid verder af tot 123 seconden en benadert daarmee de normtijd van 120 seconden. Op alle andere rijrichtingen blijft de gemiddelde wachttijd binnen de norm van 120 seconden. Een uitzondering is de links-afvoer vanuit de Bredaseweg richting de Molenstraat waar nog sprake is van een maximale wachttijd van 170 seconden (2.56 minuten). Deze rijrichting kan gezien het beperkte aantal verkeersbewegingen echter als niet maatgevend worden beschouwd.

Als gevolg van de aanpassingen aan de verkeersregelininstallatie en de wijzigingen in het woningbouwprogramma nemen de wachttijden (cyclustijden) voor het langzaam verkeer met 11 seconden toe ten opzichte van de huidige situatie en 2 seconden ten opzichte van de automatische situatie. Het betreft hier wel de maximaal te verwachten wachttijden (worst case). De gemiddelde wachttijden liggen vanzelfsprekend lager dan de maximale wachttijden.

De berekening van de verliesuren per spitsuur geeft een indruk van de prestatie van het verkeerssysteem (beide kruisingsvlakken samen) als geheel. Met het enkel optimaliseren van de verkeersregeling wordt al een besparing van het aantal voertuigenverliesuren bereikt van 21% ten opzichte van de huidige situatie. De oplossingsrichting waarbij de optimalisering van de verkeersregeling en het wijzigen van het woningbouwprogramma voor de Zwaaihoek worden gecombineerd leidt zelfs tot een forse verbetering (tot 35% minder verliesuren) ten opzichte van de huidige situatie.

Kijken we naar de onderdelen uit de uitspraak van de Raad van State dan kunnen we tot slot het volgende concluderen:

- I/C verhouding: De I/C verhouding is een indicator voor de kwaliteit van de verkeersafwikkeling. In geval een (te) hoge I/C verhouding wordt verwacht is een nadere analyse van de verkeersafwikkeling op kruispuntniveau noodzakelijk. Uit deze analyse blijkt dat ondanks de hoge I/C verhouding de kwaliteit van de verkeersafwikkeling in de plansituatie met een aanpassing van de verkeersregeling kan worden verbeterd (ten opzichte van de huidige situatie).
- Verkeersafwikkeling: met een aanpassing van de verkeersregeling (realisatie van een harde koppeling tussen de hoofdrichtingen) kan de verkeersafwikkeling worden verbeterd;

- Verkeerscirculatie: het wijzigen van de verkeerscirculatie lijkt bij nader inzien onvoldoende probleemoplossend vermogen te hebben.

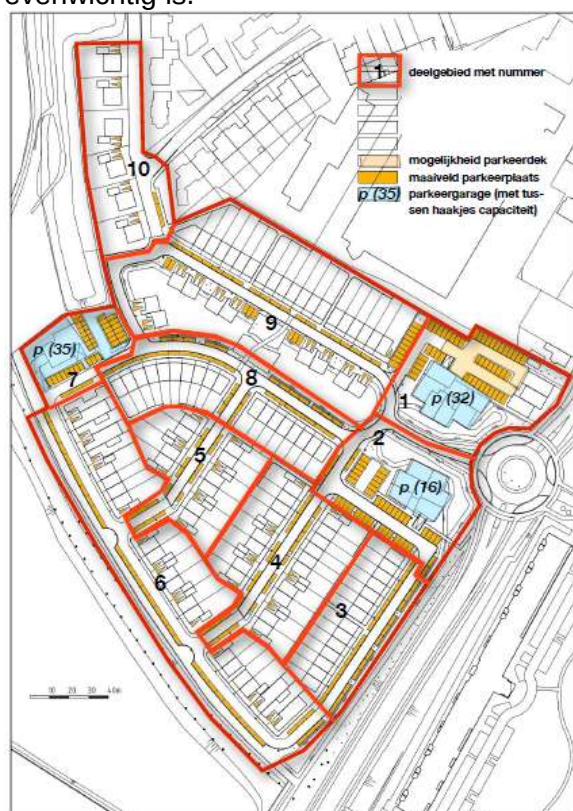
Door de optimalisatie van de verkeerslichten te combineren met het aanpassen van het ruimtelijke programma voor de Zwaaihoek (500 in plaats van 1000 woningen bouwen) ontstaat verkeerskundig gezien een verdere verbetering van de verkeerssituatie als geheel.

Parkeren

Het vertrekpunt voor het bepalen van de parkeerbalans is het parkeerbeleid van de gemeente Oosterhout "Stilstaan in de toekomst; parkeerbeleid op de middellange termijn (2020)", vastgesteld door de gemeenteraad op 15 december 2009. Het plangebied valt buiten de centrumtangente, binnen de functie "Wonen". De parkeernormering is in onderstaande tabel onderverdeeld per prijs categorie.

WONEN	norm	eenheid	aandeel bezoek
Woning: duur	2,1	woning	0,3 ppl
Woning: middelduur	1,9	woning	0,3 ppl
Woning: goedkoop	1,7	woning	0,3 ppl
Woning: 1 / 2 persoonswoning	1,3	woning	0,3 ppl
Kamerverhuur	0,6	kamer	0,2 ppl

De buurt is onderverdeeld in 10 deelgebieden. Het parkeeroverzicht toont dat er in de verkavelingsuggestie meer dan voldoende parkeerplaatsen aanwezig zijn en dat de spreiding evenwichtig is.



deelgebied	woningaantal / categorie	vraag, p-norm per categorie	aanbod/locatie	aanbod	saldo
1	12 midden 11 laag	$12 \times 1,9 = 22,8$ $11 \times 1,7 = 18,7$	openbaar gebied parkeergarage	48 52	0
2	16 midden 16 laag	$16 \times 1,9 = 30,4$ $16 \times 1,7 = 27,2$	openbaar gebied parkeergarage	46 16	6
3	2 midden 12 laag	$2 \times 1,9 = 3,8$ $12 \times 1,7 = 20,4$	openbaar gebied	26	2
4	8 hoog 4 midden 6 laag	$8 \times 2,1 = 16,8$ $4 \times 1,9 = 7,6$ $6 \times 1,7 = 10,2$	openbaar gebied eigen terrein	15 12	0
5	10 hoog	$10 \times 2,1 = 21$	openbaar gebied eigen terrein	16 10	5
6	10 hoog 12 midden	$10 \times 2,1 = 21$ $12 \times 1,9 = 22,8$	openbaar gebied eigen terrein	16 18	10
7	35 hoog	$35 \times 2,1 = 73,5$	openbaar gebied parkeergarage	35 35	-4
8	4 midden 14 laag	$4 \times 1,9 = 7,6$ $14 \times 1,7 = 23,8$	openbaar gebied	37	6
9	13 midden 18 laag	$13 \times 1,9 = 24,7$ $18 \times 1,7 = 30,6$	openbaar gebied eigen terrein	37 21	3
Sub-totaal	223	422		448	26
10 'Bailey'	6 hoog	$6 \times 2,1 = 12,6$	openbaar gebied eigen terrein	3 12	2
Totaal	woningen 229	435		464	28

Figuur 15 Indeling deelgebieden parkeren (boven) en overzicht parkeerbalans (rechts) (bron: stedenbouwkundig verkavelingsplan Wilhelminahaven)

In de deelgebieden 7 is een tekort van 4 parkeerplaatsen. Omdat in alle aangrenzende deelgebieden (6, 8 en 9) een voldoende ruim parkeeroverschot aanwezig is, wordt het verwachte tekort in deelgebied 7 als acceptabel beoordeeld. De parkeerplaatsen rondom de appartementen nabij de entree (deelgebieden 1 en 2) worden (half) verdiept, in twee lagen (tot boven maximaal 2 meter boven maaiveld) gerealiseerd. Ter plaatse van de appartementengebouw nabij het Wilhelminakanaal wordt het parkeren ondergronds en op maaiveld gerealiseerd.

Door de dusdanige overmaat aan parkeerplaatsen is er richting de uitvoering van het plan ruimte om voorziene parkeerplaatsen mogelijk te gebruiken voor groeninrichting om de kwaliteit van het groen te verbeteren.

In het verkavelingsplan is rekening gehouden met de aanwezigheid van 3 parkeergarages. De parkeergarages zijn niet openbaar en bedoeld voor de bewoners van de appartementen:

- onder de kanaaltoren, capaciteit volgens verkavelingsplan 35 parkeerplaatsen;
- onder het appartementengebouw aan de noordzijde van de entree, capaciteit volgens verkavelingsplan 32 parkeerplaatsen;
- onder het appartementengebouw aan de zuidzijde van de entree, capaciteit volgens verkavelingsplan 16 parkeerplaatsen.

De exacte positie, uitvoering en omvang van de parkeergarages zullen in de uitwerking worden bepaald. Hierbij wordt aandacht besteed aan de groene inpassingen van de parkeerplaatsen en parkeervoorzieningen om in de gewenste groenkwaliteit te voorzien. Het aantal parkeerplaatsen in deze garages dient te voldoen aan de gestelde parkeernorm voor de appartementen.

Voor de Molenstraat is nog geen definitieve planuitwerking bekend. Voor de toekomstige woningen aan de Molenstraat geldt dat voldaan wordt aan de gestelde parkeernorm, hier is voldoende ruimte voor parkeervoorzieningen aanwezig.

Openbaar vervoer

Binnen het plangebied is geen aansluiting op het openbaar vervoer voorzien. Op minder dan 10 minuten loopafstand is bushalte 'Wilhelminalaan' gelegen. Twee buurtbuslijnen, lijn 224 en 226, maken gebruik van deze bushalte. Op circa 15 minuten loopafstand is Wilhelminahaven bereikbaar via bushalte 'Slotlaan' waar (buurt)buslijnen 297, 215 en 327 gebruik van maken. Door het ontbreken van bushaltes binnen een straal van 500 meter is de verbinding voor openbaar vervoer minder geschikt voor senioren. De aanwezigheid van de bushaltes is echter binnen acceptabele loopafstand.

Langzaam verkeer

De fietspaden langs de Bredaseweg maken onderdeel uit van het hoofdnetwerk voor fietsers. De fietsverbinding naar de Molenstraat is een secundaire fietsverbinding binnen het fietsnetwerk. Het plangebied is voor fietsverkeer goed ontsloten op het huidige fietsnetwerk.

Voor voetgangers is het plangebied via voetpaden aan de Bredaseweg aangesloten op de wijk Houthaven. Door de voetgangersverbinding naar de Molenstraat en de Bredaseweg wordt het mogelijk voor voetgangers om de groene zone langs het Wilhelminakanaal te bereiken.

5.2 Hinder van bedrijven

In de publicatie “Bedrijven en milieuzonering” van de V.N.G. van 2009 wordt informatie gegeven over de gemiddelde milieubelasting van de verschillende typen bedrijven en instellingen. De milieucategorie geeft daarbij een indicatie over de afstand, die tussen de diverse bedrijfstypen en een rustige woonwijk dient te worden aangehouden, om hinder uit te sluiten of althans tot een aanvaardbaar niveau te beperken.

Milieucategorie 1 en 2 -bedrijven en instellingen zijn volgens de publicatie “Bedrijven en milieuzonering” goed te integreren in een woongebied. Op de locatie zelf zijn op dit moment geen milieuhinderlijke bedrijven aanwezig, echter conform het geldende bestemmingsplan zijn categorie 3 -bedrijven toegestaan. Er zijn in de directe nabijheid van het plangebied wel een aantal bedrijven gelegen. Deze bedrijven hebben een zogenaamde milieuzone, welke tot over de bouwlocatie kan vallen. Indien dit het geval is, moet er worden nagegaan of er maatregelen getroffen kunnen worden om overlast richting de (toekomstige) bewoners te voorkomen. Onderstaande toelichting geeft inzicht in de bedrijven uit de omgeving, hieruit blijkt dat er geen overlast richting de (toekomstige) bewoners te verwachten is.

De verschillende bedrijven zijn ingedeeld in diverse categorieën waaruit de grootste afstand is af te leiden waarbinnen hinder kan worden ervaren door het in werking zijn van de bedrijven. In de publicatie “Bedrijven en milieuzonering” is aangegeven dat er sprake kan zijn van twee omgevingstypen. De richtafstanden uit bijlage 1 van de publicatie “Bedrijven en milieuzonering” zijn afgestemd op de omgevingskwaliteit zoals die wordt nagestreefd in een rustige woonwijk of een vergelijkbaar omgevingstype. Richtafstanden gelden tussen enerzijds de grens van de bestemming die milieubelastende functies toelaat en anderzijds de uiterste situering van de gevel van een woning (niet zijnde een bijgebouw) die volgens het bestemmingsplan mogelijk is. Deze richtafstanden zijn een richtlijn voor het bepalen of milieubelastende functies op een juiste wijze worden toegelaten ten opzichte van woningen in het kader van een goede ruimtelijke ordening.

De voor de planontwikkeling relevante bedrijven zijn in onderstaande tabel weergegeven.

Naam	Aard bedrijf	Adres	Cat.
Grafisch Centrum Oosterhout	grafisch	Bredaseweg 98	1
Theo Leenders B.V.	electronica inzameling witgoed	Bredaseweg 100	3.1
Intergas	gasdruk- meet en regelstation	Bredaseweg 104	1
H19/kijkhuis/SBK Kunstuitleen	kunst/tentoonstelling	Bredaseweg 106c	1
ISA Hand- en Nagelinstituut	schoonheidsspecialist	Bredaseweg 106a	1
Tréfle schoonheidsinstituut	schoonheidsspecialist	Bredaseweg 106a	1
Ando Brandbeveiliging	brandbeveiligingsbedrijf	Bredaseweg 108	1
Grondwatersanering vm PDM-terrein	grondsaneringsinstallatie	Bredaseweg 108	nvt
De Warande	zwembad	Bredaseweg 117	4.1
Restaurant "Paradijs"	restaurant	Bredaseweg 127	1
Restaurant Oud Oosterhout B.V.	restaurant	Bredaseweg 129	1
Warandecollege (School Lievenshove)	school voor kinderen met specifieke opvang	Bredaseweg 140	2
Stichting Tender afd. Lievenshove	opvanghuis probleemjongeren	Bredaseweg 140	2
Dierenarts M. Wagemakers	dierenarts	Molenstraat 55	1

Tabel Overzicht bedrijven in de omgeving

(bron: gemeente Oosterhout)

In de directe omgeving staat daarnaast een vrij recent verbouwd/gerenoveerd bedrijfsverzamelgebouw (Tricorp Businesscenter – Bredaseweg 108a). Het betreft een gebouw dat in hoofdzaak is gerealiseerd voor kleine bedrijven en kantoren.

Zoals uit de tabel hierboven blijkt, zijn er in de directe omgeving hoofdzakelijk kantoren en kleine bedrijven gevestigd in milieucategorie 1 en 2 die goed inpasbaar zijn in een woonomgeving. De in het Tricorp-gebouw gevestigde bedrijven wisselen en het uitgangspunt bij deze locatie is, dat op basis van het bestemmingsplan bedrijven t/m categorie 3 zijn toegestaan. In de omgeving van het plangebied zijn diverse bedrijven en kantoren gesitueerd en ligt tevens de drukke doorgaande Bredaseweg. Het plangebied wordt omgeven door de Molenstraat, Bredaseweg en het Wilhelminakanaal en zal ontsloten worden op de gebiedsontsluitingsweg, de Bredaseweg. Geconcludeerd kan worden dat in deze situatie sprake is van een omgevingstype “gemengd gebied” gezien de omliggende functies. Daarvoor gelden er “ruimere” afstandsnormen dan wanneer er sprake is van een rustige woonwijk.

Het bedrijfsverzamelgebouw Tricorp is op minder dan 50 meter van het plangebied gelegen. Deze milieucirkel kan echter met één stap worden verkleind tot 30 meter wat betreft het aspect geluid doordat het een omgevingstype “gemengd gebied” betreft. In onderling overleg tussen alle betrokken partijen is dan ook overeenstemming bereikt over de milieuhindercirkel van 30 meter. De milieubegrenzing is van toepassing op de gevel van de Tricorp-bebouwing. In de verkaveling is tussen de gevel van het Tricorp-gebouw en de woninggevels een minimale afstand van 30 meter aangehouden.

Door middel van het niet opnemen van een bedrijfsbestemming in onderhavig plangebied, maar een verkeersbestemming aan de noordkant van het plangebied, wordt deze zone van 30 meter tot aan de achterzijde van de bouwvlakken gewaarborgd. Dit doordat binnen de bestemming Verkeer geen milieubelastende bedrijvigheid kan worden toegestaan op kortere afstand dan in de huidige situatie aanwezig is.

Theo Leenders BV (inzameling electronica en witgoed) is gevestigd aan de Bredaseweg 100 en zit in milieucategorie 3.1. Het bedrijf kent een hindercirkel van 50 meter, maar zit echter op grotere afstand van het plangebied namelijk circa 170 meter.

Het niet-overdekte zwembad de Warande kent de grootste hindercirkel: 200 meter (voor geluid). De afstand van de rand van het te bebouwen deel van het plangebied en de bestemming waarbinnen het zwembad mogelijk is, bedraagt ruim 260 meter.

Voor een goede ruimtelijke ordening is het nodig dat het bestemmingsplan geen nieuwe belemmeringen geeft voor de bedrijfsvoering van bestaande bedrijven. De activiteiten van bedrijven moeten voldoen aan, meestal, algemene milieuregels. Uit milieudossiers blijkt dat de feitelijke en geringe milieueffecten in het plangebied geen belemmering vormen voor de aanwezige bedrijven. Ook zijn er geen concrete toekomstige plannen die een belemmering vormen. Dat komt mede omdat een deel van de bedrijven, nu of dan, al meer wordt beperkt door de aanwezigheid van bestaande woningen buiten dit plangebied.

5.3 Wet geluidhinder (Wgh)

In de Wet geluidhinder is bepaald dat bij de vaststelling of herziening van een bestemmingsplan, waarin mogelijkheden worden geboden voor het realiseren van geluidgevoelige bebouwing, middels een akoestisch onderzoek dient te worden aangetoond, of ter plaatse de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden.

Wanneer er sprake is van een hogere geluidbelasting dan de in de Wet geluidhinder aangegeven algemene voorkeurswaarde van 48 dB en aangetoond kan worden dat er geen afdoende maatregelen kunnen worden getroffen om deze geluidbelasting te verlagen, dient door burgemeester en wethouders een besluit hogere waarden op grond van artikel 110a Wet geluidhinder zijn genomen, alvorens de gemeenteraad overgaat tot vaststelling van het bestemmingsplan.

Binnen het plangebied wordt de mogelijkheid geboden voor het realiseren van nieuwe geluidgevoelige bebouwing. Door Agel Adviseurs is in mei 2015 een “Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï Wilhelminahaven” te Oosterhout uitgevoerd, dit onderzoek maakt separate als bijlage onderdeel uit van onderhavig bestemmingsplan.

Het plangebied bevindt zich binnen de geluidzone van de Bredaseweg en van het Wilhelminakanaal-Zuid. De geluidsbelasting op de gevels van de nieuw te bouwen bestemmingen dient voor de Bredaseweg te worden getoetst aan de grenswaarden van de Wet geluidhinder (Wgh). De ontwikkeling bevindt zich in stedelijk gebied en betreft nieuwbouw. De ten hoogste toelaatbare geluidbelasting bedraagt 48 dB. De maximaal vast te stellen hogere waarde bedraagt 63 dB.

Voor de toetsing aan de Wgh geldt voor de wegen met een maximum snelheid tot 70 km/u zoals de Bredaseweg een aftrek van 5 dB. Deze aftrek wordt in het rekenmodel door middel van een groepsreductie toegepast.

Voor een beoordeling in het kader van een goede ruimtelijk ordening zijn de volgende geluidbronnen relevant:

- Bredaseweg
- Nieuwe wegen plangebied
- Wilhelminakanaal Zuid
- Houthavenweg
- Molenstraat

Uit de rekenresultaten blijkt dat de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting van 48 dB als gevolg van de Bredaseweg ter plaatse van diverse woningen en appartementen wordt overschreden. De maximale ontheffingswaarde van 63 dB wordt bij geen van de woningen en appartementen overschreden. Uit een onderzoek naar maatregelen ter beperking van de geluidbelasting blijkt dat er mogelijkheden zijn maar dat deze mogelijk bezwaren geven van stedenbouwkundige aard. Ook na het treffen van de maatregelen is een hogere waarde procedure noodzakelijk. Omdat voldaan wordt aan de criteria van het ontheffingenbeleid van de gemeente Oosterhout, kan op basis van de onderzoeksresultaten voor de ontwikkeling bij burgemeester en wethouders van de gemeente Oosterhout een ontheffing van de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting worden aangevraagd.

Omdat in dit stadium van het plan geen gedetailleerde gegevens omtrent de gevelindeling beschikbaar zijn valt een toetsing van de karakteristieke geluidwering buiten het kader van dit

onderzoek. Op grond van de hoogte van de geluidbelastingen kan er van worden uitgegaan dat het voldoen aan de vereiste karakteristieke geluidwering technisch mogelijk is. Dit onderzoek kan daarom worden uitgevoerd in het kader van de aanvraag om een omgevingsvergunning.

Verder blijkt dat ter plaatse van diverse appartementen woningen sprake is van een reconstructie in het kader van de Wgh. Ter plaatse van enkele van deze appartementen woningen wordt de van toepassing zijnde grenswaarde van 48 dB overschreden. De maximale ontheffingswaarde van 63 dB wordt niet overschreden. Uit een onderzoek naar maatregelen ter beperking van de geluidbelasting blijkt dat er mogelijkheden zijn maar dat deze mogelijk bezwaren geven van stedenbouwkundige aard dan wel van civiel technische aard. Ook na het treffen van de maatregelen is een hogere waarde procedure noodzakelijk. Omdat voldaan wordt aan de criteria van het ontheffingenbeleid van de gemeente Oosterhout, kan op basis van de onderzoeksresultaten voor de ontwikkeling bij burgemeester en wethouders van de gemeente Oosterhout een ontheffing van de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting worden aangevraagd.

Voor van enkele woningen en appartementen in het uitstralingsgebied is sprake van een toename van (afgerond) 2 dB of meer. Omdat het hier het uitstralingsgebied betreft is er geen sprake van reconstructie.

Ten noorden van het plangebied bevindt zich een bedrijventerrein. Aangetoond is dat de bedrijven als gevolg van het plangebied niet (aanvullend) beperkt worden in hun bedrijfsvoering. Verder is aangetoond dat ter plaatse van de nieuwe woningen voldaan kan worden aan algemene milieuregels ten aanzien van het geluid.

Daarnaast mag worden aangenomen dat de etmaalwaarde van het geluid afkomstig van de schepen op het Wilhelminakanaal lager zal zijn dan 50 dB(A).

In de onderhavige situatie vindt alleen overschrijding als gevolg van 1 geluidbron plaats zodat op grond van de Wgh cumulatie niet aan de orde is.

Omdat sprake is van een nieuwe geluidgevoelige ontwikkeling is de geluidbelasting ter plaatse van de ontwikkeling vanuit het kader van een goede ruimtelijke ordening inzichtelijk gemaakt en beoordeeld. Hierbij is aangetoond dat er sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

5.4 Bodem

Door Oranjewoud is in augustus 2014 een historisch onderzoek verricht ter plaatse van het voormalige RMGI-terrein Bredaseweg 108 en de Molenstraat te Oosterhout.

Uit het onderzoek blijkt dat de verzamelde informatie aanwijzingen geeft voor de aanwezigheid van (voormalige) bodembedreigende activiteiten (verdachte deellocaties) binnen het onderzoeksgebied. Op het voormalige RMGI-terrein zijn in het verleden meerdere bodemonderzoeken uitgevoerd.

In de twee meest recente bodemonderzoeken, te weten: 'Eindsituatie bodemonderzoek twee tankparken Bredaseweg 108 te Oosterhout, Oranjewoud, projectnr.: 248447, 26 april 2012' en 'Eindsituatie bodemonderzoek Bredaseweg 108 te Oosterhout, Oranjewoud, kenmerk

248447A, 11 september 2012' is de bodemkwaliteit ter plaatse van de verdachte deellocaties en het overige terrein vastgelegd. Hieruit blijkt dat ter plaatse van de verdachte activiteiten geen verhoogde gehalten aan de onderzochte parameters zijn gemeten.

Op het overige terrein bevat de grond licht verhoogde gehalten aan diverse parameters. Alleen bij boring 1062 ten zuiden van gebouw AM/AA1 zijn in de ondergrond matig verhoogde gehalten aan cadmium en zink gemeten. De omvang is vastgesteld en er is geen sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging. In het grondwater zijn licht tot sterk verhoogde concentraties aan diverse parameters gemeten, die deels natuurlijk van aard zijn.

Binnen het plangebied is sprake van twee locaties waar een beschikking van de provincie op is afgegeven. Eén beschikking heeft betrekking op het oostelijke terreingedeelte waar in de ondergrond sprake is van een sterke verontreiniging met tetrachlooretheen en cis-1,2- dichlooretheen (Beschikking Wbb Bredaseweg 108). De tweede beschikking heeft betrekking op een sterke grondwaterverontreiniging met zink op een terreingedeelte aan het eind van de Molenstraat, ter hoogte van Molenstraat 64 (Beschikking Wbb Molenstraat ongenummerd).

De onderzoeksinspanning die is uitgevoerd bij de verdachte deellocaties tijdens de eindsituatie bodemonderzoeken voldoet aan de richtlijnen uit de NEN 5740. Deze verdachte deellocaties met een oppervlakte van ca. 2.000 m² zijn voldoende onderzocht. Voor het overige, onverdachte terrein is de onderzoeksinspanning die is uitgevoerd tijdens het eindsituatie bodemonderzoek te summier (te weinig boringen en analyses) om te voldoen aan de richtlijnen uit de NEN 5740 voor een 'onverdachte' locatie in relatie tot de voorgenomen bestemmingsplanwijziging en de geplande woningbouw. Zodra de bestaande gebouwen gesloopt zijn, wordt het gehele terrein conform NEN 5740 onderzocht voor zover dit nog niet uitgevoerd is.

Aan het einde van de Molenstraat (gebied tussen de Molenstraat en de dijk van de zijtak van het Wilhelminakanaal) is gedeeltelijk nog een verhardingslaag aanwezig. Tijdens eerder verricht onderzoek is een sterke PAK-verontreiniging vastgesteld in de verhardingslaag. Niet bekend is of deze sterke PAK-verontreiniging bij de reeds verrichte nieuwbouw is verwijderd.

Verder heeft geen eindsituatie-onderzoek plaatsgevonden ter plaatse van het gedempte gedeelte van het Wilhelminakanaal en dient geverifieerd te worden of de contouren van de interventiewaardeverontreiniging van de twee Wbb-gevallen is veranderd. Ook dient de bodem onder het bestaande gebouw nog nader te worden onderzocht.

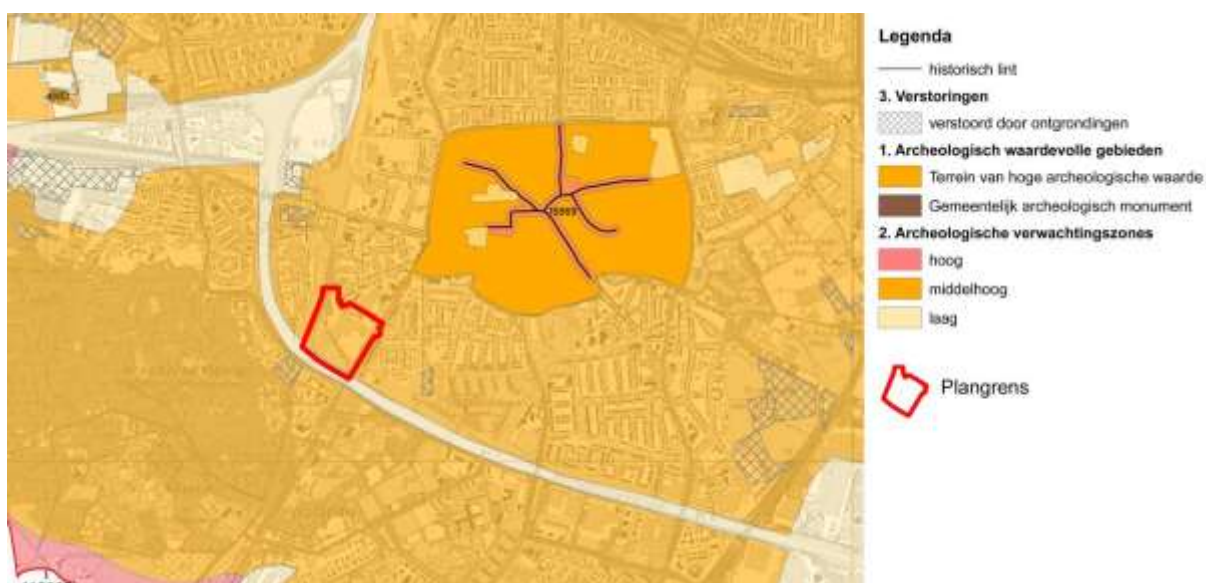
In het kader van de omgevingsvergunning(en) zal hiervoor een bodemonderzoek worden uitgevoerd en ingediend waarbij tevens de bodem ter plaatse van de huidige verhardingen en bebouwing wordt onderzocht.

5.5 Archeologie en cultuurhistorie

Bij de ontwikkeling van functies dient rekening gehouden te worden met de aanwezige archeologische en cultuurhistorische waarden. Op de Cultuurhistorische Waardenkaart van de provincie Noord-Brabant staat aangegeven welke archeologische en cultuurhistorische waarden in het landschap (in potentie) aanwezig zijn.

Archeologie

Op de Cultuurhistorische Waardenkaart van de provincie Noord-Brabant is aan de planlocatie geen verwachtingswaarde toegekend. Op de Archeologische Beleidskaart van de gemeente Oosterhout uit 2011 is aan de locatie een middelhoge archeologische verwachting toegekend.



Figuur 16 Archeologische beleidskaart

(bron: gemeente Oosterhout)

1. Bureauonderzoek en inventariserend veldonderzoek

Door SOB Research is derhalve in januari 2013 een bureauonderzoek en inventariserend veldonderzoek door middel van grondboringen uitgevoerd.

Op basis van de onderzoeksresultaten van het bureau- en veldonderzoek kan worden geconcludeerd dat er binnen een deel van het onderzoeksgebied een kans bestaat op het aantreffen van archeologische vindplaatsen.

In algemene zin kan worden gesteld dat archeologische sporen vanaf het Laat-Paleolithicum tot en met de Late Middeleeuwen kunnen worden aangetroffen in de top van het dekzand. Archeologische resten uit de Late Middeleeuwen en de Nieuwe Tijd zouden ook in de top van het esdek kunnen worden aangetroffen. Deze kans wordt echter, vanwege het ontbreken van historische aanwijzingen en de aanwezigheid van het oude landbouwdek, zeer klein geacht. Dit met uitzondering van de zone direct langs de Bredaseweg en de Molenstraat. Daar bestaat een beperkte kans voor wat betreft de aanwezigheid van resten van boerderijen uit de Late Middeleeuwen en/of de Nieuwe Tijd, die voor 1800 zijn afgebroken.

De archeologische verwachting geldt niet voor het meest zuidelijke deel van het onderzoeksgebied. In dit deel van het onderzoeksgebied (een zone van circa 50 meter) is de ondergrond ernstig verstoord als gevolg van de vroegere loop van het Wilhelminakanaal (tot 1969). Het is

daarom uitgesloten dat hier archeologische resten in situ aanwezig zijn. Voor de situatie ter plaatse van de nog aanwezige bebouwing (circa 1,3ha) geldt dat niet bekend is tot op welke diepte de bodem en de archeologisch relevante horizonten hier zijn verstoord.

Op basis van de onderzoeksresultaten werd geadviseerd een vervolgonderzoek door middel van proefsleuven te laten uitvoeren (IVO-P).

2. *Proefsleuvenonderzoek (IVO-P)*

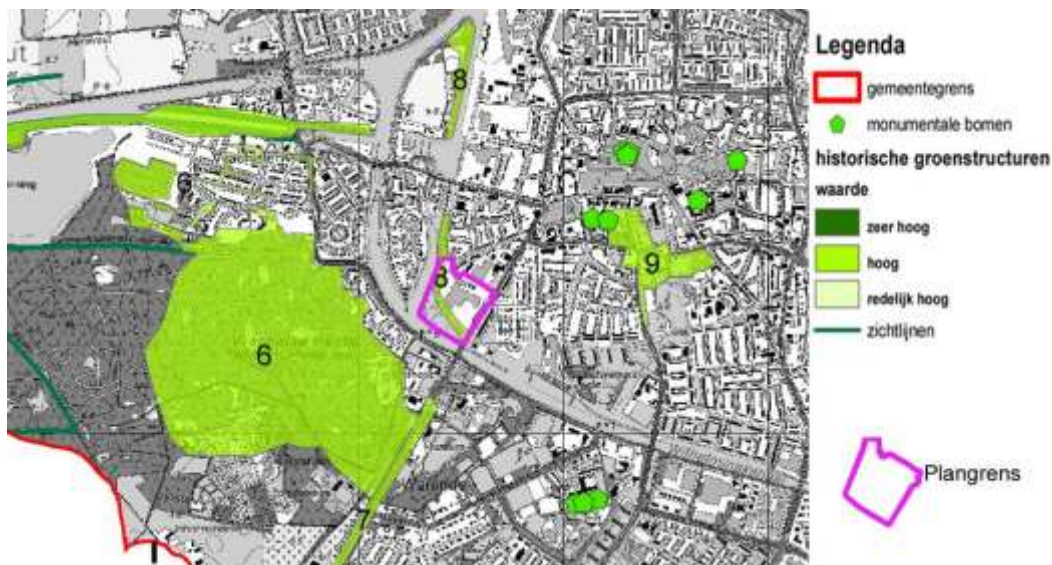
Het proefsleuveonderzoek is uitgevoerd op basis van het Programma van Eisen, opgesteld door RAAP en goedgekeurd door het bevoegd gezag. Het Proefsleuvenonderzoek is in november 2014 door Antea uitgevoerd. Hieruit blijkt dat het plangebied tot in het recente verleden intensief gebruikt is. Dit heeft zich klaarblijkelijk niet alleen beperkt tot de verlegging van het kanaal, ook bij de bouw van de fabrieksgebouwen is het terrein grootschalig op de schop gegaan. Op basis van het uitgevoerde veldwerk adviseert Antea Group dat er binnen het plangebied redelijkerwijs geen behoudenswaardige archeologische vindplaats te verwachten valt. Antea adviseert het terrein vrij te geven.

Op 15 december 2014 hebben de Regio West-Brabant en de gemeente Oosterhout de rapportage van het proefsleuvenonderzoek goedgekeurd en derhalve het advies van Antea overgenomen.

Cultuurhistorie

Op de Waardenkaart historisch groen is de bomenrij langs het Wilhelminakanaal aangeduid als een historische groenstructuur met een hoge waarde. Agel Adviseurs heeft in september 2014 een advies uitgebracht over deze historische rij eikenbomen. Ter hoogte van het plangebied bestaat de rij uit 65 volgroeide Amerikaanse eiken. Vanzelfsprekend worden deze bomen behouden. Het onderzoek diende ertoe te onderzoeken op welke afstand de aanleg van een weg kon plaatsvinden.

Conclusie van het onderzoek is dat de aanleg van een weg op 10 meter uit hart van de bomen gewenst is voor de vitaliteit van de bomen. Echter, aanleg van een weg tot 8 meter is mogelijk indien aanvullende maatregelen (groeiplaatsverbetering) getroffen worden. Aanleg van de weg op kortere afstand dan 8 meter uit hart bomen is af te raden. In het plan is rekening gehouden met de conclusies van het bomenonderzoek. De parkeerplaatsen liggen op circa 8 meter afstand uit de stam, binnen de zone van 8 meter dient dan ook groeiplaatsverbetering plaats te vinden. De kant van de rijbaan ligt op 10,3 meter van de stam waardoor aanvullende maatregelen niet noodzakelijk zijn. De woningen zijn op bijna 20 meter uit de stam gesitueerd.



Figuur 17 Waardenkaart historisch groen

(bron: gemeente Oosterhout)

Verder wordt de Molenstraat op de Waardekaart historische geografie aangeduid met een redelijke hoge cultuurhistorische waarde. Door de ontwikkeling van het plangebied Wilhelminahaven blijft de Molenstraat echter volledig intact en wordt de waarde niet aangetast. De afweging van de cultuurhistorische waarden voor het ontwikkelen van de locatie Molenstraat is in de onherroepelijke vrijstellingsprocedure reeds afgewogen.

Vanuit archeologie en cultuurhistorie bezien zijn er derhalve geen belemmeringen voor de beoogde ontwikkelingen.

5.6 Luchtkwaliteit

Ten aanzien van de luchtkwaliteit dient voldaan te worden aan de grenswaarden zoals weergegeven in de Wet tot wijziging van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen, Stb. 2007,141).

Uit de Wet milieubeheer, dat op 15 november 2007 is vastgesteld, blijkt dat onderhavig project van niet betekende mate bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit.

In het plan zullen maximaal 233 wooneenheden, 227 wooneenheden op het voormalige MPO-terrein, en 6 wooneenheden aan de Molenstraat worden gerealiseerd. De toename van het autoverkeer tengevolge van de nieuwe ontwikkelingen zal zeker minder zijn dan het equivalent bij de bouw van 1.500 woningen met één ontsluitingsweg. De nieuwe bebouwing draagt derhalve niet in betekende mate bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit, wat inhoudt dat er geen toetsing aan de grenswaarden hoeft plaats te vinden.

Ten aanzien van de luchtkwaliteit zijn er derhalve geen belemmeringen voor het realiseren van de voorgestane ontwikkelingen.

5.7 Water

Uitgangspunt van het overheidsbeleid is dat in het kader van een ruimtelijke ordeningsprocedure bijzondere aandacht wordt besteed aan het aspect waterhuishouding en riolering. Het beleid is er daarbij in beginsel op gericht om het schone regenwater niet meer af te voeren via de riolering, maar middels infiltratie en/of retentie te bergen op de locatie zelf. Het vervuilde afvalwater wordt via het riool afgevoerd naar de rioolwaterzuiveringsinstallatie. Het Waterschap toetst in het kader van een ruimtelijke ordeningsprocedure of aan dit beleid wordt voldaan. Middels een geohydrologisch onderzoek kan onderzocht worden of een locatie in fysieke zin geschikt is voor infiltratie en/of retentie.

Door Agel Adviseurs is op 8 april 2015 een watertoets uitgevoerd. Hieruit blijkt het navolgende.

Op de planlocatie zullen maximaal 233 wooneenheden worden gerealiseerd. Als gevolg van de ontwikkeling van de plannen verandert de oppervlakteverdeling in het plangebied. De verdeling van de oppervlaktes is weergegeven in de onderstaande tabel.

Oppervlaktes	Huidig m ²	Toekomstig m ²
Dakoppervlak	13.348	8.906
Verharding	13.382	16.300
Voortuin		
- verharding 50%	0	1.745
- onverhard 50%	0	1.746
Achtertuint		
- verharding 50%	0	4.640
- onverhard 50%	0	4.640
Groen oppervlak	17.123	2.175
Water (boven insteek wadi's)	399	4.100
TOTAAL	44.252 m ²	44.252 m ²

Voor het plangebied dient een nieuw waterhuishoudkundig- en rioleringsplan opgesteld te worden voor de verwerking van regenwater en huishoudelijk afvalwater. Uitgangspunten voor de verwerking van regenwater en huishoudelijk afvalwater worden vastgesteld door de gemeente Oosterhout en het waterschap Brabantse Delta.

In de huidige situatie is circa 60% van het totale oppervlak verhard. Met de voorgenomen planontwikkeling zal de verharding met circa 4.861 m² toenemen. In de toekomstige situatie is circa 71 % van het totale oppervlak verhard.

Conform het beleid van de gemeente Oosterhout en het waterschap Brabantse Delta dient de toename in verhard oppervlak te worden gecompenseerd. Sinds maart 2012 is het nieuwe vGR-plan van de gemeente Oosterhout vastgesteld. In het vGR-plan is de insteek om in nieuwbouwgebieden het regenwater in het betreffende gebied vast te houden, ofwel 100% af te koppelen. In het gezamenlijk overleg is overeengekomen dat het nieuwe vGR-plan van de gemeente Oosterhout leidend wordt inzake het afkoppelen.

De bergingseis vanuit de gemeente bedraagt 70 mm in één uur voor een T=100+10%-situatie. Het regenwater afkomstig van de daken en verhardingsoppervlakken dient zoveel mogelijk bovengronds te worden afgevoerd, conform het gemeentelijk beleid. In het vGR-plan staat dat bij regenwaterinfiltratie de achtertuinen door middel van schrobputjes op het DWA-stelsel dienen te worden aangesloten.

Het oppervlak aan verharding waarvoor berging gerealiseerd dient te worden, bedraagt aan de hand van het voorgaande 26.951 m² (dakoppervlak + verharding + verharding voortuinen). Het oppervlak wat door middel van de schrobputjes op het DWA-stelsel wordt aangesloten bedraagt 4.640 m² (verharding achtertuinen). De benodigde berging voor het plangebied bedraagt conform het vGR-plan 1.887 m³ (26.951 m² * 70 mm).

De 26.951 m² is exclusief de m² wateroppervlak van de wadi's, betreffende de geadviseerde regenwatervoorziening. Er valt ook water in de wadi's, wat tijdens een regenbui gebufferd dient te worden. Tevens dient de bestaande af- en ontwatering van de hellingbaan van de brug over het Wilhelminakanaal te worden gewaarborgd. In de berekening van de omvang van de wadi's is rekening gehouden met het wateroppervlak van de wadi's en afstroom van de hellingbaan.

De gemeente Oosterhout ziet bij bovengrondse afvoer als voordeel minder vervuilingrisico en waterbeleving van burgers. De te overbruggen afstand bij het toepassen van afvoergoten is beperkt, namelijk 50 tot 150 m bij een open goot, bij afstanden groter dan 150 m dient de afvoer plaats te vinden middels een infiltratieriool. In het rioleringsplan dient nader te worden uitgewerkt waar open dan wel infiltratieriolen toegepast dienen te worden, alsook de benodigde gootafmetingen, wegpeilen en dergelijke. Infiltratie riolen zijn uitgesloten in verband met grondwateronttrekking.

Vanuit het waterschap Brabantse Delta dan wel de gemeente Oosterhout worden aanvullende voorzieningen in het kader van berging / infiltratie van regenwater geëist. De onderstaande voorkeursvolgorde moet van boven naar beneden worden doorlopen, waarbij op een weloverwogen basis (vooral doelmatigheid) van boven naar beneden beargumenteerd kan worden welke maatregel het meest toepasselijk is:

1. Infiltreren;
2. Retentie aanleggen binnen het plangebied;
3. Retentie aanleggen buiten het plangebied;
4. Berging zoeken in bestaand watersysteem.

Het heeft de voorkeur, van zowel de gemeente als het waterschap om het regenwater afkomstig van het verhard oppervlak (verharding en bebouwing) te laten infiltreren. Gezien de hydrologische omstandigheden van het plangebied behoort infiltratie tot de mogelijkheid.

Het plangebied ligt in een grondwaterbeschermingsgebied (25-jaarszone) waardoor er een verantwoordingsplicht vanuit de provincie Noord-Brabant geldt. Het is in een grondwaterbeschermingsgebied verboden om afstromend water van gebouwen en verharding rechtstreeks op of in de bodem te lozen. Op basis van het bovenstaande is rechtstreekse infiltratie van regenwater in principe niet toegestaan, er wordt dan ook geadviseerd om infiltratie via een zuiverende voorziening te laten plaatsvinden. Specifiek voor het plangebied heeft de provincie in overleg ingestemd dat het toepassen van een IT-riool is toegestaan voor de verwerking van dakwater, mits dit niet anders kan.

In het stedenbouwkundig ontwerp zijn 4 wadi's (A t/m D) opgenomen. Op het noordelijk gedeelte van wadi A berust momenteel een waterbezwaar vanuit de planontwikkeling Molenstraat (d.d. oktober 2005). De wadi dient vergroot en verdiept te worden voor de planvorming Wilhelminahaventerrein, waardoor het wadideel aan de Molenstraat extra belast kan worden met water van het Wilhelminahaventerrein. Indien hiervoor grondwater onttrokken wordt, vindt er afstemming plaats met de provincie Noord-Brabant.



Figuur 18 groen en water in het plangebied



Locatie Wadi A t/m D

De afvoer van regenwater van het straatdek in de Molenstraat verloopt in de huidige situatie via een molgoot richting de wadi. De molgoot dient na reconstructie te worden doorgezet richting wadi A in het plangebied. Het tekort aan waterberging vanuit de planontwikkeling Molenstraat bedraagt 221m³. Wadi A zal worden hergeprofileerd en vergroot omdat er door de gemeente Oosterhout een grotere peilstijging is toegestaan dan destijds bij de planontwikkeling Molenstraat.

Volgens de eisen van het waterschap dient er verder kwelwaterneutraal gebouwd te worden. Dit betekent dat ten opzichte van de huidige situatie geen extra kwel mag ontstaan. Met name de gevolgen van het verdiept bouwen van bijvoorbeeld de kelders in het plangebied dienen aandacht te krijgen. Als het aantrekken van extra kwelwater door bouwactiviteiten onvermijdelijk is dan zijn mitigerende of compenserende maatregelen noodzakelijk. De extra hoeveelheid kwel wordt dan in het plangebied zelf geborgen.

Verder dienen tijdens de bouw milieuvriendelijke bouwmaterialen te worden gebruikt en het gebruik van uitlogende bouwmaterialen, zoals lood, koper, zink en zacht PVC achterwege te worden gelaten. Deze stoffen kunnen zich namelijk ophopen in het water(bodem)systeem en hebben hierdoor een zeer nadelige invloed op de water(bodem)kwaliteit en ecologie.

Watertoets

Het aspect waterhuishouding vormt derhalve geen belemmering voor het realiseren van de voorgestane ontwikkeling.

5.8 Flora en fauna

Plan Locatie Wilhelminahaven

Ecologische quickscan

Door Regelink is in januari 2013 een ecologische quickscan uitgevoerd voor de plan locatie Wilhelminahaven, de rapportage is opgenomen als separate bijlage met rapportnummer RA13071-03. Door middel van deze quickscan zijn de volgende vragen beantwoord:

- Welke, middels de Flora- en faunawet beschermde flora en fauna komen (potentieel) voor in het plangebied?
- Welke negatieve effecten kan de (potentieel) aanwezige flora en fauna ondervinden van de ingreep?
- Houdt, gelet op de mogelijke negatieve effecten, het uitvoeren van de ingreep een overtreding van de Flora- en faunawet in?
- Naar welke soorten en functies dient eventueel aanvullend onderzoek plaats te vinden?
- Zijn (mogelijke) negatieve effecten op beschermde gebieden op voorhand uit te sluiten of is hier een nadere toetsing voor nodig?

Uit de toetsing van de resultaten van het literatuur- en veldonderzoek aan de Flora- en faunawet blijkt dat bij uitvoering van de ingreep mogelijk negatieve effecten te verwachten zijn op:

- vaatplanten;
- steenmarter;
- vleermuizen;
- vogels;
- amfibieën;
- levendbarende hagedis.

Op de overige soortgroepen wordt geen negatief effect op beschermde soorten (of functies) verwacht. Op grond van de ligging van het plangebied ten opzichte van beschermde gebieden en de aard van de ingreep worden geen significant negatieve effecten verwacht op de kwaliteit van beschermde gebieden.

In algemene zin kan op basis van de quickscan redelijkerwijs worden gesteld dat op grond van de mogelijke effecten de uitvoering van de ingreep niet door de Flora- en faunawet wordt verhinderd, mits tijdig aanvullend onderzoek wordt uitgevoerd naar vaatplanten, steenmarter, vleermuizen, vogels amfibieën en levendbarende hagedissen.

Nader onderzoek beschermde soorten

Uit het onderzoek beschermde soorten d.d. 10 oktober 2013 blijkt, dat als gevolg van de ingreep, enkel een paarverblijfplaats van de gewone dwergvleermuis verdwijnt. Andere beschermde soorten, die op basis van de quickscan uit januari 2013 mogelijk aanwezig zouden zijn, zijn niet aanwezig binnen het plangebied.

Mitigatieplan

Voor het uitvoeren van de werkzaamheden is, in verband met het verdwijnen van een paarverblijfplaats van de gewone dwergvleermuis, een mitigatieplan opgesteld. Aanbevelingen en vervolgstappen (o.a. ophangen vleermuiskasten en ontheffingsaanvraag) hieruit zijn opgevolgd, uitgevoerd en afgerond. Verder vervolgonderzoek is niet noodzakelijk.

Ontheffing

Op 25 november 2014 is de ontheffing in het kader van de Flora- en Faunawet ontvangen. Het betreft een ontheffing die betrekking heeft op het slopen van de huidige gebouwen, het verwijderen van de opslag, het bouwrijp maken van de grond en het uitvoeren van de nieuwbouw van onderhavige ontwikkeling. De ontheffing is noodzakelijk van de verbodsbepalingen genoemd in artikel 11 van de Flora- en faunawet voorzover dit betreft het beschadigen, vernielen of verstoren van holen of andere voortplantings- of vaste rust- of verblijfplaatsen van de gewone dwergvleermuis.

De ontheffing is aangevraagd voor de verbodsbepalingen genoemd in artikel 11 van de Flora- en faunawet voor wat betreft exemplaren van de gewone dwergvleermuis, voor de periode 1 januari 2015 tot en met 31 december 2019.

Planlocatie Molenstraat

Voor het plangebied Molenstraat heeft Regelink in november 2014 een separaat locatiebezoek gebracht en een notitie uitgebracht. Hieruit blijkt dat het perceel aan de Molenstraat geheel onbegroeid en recentelijk bewerkt is. Het terrein is geheel ongeschikt voor beschermde soorten of functies voor beschermde soorten, maar vormt wellicht een vliegroute voor vleermuizen.

De directe omgeving van het plangebied kan gebruikt worden als foerageergebied voor vleermuizen. Jaarrond beschermde nesten van broedvogels in de bomen langs het perceel zijn niet aanwezig. Aanwezigheid van (functies voor) beschermde vaatplanten, amfibieën, vissen, reptielen, broedende vogels, zoogdieren (met uitzondering van vliegroute vleermuizen), libellen, dagvlinders en overige ongewervelden binnen het plangebied is zodoende redelijkerwijs uitgesloten.

Het uitbreiden van de planlocatie Wilhelminahaven met de Molenstraat heeft geen gevolgen in het kader van de Flora- en faunawet en overige natuurwetgeving. De wijziging van de grens van het bestemmingsplan leidt niet tot andere, aanvullende conclusies ten opzichte van de eerder uitgevoerde onderzoeken.

5.9 Externe veiligheid

De toetsing ten behoeve van de externe veiligheid betreft het risico veroorzaakt door het transport van gevaarlijke stoffen over de weg, het water, het spoor en per buisleiding en het risico veroorzaakt door risicovolle inrichtingen die onder het Bevi (Besluit externe veiligheid inrichtingen) en de overige objecten die een externe veiligheidsrisico kennen, vallen. Een overzicht van de risicovolle activiteiten in de nabijheid van het plangebied is afgeleid uit de risicokaart Noord-Brabant. Er zijn geen risico-objecten waarvan het zogenaamde plaatsgebonden risico het plangebied overlapt of waarvan het groepsrisico relevant is voor het plangebied.

De enige risicovolle inrichting dicht bij de planlocatie is het zwembad De Warande, dit is echter geen inrichting die onder het Bevi valt. Er is geen verantwoording van het groepsrisico nodig om dat de risico's hiervan zo klein zijn dat die geen belemmering vormen voor het plangebied. Evenmin is er sprake van een plasbrand-aandachtsgebied. Er is derhalve geen toetsing van het externe veiligheidsrisico mogelijk en noodzakelijk.

Er liggen geen spoorwegen, buisleidingen en Rijks- of provinciale wegen op een afstand van minder dan 200 meter van het plangebied.

In het basisnet water is het Wilhelminakanaal gecategoriseerd als een binnenvaartcorridor zonder toetsafstand.



Figuur 19 Uitsnede risicokaart externe veiligheid

Bron: provincie Noord-Brabant

Er is geen relevant veiligheidsrisico voor het plangebied aanwezig vanwege de grote afstand of de aard en omvang van risico's elders.

5.10 Kabels en leidingen

In het plangebied liggen, behalve de gebruikelijke bekabeling, geen bijzondere kabels en/of leidingen.

5.11 Munitie

Omdat de planlocatie betrokken is geweest bij oorlogshandelingen is door Explosive Clearance Group (ECG) in oktober 2014 een vooronderzoek uitgevoerd naar het risico op het aantreffen van conventionele explosieven.

In het onderzoek is allereerst een inventarisatie uitgevoerd naar bij ECG bekende gegevens omtrent eerder uitgevoerd(e) onderzoek(en) naar de aanwezigheid van conventionele explosieven in of nabij het onderzoeksgebied.

Vervolgens werden op basis van literatuuronderzoek de oorlogshandelingen die relevant zijn voor de mogelijke aanwezigheid van conventionele explosieven inclusief datum in de rapportage chronologisch weergegeven.

De achterhaalde oorlogshandelingen zijn daar waar mogelijk individueel verder uitgewerkt aan de hand van literatuur en gegevens uit verschillende archieven. Daarna zijn vanuit een combinatie van bronspecifieke en historische benadering de luchtfoto's uit de Tweede We-

reldoorlog geanalyseerd. Tot slot zijn de eventueel achterhaalde naoorlogse ruiming van conventionele explosieven in beeld gebracht.

Op basis van literatuur- en archiefonderzoek en luchtfoto-interpretatie zijn gegevens achterhaald die er op wijzen dat onderzoeksgebied “MPO-terrein Oosterhout” betrokken is geweest bij munitiegerelateerde oorlogshandelingen in de vorm van wapenopstellingen, loopgraven, geschutopstelling(en), artilleriebeschieting(en) en bombardement(en). Het onderzoeksgebied is derhalve als “verdacht” aangemerkt op het aantreffen van verschoten conventionele explosieven.



Figuur 20 CE bodembelastingkaart (bron: ECG)

Binnen het onderzoeksgebied hebben na de oorlog bodemroerende werkzaamheden plaatsgevonden. Deze werkzaamheden omvatten tenminste de verplaatsing van het Wilhelminakanaal, het verwijderen van de ophoging langs het oude kanaal en de bouw van een bedrijfs-/fabriekscomplex met bijbehorende infrastructuur. Op basis van dit uitgangspunt kan gesteld worden dat de kwalificatie “verdacht” niet meer op het gehele onderzoeksgebied van toepassing is en derhalve gedeeltelijk als “onverdacht” dient te worden aangemerkt.

Op basis van de voor deze bureaustudie geraadpleegde bronnen is gebleken dat binnen het onderzoeksgebied zowel verschoten (geschutmunitie), afgeworpen (vliegtuigbommen) als gedumpte (klein kaliber munitie en granaten) munitieartikelen aangetroffen kunnen worden. Het is niet mogelijk om naar aanleiding van deze bronnen een feitelijke uitspraak te doen over de hoeveelheid van de vermoede conventionele explosieven. De afbakening van de achterhaalde indicaties voor het onderzoeksgebied is inmiddels uitgevoerd. De resultaten van deze afbakening zijn verwerkt in de “CE bodembelastingkaart”.

Om ter plaatse te kunnen bepalen of er zich in de risicogebieden daadwerkelijk verdachte, ijzerhoudende objecten in de bodem bevinden, is het detectieonderzoek een logisch vervolg op de bureaustudie. Hierbij worden de te bewerken locaties middels geavanceerde metaaldetectoren 'gescand' op de aanwezigheid van ijzerhoudende objecten (zoals conventionele explosieven). Deze scan dient te geschieden zodra de gebouwen op het terrein zijn gesloopt. Door de aanwezigheid van bebouwing, kabels en leidingen, hekwerken, etc. is het thans niet mogelijk om het onderzoek uit te voeren. Nader onderzoek vindt daarom plaats nadat de gebouwen en opstallen zijn gesloopt en verwijderd.

5.12 Bezinning

Op 18 mei 2015 is een bezonningstudie door de Plannendokter uitgevoerd, deze is opgenomen als separate bijlage bij dit bestemmingsplan.

Uit deze studie blijkt dat de invloed van de schaduw die veroorzaakt wordt door de nieuwe kanaaltoren op de omringende omgeving, buiten het plangebied, beperkt blijft. De beperkte invloed is van toepassing op een deel van de ochtend als de zon laag staat, in het voorjaar, najaar en de winter. In deze periode geven alle objecten een lange schaduw. Ook de bijgebouwen, beplanting, schuttingen, etc. van de bestaande woningen geven een lange schaduw in deze periode met een laagstaande zon. De schaduweffecten zijn vergelijkbaar met die van de Brandaris en de Houthaventorens.

Voor de omgeving Molenstraat is de schaduwinvloed van de kanaaltoren aanwezig gedurende een deel van de namiddag van de winterperiode, als de zon laag staat. In deze periode geven alle ruimtelijke objecten een lange schaduw. De schaduw van de kanaalkadebeplanting en die van de kanaaltoren valt voor een belangrijk deel samen en blijven beperkt tot een deel van de ochtend als de zon laag staat, in het voorjaar, najaar en de winter.

De schaduw van de nieuwe woningen die grenzen aan het Tricorp-terrein valt in de winterperiode op de achtertuinen van de woningen van de Molenstraat. Net zoals vrijwel alle bestaande grondgebonden woningen in de omgeving Molenstraat veroorzaken de nieuwe woningen in Wilhelminahaven in de winterperiode schaduw op de belendende percelen in de perioden met laagstaande zon. In de zomerperiode is er geen negatieve invloed op de bezonning van de buitenruimte.

De schaduwwerking als gevolg van de nieuwe bebouwing Wilhelminahaven op de westzijde van de Bredaseweg is gering. De invloed van de bestaande beplanting is groter dan die van de nieuwe grondgebonden woningen aan de voet van het talud. De gestapelde bouw bij de entree heeft invloed op de woning Bredaseweg 114. De tuin van deze woning blijft, met uitzondering van de avondperiode in voor- en najaar nagenoeg vrij van beschaduwing.

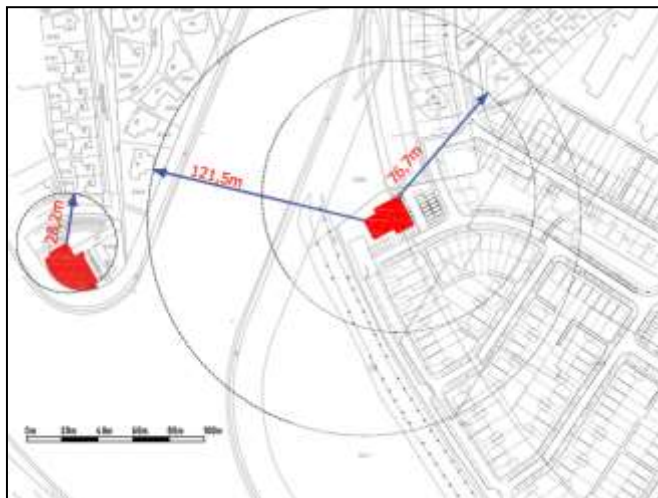
Geconcludeerd wordt dat beschaduwingseffecten als gevolg van de ontwikkeling van Wilhelminahaven aanwezig zijn, maar dat deze gering zijn en daarom als acceptabel beoordeeld kunnen worden.

5.13 Privacy

De voorziene woningen en bouwvlakken in onderhavig bestemmingsplan hebben invloed op de privacy van bestaande woningen in de directe omgeving, aan de Molenstraat en de Bredaseweg. De ontwikkeling van de nieuwe woningen hebben invloed op de privacy van de bestaande woningen aan de Molenstraat en de Bredaseweg. Bij herstructurering in een stedelijke omgeving is het onontkoombaar dat inbreuk wordt gemaakt op het bestaande woon- en leefklimaat van omwonenden. Het is zaak om daarbij de grens van het verantwoorde niet te overschrijden. Bij de uitwerking van de plannen heeft de bescherming van de privacy de nodige aandacht gekregen door middel van de verrichte privacystudie.

Op 28 mei 2015 is een privacystudie door de Plannendokter uitgevoerd om de invloed van de privacy te bepalen van de Wilhelminatoren, deze is opgenomen als separate bijlage bij dit bestemmingsplan. Uit de privacystudie blijkt dat de privacybeïnvloeding van de nieuwe Wilhelminatoren wordt beoordeeld als 'acceptabel'. De grotere hoogte van de nieuwe toren in het plan Wilhelminahaven, ten opzichte van de bestaande appartementengebouwen in de nabijheid, wordt ten aanzien van het privacyaspect gecompenseerd door de aanzienlijk grotere afstand van de nieuwe toren ten opzichte van de bestaande bebouwing. In de nadere architectonische uitwerking van het gebouw zijn er mogelijkheden om de indeling van het gebouw dermate invulling te geven dat er rekening wordt gehouden met het privacyaspect van omwonenden. Vanaf de 5-6^e woonlaag is er zicht op de woningen aan de Karveel. Vanaf de 6e woonlaag is er geen wezenlijke verandering in deze situatie. De hoogte van de toren is wat betreft de privacyschending geen verdere onderscheidende factor. De hoogte heeft uiteraard wel een directe invloed op het aantal woningen wat ter plaatse gerealiseerd kan worden.

Het nader onderzoek naar de privacy geeft geen aanleiding om de bestaande plannen te wijzigen. Vanuit een oogpunt van goed buurmanschap ligt de verantwoordelijkheid bij de ontwikkelaar om in de architectonische uitwerking van de plannen de belangen inzake de privacy van de bewoners van de reeds bestaande woningen zoveel mogelijk te waarborgen. Dit zal in het ontwerp-traject van de Wilhelminahaventoren worden meegenomen.



Figuur 21 schematische weergave van afstandsmaten tot aan de bestaande woningen gemeten vanaf de Wilhelminatoren.

5.14 Windklimaat

Op 25 november 2016 heeft Peutz b.v. een windklimaatonderzoek uitgevoerd 'Windklimaat Kanaaltoren Wilhelminahaven Oosterhout', deze is opgenomen als separate bijlage bij dit bestemmingsplan.

Het klimaatonderzoek is uitgevoerd met behulp van Computational Fluid Dynamics (CFD) en betreft een indicatief onderzoek naar de te verwachten windklimaatssituatie ter plaatse van onderhavig plangebied. Hoofddoel van het onderzoek is het vaststellen en beoordelen van het windklimaat in de nieuwe wijk en de directe omgeving en het bepalen van de invloed van de Wilhelminatoren op de bomen.

Voor de opzet van het onderzoek en de beoordeling van het windklimaat is uitgegaan van de Nederland norm NEN 8100:2006 *Windhinder en windgevaar in de gebouwde omgeving*.

Bij beoordeling van de onderzoeksresultaten wordt onderscheid gemaakt tussen de functiecategorieën loopgebied en slentergebied. De laatste is in deze situatie van toepassing bij gebouwentrees. Hier wordt de hinderkans van minder dan 5% overeenkomend met een beoordeling goed, nagestreefd.

Uit de resultaten van het onderzoek kunnen de volgende conclusies getrokken worden:

- Aan de zuidkant van de Wilhelminatoren wordt een beperkt gebied met een matig windklimaat voor lopen verwacht. Bij 3 à 4 rijtjeshuizen ten zuidoosten van de Wilhelminatoren wordt bij de entrees een matig windklimaat op basis van het criterium voor slentergebied verwacht.
- In de straten tussen enkele andere gebouwdelen aan de waterzijde worden eveneens gebieden met een matig windklimaat voor lopen geprognoseerd. Afhankelijk van de locaties van de entrees kan hier tevens sprake zijn van een matig windklimaat voor slenteren.
- De voornaamste verschillen tussen de windklimaatssituatie met en zonder de Wilhelminatoren worden verwacht rondom de toren en bij de rijtjeshuizen direct ten zuidoosten van de toren. Op grotere afstand van de geplande locatie van de toren (onderzocht tot circa 300 meter) is er geen verschil tussen beide situaties.
- Het gevaarcriterium wordt nergens in het plangebied of in de directe omgeving overschreden.
- Ter plaatse van de monumentale bomen zijn geen significante negatieve wijzigingen van het windklimaat ten gevolge van de Wilhelminatoren vastgesteld. Opgemerkt dient te worden dat de gehanteerde onderzoeksmethode geen uitsluitsel geeft over een mogelijke toename van schadelijke turbulenties. De resultaten zijn echter van dien aard dat nader onderzoek met een windtunnelmodel en een meer verfijnde analyse van de bomen niet nodig geacht wordt.

Naar aanleiding van de onderzoeksresultaten wordt geadviseerd de terreininrichting c.q. de positie van de geplande begroeiing in het gebied ten zuiden/zuidoosten van de toren af te stemmen op de windsituatie, teneinde het windklimaat bij de nabij gesitueerde woningen te verbeteren.

Buiten het plangebied zal er geen sprake zijn van windhinder.

6. JURIDISCHE UITVOERBAARHEID

6.1 Het juridisch plan

Het onderhavige bestemmingsplan heeft tot doel een juridisch-planologische regeling te scheppen voor de ontwikkeling van het Wilhelminahaventerrein. Bij het opstellen van het onderhavige bestemmingsplan is aansluiting gezocht bij de in de Wet ruimtelijke ordening en het Besluit ruimtelijke ordening geformuleerde uitgangspunten. Voorts is aangesloten bij het gemeentelijke Handboek digitale bestemmingsplannen van de gemeente Oosterhout. Gestreefd is hierbij naar uniformering en standaardisering van bestemmingen en regels.

Er is gekozen voor een mengvorm van een globaal bestemmingsplan met een op hoofdlijnen gedetailleerd bestemmingsplan. Met name de delen van het bestemmingsplan die grenzen aan de Molenstraat zijn in verband met de rechtszekerheid voor direct omwonenden concreter uitgewerkt.

Het stedenbouwkundig raamwerk van het gebied ligt vast in het vastgestelde “Stedenbouwkundig plan Wilhelminahaven”. De structuur van het plan is echter zodanig, dat uiteenlopende invullingen mogelijk zijn. De (markt) omstandigheden zullen in de (lange) ontwikkelingstijd vrijwel zeker veranderen. Dit maakt het noodzakelijk dat het bestemmingsplan over een bepaalde mate van flexibiliteit moet beschikken ten aanzien van de programmatische invulling, maatvoering etc..

Hierna wordt inhoudelijk ingegaan op de bestemming en gebiedsaanduiding binnen dit bestemmingsplan.

6.2 Bestemmingen en aanduidingen geheel aanpassen

Hierna wordt inhoudelijk ingegaan op de bestemmingen binnen het onderhavige bestemmingsplan.

Groen

De groene zone langs het Wilhelminakanaal, langs de Bredaseweg en binnen in het plangebied hebben de bestemming Groen gekregen. Binnen deze bestemming is onder andere ruimte voor (openbare) groenvoorzieningen, bermen, beplantingen, inritten, sport- en speelvoorzieningen, voorzieningen voor verkeer en verblijf, water, waterhuishoudkundige voorzieningen, wadi's, geluidwerende voorzieningen, straatmeubilair, kunstobjecten, nutsvoorzieningen en schuilgelegenheden. Ter plaatse van de aanduiding “waterberging” zijn wadi's voorzien ten behoeve van de waterberging binnen het plangebied. Op of in de gronden met de bestemming Groen mogen geen gebouwen worden gebouwd, met uitzondering van schuilgelegenheden met een oppervlakte van niet meer dan 10 m² en een bouwhoogte van niet meer dan 3,5 meter en nutsvoorzieningen met een oppervlakte van 20 m² en een bouwhoogte van maximaal 3 meter.

Natuur

De groene natuurrijke zone langs het Wilhelminakanaal en de taludzone boven en, voor een gedeelte, onder water, hebben de bestemming Natuur gekregen. Binnen deze bestemming is

onder andere ruimte voor de aanleg, het behoud en/of herstel en de ontwikkeling van de op deze gronden voorkomende, dan wel daaraan eigen, landschappelijke waarden en natuurwaarden, extensief recreatief medegebruik, onverharde paden ten behoeve van extensieve dagrecreatie, water en waterhuishoudkundige voorzieningen, oevervoorzieningen, taluds, bermen en beplantingen. Op of in deze gronden mogen geen gebouwen worden gebouwd. Deze gronden maken onderdeel uit van een ecologische verbindingszone die in Oosterhout wordt gerealiseerd. Het is verboden zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning op of in deze gronden de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, en/of werkzaamheden uit te voeren.

Tuin

De voor- en zijtuinen die grenzen aan het openbaar gebied hebben de bestemming Tuin gekregen. Binnen deze bestemming is ruimte voor tuinen en groenvoorzieningen bij woningen, inritten en parkeren ter plaatse van een inrit. Binnen deze bestemming is bouwen, grenzend aan de bestemming Wonen, onder nader gestelde voorwaarden mogelijk.

Verkeer

De wegen en parkeerplaatsen in het plangebied hebben de bestemming Verkeer gekregen. Binnen deze bestemming is onder andere ruimte voor voorzieningen voor verkeer en verblijf, een calamiteitenroute, groenvoorzieningen, kunstobjecten, speelvoorzieningen, geluidwerende voorzieningen, straatmeubilair, terrassen, water en waterhuishoudkundige voorzieningen, (ondergrondse) parkeervoorzieningen en nutsvoorzieningen.

De toegangsweg naar de Molenstraat heeft de specifieke aanduiding “calamiteitenroute” gekregen. Deze is namelijk niet bedoeld voor het dagelijks verkeer maar moet in uitzonderingssituaties, in geval van calamiteiten, wel kunnen worden benut.

De parkeerplaatsen rondom, en niet onder de appartementen, worden (half) verdiept, op maaiveld en bovengronds in twee lagen gerealiseerd.

Water

Het bestaande water (Wilhelminakanaal) heeft de bestemming Water gekregen. Binnen de bestemming water is onder andere ruimte voor water, waterhuishoudkundige voorzieningen, watergangen, waterlopen, waterpartijen, oevervoorzieningen, groenvoorzieningen, taluds, bermen, beplantingen, verhardingen, wegen en paden.

Wonen

De nieuw te realiseren woningen hebben de bestemming Wonen gekregen. Binnen de bestemming Wonen wordt in het bouwvlak de maximaal toelaatbare goot- en bouwhoogte en in een aantal gevallen het maximaal te bebouwen oppervlakte op de verbeelding aangegeven. Naast de goot- en bouwhoogte is per bouwvlak het aantal te bouwen woningen op de verbeelding aangegeven. In een aantal gevallen is het minimaal en maximaal aantal te bouwen woningen aangegeven om in te kunnen spelen op de toekomstige woningbouwmarkt. Verder zijn regels voor aan-huis-verbonden beroepen en bedrijven binnen deze bestemming opgenomen. Binnen de bestemming Wonen is verder onder andere ruimte voor tuinen, erven, bergingen, groenvoorzieningen, ondergronds (waaronder ook verdiept en/of halfverdiept) en bovengronds (op maaiveld) parkeren, voorzieningen voor verkeer en verblijf, speelvoorzieningen, water, waterhuishoudkundige voorzieningen en nutsvoorzieningen. Ter plaatsen van de aanduiding “parkeergarage” is er tevens de mogelijkheid voor het bouwen van een ondergrondse parkeergarage.

Dubbelbestemming Waarde – Monumentale bomen

Op de verbeelding zijn de 65 monumentale Amerikaanse eiken voorzien van de dubbelbestemming Waarde – Monumentale bomen. Naast de regels van de bestemmingen gelden er tevens regels ter bescherming van de monumentale waarden van de 65 aanwezige bomen.

Algemene regels

Naast de bestemmingsregels zijn er tevens algemene regels en overgangs- en slotregels van toepassing op het plangebied. Hierin zijn algemene bouwregels, gebruiksregels, aanduidingsregels, afwijkingsregels en wijzigingsregels opgenomen. De bijzondere algemene regels betreffen de wijzigingsbevoegdheid van Wonen naar een gemengde bestemming en de 'milieuzone – grondwaterbeschermingsgebied' ter bescherming van het grondwater.

7. ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

Het gebied is in 2007 verworven door Zeeman Vastgoed B.V. en Stichting Thuisvester. Samen hebben zij Tandem Oosterhout Beheer BV opgericht, die deze locatie gaat ontwikkelen. Ter plaatse van het voormalige MPO-terrein worden maximaal 227 woningen in verschillende prijscategorieën gerealiseerd. Daarnaast worden er aan de Molenstraat 6 vrijstaande woningen gerealiseerd door Thuisvester die tevens onderdeel uitmaken van dit bestemmingsplan.

De in deze toelichting beschreven ontwikkelingen zullen dan ook volledig vanuit particulier initiatief gerealiseerd en gefinancierd worden. Het gehele terrein is particulier eigendom. Investerings vanuit de gemeente zijn derhalve niet noodzakelijk.

Tussen de initiatiefnemer Tandem Oosterhout Beheer BV en de gemeente is een anterieure overeenkomst gesloten (d.d. 27 april 2012) waarin afspraken zijn gemaakt over de gebruikelijke financiële aspecten van planexploitatie, inclusief het verhalen van eventuele planschade bij de initiatiefnemer.

8 MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID

8.1 Inspraak stedenbouwkundig plan en beeldkwaliteitplan

Op 3 juni 2014 heeft het college van burgemeester en wethouders besloten het beeldkwaliteitplan en stedenbouwkundig verkavelingsplan vrij te geven voor inspraak. Vanaf 12 juni 2014 hebben de plannen gedurende vier weken voor een ieder ter inzage gelegen in het informatiecentrum in de publiekshal van het stadhuis en digitaal op de gemeentelijke website. Op 24 februari 2015 heeft de gemeenteraad van Oosterhout kennis genomen van het Eindverslag inzake de inspraakprocedure van het stedenbouwkundig plan en beeldkwaliteitplan 'Wilhelminahaven'. Tijdens de opiniërende raadsvergadering van 24 februari 2015 is tevens het stedenbouwkundig plan, inclusief de uitgewerkte ontsluiting op de Bredaseweg, en het beeldkwaliteitplan besproken. Het Eindverslag inspraakprocedure stedenbouwkundig plan en beeldkwaliteitsplan "Wilhelminahaven" van de gemeente Oosterhout van 4 november 2014, is als separaatte bijlage bijgevoegd.

8.2 Vooroverleg

In het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) hoofdstuk 3 "Bestemmingsplannen", zijn in artikel 3.1.1 regels opgenomen met betrekking tot het voeren van overleg bij de voorbereiding van een bestemmingsplan. Burgemeester en wethouders zijn gehouden, daar waar nodig, overleg te plegen met de diensten van het Rijk en de provincie Noord-Brabant dan wel met instanties die belast zijn met de behartiging van de belangen welke in het onderhavige bestemmingsplan in het geding zijn.

In het kader van het wettelijk vooroverleg conform artikel 3.1.1. van het Besluit ruimtelijke ordening zijn de betreffende instanties op 29 mei 2015 digitaal dan wel per brief geïnformeerd over het concept-ontwerpbestemmingsplan 'Wilhelminahaven'. De vooroverlegreacties zijn verwerkt in het ontwerpbestemmingsplan.

8.3 Terinzagelegging ontwerpbestemmingsplan

In de Wet ruimtelijke ordening (Wro) is in artikel 3.8 bepaald dat op de voorbereiding van een bestemmingsplan afdeling 3.4 van Algemene wet bestuursrecht (Awb) van toepassing is. In de Awb is bepaald dat het bestuursorgaan het ontwerp van het te nemen besluit met de daarop betrekking hebbende stukken die redelijkerwijs nodig zijn voor een beoordeling van het ontwerp voor een termijn van 6 weken ter inzage legt. Een ieder wordt hiermee in de gelegenheid gesteld, schriftelijk en/of mondeling zijn/haar zienswijzen over het ontwerpbestemmingsplan naar voren te brengen.

Het ontwerpbestemmingsplan Wilhelminahaven heeft gedurende zes weken van 18 juni 2015 tot en met 30 juli 2015, voor een ieder ter inzage gelegen. Gedurende deze periode zijn er 4 zienswijzen ingediend tegen het ontwerpbestemmingsplan. Korthedshalve wordt hiervoor verwezen naar bijlage 23, reactienota zienswijzen.

8.4 Raad van State - Uitspraak 201509165/1/R2

Het bestemmingsplan Wilhelminahaven met planidentificatienummer NL.IMRO.0826.BSPWILHELMINA-GV01, is op 20 oktober 2015 door de gemeenteraad in gewijzigde vorm vastgesteld. Gedurende de beroepstermijn hebben belanghebbende(n) een beroep ingesteld bij de Raad van State tegen de vaststelling van het bestemmingsplan. Inzake het beroep heeft de Raad van State op 3 augustus 2016 uitspraak gedaan en bekendgemaakt onder het nummer 201509165/1/R2. De Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft besloten om het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan geheel te vernietigen.

Voor zover de beroepen van appellanten gegrond zijn verklaard, heeft nader onderzoek plaats gevonden. Dit heeft geleid tot enkele aanpassingen in de toelichting en tot het schrappen van enkele onderdelen in twee planregels. Nadat de gemeenteraad dit aldus gewijzigde bestemmingsplan, met planidentificatie NL.IMRO.0826.BSPWILHELMINA-VA01, heeft vastgesteld, zal het op grond van artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening bekendgemaakt en ter inzage gelegd worden. Vervolgens kan gedurende zes weken beroep worden ingesteld bij De Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State. Afdeling 2 van hoofdstuk 1 van de Crisis – en Herstelwet is daarbij van toepassing.

Bureau Dhondt is onafhankelijk. Het stedenbouwkundig werkterrein van Bureau Dhondt bevindt zich op het gebied van het voorbereiden, uitwerken en begeleiden van structuur- en beleidsvisies, bestemmingsplannen, verkavelings- en inrichtingsplannen, stedelijke beheersplannen, stadsvernieuwingsplannen, beeldkwaliteitsplannen en diverse vormen van ruimtelijk-planologisch onderzoek. Bureau Dhondt houdt zich op architectonisch vlak bezig met het ontwerp, de uitwerking en begeleiding van bouwplannen, zowel op het gebied van utiliteitsbouw als woningbouw. Door de nauwe verweving van stedenbouw en architectuur, beschikt het bureau over een brede kennis en ervaring met diverse vraagstukken op het gebied van bouwen en ruimtelijke ordening. Het bureau stelt zich als doel de opdrachtgever een kwalitatief hoogwaardig product of dienst te leveren, in overeenstemming met contractuele eisen en erkende normen.