



gemeente **Oosterhout**

Reactienota inspraak

Zaaknummer: 1027472

Zaaknaam: Ontwerpbestemmingsplan Leijzenakkers,
herziening 2 (Esdoornlaan)

Reactienota zienswijzen Ontwerpbestemmingsplan Leijzenakkers, herziening 2 (Esdoornlaan)

Inhoud

1. Inleiding	2
2. Lijst indieners zienswijzen	2
3. Ontvankelijkheidstoets	2
4. Samenvatting zienswijzen en gemeentelijk standpunt	2
5. Aanpassingen naar aanleiding van zienswijzen	12
6. Aanpassingen naar aanleiding van ambtshalve overwegingen	12

Bijlagen:

1. Geanonimiseerde zienswijzen;
2. Lijst indieners zienswijzen (vertrouwelijk)
3. Vervangende bijlage 18 van de toelichting
4. Nadere uiteenzetting parkeeroplossingen benoemd in toelichting bestemmingsplan
5. Aangepast bezonningsonderzoek (bijlage 14 bij ontwerpbestemmingsplan)

1. Inleiding

Het ontwerpbestemmingsplan heeft met ingang van donderdag 21 december 2023 gedurende 6 weken ter inzage gelegen. Gedurende deze terinzagelegging bestond de gelegenheid schriftelijke of mondelinge zienswijzen in te dienen. Deze terinzagelegging is op de wettelijk voorgeschreven wijze op woensdag 20 december 2023 bekend gemaakt.

Van deze gelegenheid is door zes (rechts)personen gebruik gemaakt. De ingediende zienswijzen worden in de onderhavige nota samengevat en voorzien van een gemeentelijk standpunt. Hierbij moet worden opgemerkt, dat hoewel de zienswijzen samengevat worden weergegeven, een integrale beoordeling van alle zienswijzen heeft plaatsgevonden en dus alle aangevoerde aspecten zijn meegewogen bij het komen tot een gemeentelijk standpunt. Op basis van het vorenstaande worden conclusies getrokken over het geheel, gedeeltelijk of niet gegrond zijn van de zienswijzen.

De zienswijzen zijn in zijn geheel, geanonimiseerd, opgenomen in bijlage 1 bij deze reactienota.

2. Lijst indieners zienswijzen

In verband met de Algemene Verordening Gegevensbescherming worden de persoonsgegevens van de indieners van de zienswijzen uitsluitend weergegeven in de vertrouwelijke bijlage 2 'Lijst indieners zienswijzen'. In deze lijst wordt aan iedere indiener van een zienswijze een uniek reclamantnummer toegekend, bedoeld voor correspondentie met deze reclamant en ter bepaling door het bevoegd gezag wat het daadwerkelijk belang is van de betreffende reclamant. Deze persoonsgegevens worden niet openbaar gemaakt en zullen uiterlijk na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan worden vernietigd.

3. Ontvankelijkheidstoets

In onderstaande tabel is weergegeven wanneer een zienswijze is ontvangen en of met die datum van ontvangst, een zienswijze ontvankelijk is. Vijf zienswijzen zijn tijdig ingediend en zijn dan ook ontvankelijk verklaard.

Zienswijze 6 is buiten de termijn van 6 weken ingediend, die liep tot en met 31 januari 2024. De zienswijze is namelijk ingediend op 13 februari 2024 en de nadere onderbouwing hiervan op 21 februari 2024. Deze zienswijze moet daarom niet-ontvankelijk worden verklaard, maar wordt wel inhoudelijk behandeld in deze reactienota.

Briefnummer	Datum van ontvangst
1	13 januari 2024
2	23 januari 2024
3	23 januari 2024
4	24 januari 2024
5	30 januari 2024
6	13 en 21 februari 2024

4. Samenvatting zienswijzen en gemeentelijk standpunt

Zienswijze 1, 2 en 3

Zienswijze	Reactie gemeente	Gegrontheid
Onderwerp: Verkeer		
Het is nu al erg druk op de rotonde van de Tilburgseweg. Reeds vanaf vier uur in de nacht passeert veel vrachtverkeer de rotonde. Dit probleem wordt vergroot, omdat de zuidelijke oprit op de A27 te kort is en men hierdoor uitwijkt naar de oostelijke oprit. Het extra verkeer dat er bij komt door de bouw van 295	De gevolgen van de bouw van nieuwe woningen in het plan is beschreven in de toelichting van het bestemmingsplan (paragraaf 4.2.2). Op basis van landelijke kentallen is bepaald wat de oorspronkelijke en nieuwe situatie (op basis van een vergelijking van de maximale planologische mogelijkheden van het vigerende en van dit nieuwe bestemmingsplan) aan verkeer zal	Ongegrond

appartementen, maakt het verkeersprobleem nog groter. Als het op de A27 druk is (en file staat) maakt de Esdoornlaan onderdeel uit van de sluiproute die door veel automobilisten worden gebruikt.	produceren en aantrekken. Uit de toelichting blijkt dat de hoeveelheid verkeer per etmaal voor een gemiddelde werkdag zal halveren. Met name het vervallen van de functie (grootschalige) detailhandel van 5.000 m2 zal hierin het grootste effect geven op de verkeersgeneratie. In haar uitspraak van 24 mei 2023 (ECLI:NL:RVS:2023:2011, onder 10 e.v.) heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State deze aanpak aanvaardbaar geacht. Dit neemt niet weg dat wij uw situatie begrijpen en onderkennen. Mede naar aanleiding van de door u ingebrachte zienswijze gaan wij de problematiek Esdoornlaan/rotonde/Tilburgseweg op de agenda zetten om de leefbaarheid breder te bekijken. Wij zullen daar uiteraard de omwonenden en andere belanghebbenden ook bij betrekken.	
--	---	--

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

Gegrontheid

De zienswijze is ongegrond.

Zienswijze 4

Zienswijze	Reactie gemeente	Gegrontheid
Onderwerp: maatschappelijk draagvlak		
Het maatschappelijk draagvlak voor deze ontwikkeling ontbreekt. Tijdens het participatietraject hebben omwonenden aangegeven zich niet te kunnen vinden in de locatiekeuze. Aan hun belangen is onvoldoende aandacht besteed.	Op 13 oktober 2022 heeft de omgevingsdialoog plaatsgevonden, waarbij ongeveer 50 personen aanwezig waren. Het verslag van deze bijeenkomst is opgenomen als bijlage 18 bij de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan. De stemming was overwegend positief. Ook is er bezorgdheid geuit over de beoogde ontwikkeling. Deze bezorgdheid heeft ertoe geleid dat het stedenbouwkundig plan is aangepast en deze aanpassing is doorvertaald in het ontwerpbestemmingsplan zoals dat ter inzage heeft gelegen. Er is gewerkt met terugliggende bouwlagen per bouwblok en bouwblok A is verlaagd. Daarnaast is van bouwblok A en B het programma aangepast. Anderzijds is met positionering van alle bouwblokken op een subtiele wijze aansluiting gezocht bij de bestaande (direct omliggende) bebouwing. De uitgebreide beschrijving van het stedenbouwkundig plan is opgenomen in paragraaf 2.2.1 en 2.2.2 van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan. Naar aanleiding van het aangepast stedenbouwkundig plan is er voorafgaand aan de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan een informatieve avond georganiseerd (d.d. 7 december 2023) om het schetsontwerp en een eerste aanzet van de	Ongegrond

	landschappelijke inpassing te presenteren aan de omwonenden en geïnteresseerden.	
Onderwerp: nut en noodzaak locatiekeuze		
Er wordt niet onderbouwd waarom juist op deze locatie dit grote bouwproject moet worden gerealiseerd. Tevens wordt op geen enkele manier inzichtelijk gemaakt of er elders alternatieve locaties in de gemeente Oosterhout beschikbaar zijn.	Voor wat betreft de locatie voor nieuwe woningen gaat de voorkeur uit naar realisatie binnen bestaand stedelijk gebied (inbreiding boven uitbreiding). Deze locatie ligt binnen bestaand stedelijk gebied. Het betreft (grotendeels) een verouderd bedrijventerrein, welke omgeven wordt door woonbebouwing. De locatie biedt in het kader van herontwikkeling de mogelijkheden om de locatie te ontwikkelen naar woningbouw. Bij de ontwikkeling is ervoor gekozen om de bebouwingsstructuur (appartementen) aan de noordkant van het Wilhelminakanaal door te zetten. In de bijlage 2 van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan is de 'Laddertoets bestemmingsplan Leijzenakkers, herziening 2 (Esdoornlaan)' gevoegd. Er wordt in de betreffende bijlage geconcludeerd dat de 295 te bouwen woningen voorzien in een kwantitatieve en een kwalitatieve behoefte. Binnen bestaand stedelijk gebied zijn meerdere locaties in ontwikkeling om te komen tot woningbouw, er is immers een grote vraag naar woningen binnen de gemeente. Voorts is niet gebleken van alternatieven met aanzienlijk minder bezwaren.	Ongegrond
Onderwerp: parkeerdruk		
Uit de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan blijkt dat het bouwplan een aanzienlijke parkeerdruk met zich meebrengt en dat deze parkeerdruk niet kan worden opgevangen. Zo is het wel erg toevallig dat het tekort van 32 parkeerplaatsen precies het aantal is dat elders in een parkeergarage als restcapaciteit aanwezig is. Een gemiddeld gezin heeft tegenwoordig de beschikking over twee auto's, dit maakt dat de berekening onjuist is en er veel meer parkeerplaatsen nodig zijn. Het is een illusie dat bewoners gebruik zullen gaan maken van zes deelauto's, een aantal van twee deelauto's zal al veel zijn. Op grond van het voorgaande wordt geconcludeerd dat er onvoldoende parkeergelegenheid zal zijn op eigen terrein, openbaar terrein en in stallingsgarages. Dit gaat ongetwijfeld leiden tot wild parkeren, hetgeen een	Voor het bepalen van de behoefte in het aantal parkeerplaatsen voor dit plan zijn de gemeentelijke parkeernormen gehanteerd. Deze zijn eind 2022 door de gemeenteraad vastgesteld. Dit betekent dat er per woningtype, woningprijs en afhankelijk van de locatie een specifieke parkeernorm van toepassing is. Om inzicht te krijgen in de parkeerbehoefte in de bestaande situatie heeft een parkeerdrukmeting plaatsgevonden. Deze maakt deel uit van bijlage 3 van de toelichting. Om te kunnen voldoen aan de parkeervraag wordt op meerdere manieren capaciteit aan parkeren geboden. Dit is nader uitgewerkt in paragraaf 4.2 van de toelichting en bijlage 4 van deze reactienota zienswijze. - Dit is voor het grootste deel in de parkeergarage binnen het plangebied en klein deel een parkeergarage buiten het plangebied - Ook zijn er nog enkele parkeerplaatsen beschikbaar in de directe omgeving. - Aanvullend worden door de initiatiefnemers 12 nieuwe parkeerplaatsen gerealiseerd parallel aan de Esdoornlaan. - Bovendien zorgt de inzet van deelauto's ervoor dat er minder parkeerplaatsen nodig zijn. Mocht bij de verdere uitwerking blijken dat de beoogde parkeeroplossing niet het gewenste	Ongegrond

onaanvaardbare parkeerdruk tot gevolg zal hebben.	effect zal hebben, is binnen het bestemmingsplan de mogelijkheid om ook 1 laag parkeren ondergronds te realiseren. In artikel 7.1 is ondergronds bouwen tot 4 meter toegestaan. Bovenstaand is aangetoond dat op verschillende wijzen kan worden voorzien in het benodigde aantal parkeerplaatsen.	
Onderwerp: aanzuigende werking verkeer		
Momenteel staat er elke (werk)dag file op de Esdoornlaan, regelmatig recht voor de woning van reclamant. Met de realisatie van het bouwplan zal er nog veel meer verkeer over deze weg rijden, terwijl deze weg hiervoor nu al onvoldoende capaciteit heeft. Betwist wordt dat het aantal verkeersbewegingen zal dalen. Bouwmarkt Praxis is hier al jaren geleden vertrokken en de huidige bedrijven hebben geen grote verkeer aantrekkende werking. Door de bouw van de appartementen zal de hoeveelheid verkeer uit zijn voegen barsten, hier moet onderzoek naar worden gedaan. Ten onrechte is verder geen onderzoek gedaan naar de verkeersveiligheid als gevolg van dit bouwplan.	De gevolgen van de bouw van nieuwe woningen in het plan is beschreven in de toelichting van het bestemmingsplan (paragraaf 4.2.2). Op basis van landelijke kentallen is bepaald wat de oorspronkelijke en nieuwe situatie (op basis van een vergelijking van de maximale planologische mogelijkheden van het vigerende en van dit nieuwe bestemmingsplan) aan verkeer zal produceren en aantrekken. Uit de toelichting blijkt dat de hoeveelheid verkeer per etmaal voor een gemiddelde werkdag zal halveren. Met name het vervallen van de functie (grootschalige) detailhandel van 5.000 m2 zal hierin het grootste effect geven op de verkeersgeneratie. In haar uitspraak van 24 mei 2023 (ECLI:NL:RVS:2023:2011, onder 10 e.v.) heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State deze aanpak aanvaardbaar geacht. Dit neemt niet weg dat wij uw situatie begrijpen en onderkennen. Mede naar aanleiding van de door u ingebrachte zienswijze gaan wij de problematiek Esdoornlaan/rotonde/Tilburgseweg op de agenda zetten om de leefbaarheid breder te bekijken. Wij zullen daar uiteraard de omwonenden en andere belanghebbenden ook bij betrekken.	Ongegrond
Onderwerp: luchtkwaliteit en m.e.r.		
De meting naar verontreinigende stoffen had niet moeten plaatsvinden aan de Tilburgseweg, maar aan de Esdoornlaan vanwege de reeds bestaande filedruk op deze locatie. De kans op overschrijding van de normen wordt dan aanzienlijk geacht. Reclamant maakt zich ernstige zorgen over het gezondheidsaspect op langere termijn, verlangd wordt dat het onderzoek opnieuw en op de juiste locatie plaatsvindt. De onderbouwing om geen m.e.r. op te stellen is onjuist. Ten onrechte heeft de gemeente het SLA (Schone Lucht Akkoord) afgegeven. Dit berust op aannamen dat het aantal motorvoertuigbewegingen afneemt na	In het plangebied zijn nu planologisch bedrijven en detailhandel toegestaan. Tevens zijn er enkele woningen aanwezig. Als gevolg van deze nieuwe ontwikkeling, komen deze te vervallen. Binnen het plangebied zijn woningen (295) en een bijbehorende parkeervoorziening toegestaan. Het verkeer vanwege het plan wordt ontsloten via de Esdoornlaan in twee richtingen, waarvan het meeste verkeer naar de Tilburgseweg vertrekt of daarvandaan zal komen. In de Wet milieubeheer zijn emissie-eisen opgenomen waaraan een plan moet voldoen. Die normen zien op de bescherming van mens en milieu, ook de volksgezondheid. In de Wet milieubeheer en de daarop gebaseerde besluiten en regelingen is bepaald in welke gevallen een luchtkwaliteitsonderzoek moet worden opgesteld waarin de luchtkwaliteit in de omgeving van nieuwe en bestaande gevoelige objecten wordt berekend. Uit het 'Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) (verder: BNIBM)' in samenhang met de Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) (verder: RNIBM)' blijkt dat	Ongegrond

realisatie van het bouwplan. Er is echter gerekend met getallen die golden voordat bouwmarkt Praxis hier vertrok (2017, de nieuwe Praxis is op 31 oktober 2017 geopend). Door initiatiefnemer spreekt echter over de huidige situatie. De afgifte van de SLA is dan ook volledig onjuist, er is juist sprake van een gigantische toename van het aantal motorvoertuigen en zeker geen afname. De onderbouwing is onzorgvuldig tot stand gekomen en onvoldoende gemotiveerd.	deze woningbouwlocatie is uitgezonderd van het doen van een luchtkwaliteitsonderzoek. Dat blijkt uit art. 4 BNIBM, art. 4 RNIBM, onder voorschrift 3A.2: woningbouwlocaties met 1.500 of minder woningen zijn uitgezonderd. Die conclusie geldt ook los van de situatie dat de verkeersintensiteit met het plan afneemt of toeneemt. Het college heeft op basis van de milieueffectbeoordeling besloten dat er geen aanleiding is om een milieueffectrapport op te stellen. Desondanks is het plan getoetst aan de wettelijke kaders, ten aanzien van onder andere de fysieke leefomgeving. De stelling dat een milieueffectrapport moet worden opgesteld is niet onderbouwd.	
Onderwerp: Wet Natuurbescherming		
In de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan wordt verwezen naar de (oude) Wet Natuurbescherming. Er zal nu een natuurtoets moeten plaatsvinden op grond van de Omgevingswet. Onduidelijk is verder of de ingeschakelde ecooloog voldoet aan de richtlijnen van Rvo. Het onderzoek heeft plaatsgevonden op 24 maart 2023 en is niet representatief. Dit had in het voorjaar of de zomer moeten plaatsvinden, aangezien er dan een volledig beeld ontstaat van de aanwezige soorten. Nagelaten is om voor beschermde vleermuizen een jaarrond onderzoek uit te voeren. Het ecologisch onderzoek is onzorgvuldig tot stand gekomen en onvoldoende gemotiveerd.	Het ontwerpbestemmingsplan is voor 1 januari 2024 ter inzage gelegd. Op grond van de Invoeringswet Omgevingsrecht is het oude recht van toepassing op een voor 1 januari 2024 ter inzage gelegd ontwerpbestemmingsplan. Dit geldt ook voor alle onderzoeken die in het kader van die procedure hebben plaatsgevonden. Dit betekent onder andere dat moet worden getoetst aan de Wet natuurbescherming. Het genoemde onderzoek van 24 maart 2023 betreft een bureauonderzoek (Quick scan). Hierin wordt geconcludeerd dat er een nader (veld)onderzoek moet worden uitgevoerd. Voor wat betreft de aanwezigheid van vleermuizen en huismussen is dit nader onderzoek verricht dat als bijlage 5 bij het ontwerpbestemmingsplan is gevoegd. Hierin wordt geconcludeerd dat er voor de huismussen geen jaarrond beschermde nesten of andere beschermde functies in het gebied voor de huismus aangetroffen zijn. En voor de gewone dwergvleermuis mitigerende maatregelen moeten worden getroffen en een ontheffing op grond van de Wet natuurbescherming moet worden aangevraagd. Inmiddels is er een mitigatieplan opgesteld, op basis waarvan een ontheffing is aangevraagd.	Ongegrond
Onderwerp: goede ruimtelijke ordening		
Een goede ruimtelijke ordening ontbreekt, omdat het ontwerpbestemmingsplan louter is gebaseerd op de uitgebrachte 'positieve' rapportages. Dit is onvoldoende, omdat deze in opdracht van initiatiefnemer zijn opgesteld en louter gericht zijn op realisering van het bouwplan. De gemeente had deze zelfstandig moeten beoordelen en ook de belangen	Uit vaste jurisprudentie van de Raad van State blijkt dat het enkele feit dat een rapport in opdracht van een initiatiefnemer is opgesteld niet betekent dat een rapport niet deugdelijk is. Daarnaast zijn zowel het ontwerpbestemmingsplan met regels, toelichting en verbeelding, als alle onderzoeken zelfstandig beoordeeld door de gemeente. Het is immers van belang dat aan alle randvoorwaarden (zoals beschreven in hoofdstuk 4 van de toelichting) wordt voldaan en gemotiveerd kan worden aangegeven waarom dat zo is. Geconstateerd is	Ongegrond

van omwonenden hadden hierin moeten zijn meegewogen.	dat de ontwikkeling op alle aspecten voldoet aan de wet- en regelgeving.	
Onderwerp: bezonning		
Uit het verrichte bezonningsonderzoek blijkt dat de woning van reclamant te kampen zal krijgen met aanzienlijke schaduwwerking van het tegenoverliggende appartementencomplex. Ten aanzien van zijn woning is gesteld dat deze vanaf halverwege de middag schaduwwerking zal ondervinden, waarbij nog wordt voldaan aan de lichte TNO-norm van minstens 2 uur direct zonlicht per dag. Voor reclamant is dit volstrekt onvoldoende, hij is gewend om de gehele dag in zijn tuin te zitten. Het bouwvlak van het appartementencomplex zal derhalve verschoven moeten worden, zodat hij geen enkele last meer zal hebben van schaduwwerking.	In Nederland zijn er geen wettelijke normen voor wat betreft bezonning. Gemeenten zijn dus vrij om hun eisen te stellen. De gemeente Oosterhout gaat bij de toetsing van een bezonningsonderzoek, conform haar bestendige gedragslijn, uit van de zogenaamde lichte TNO-norm. Dit houdt in dat er sprake moet zijn van minimaal twee uren per etmaal bezonning in de periode van 19 februari tot en met 21 oktober. Binnen de gehanteerde norm worden geen eisen gesteld aan het moment van de dag waarop wel of geen sprake is van bezonning. Aan deze norm wordt voldaan zoals blijkt uit bijlage 14 bij de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan.	Ongegrond
Onderwerp: privacy		
Door de realisatie van het bouwplan krijgt reclamant te maken met inkijk in zijn tuin. In het ontwerpbestemmingsplan wordt gesteld dat zicht in de tuin van reclamant vanuit het dichtstbijzijnde gelegen appartementencomplex zal worden gemitigeerd door het groen langs de Esdoornlaan. Uit een bijgevoegde verbeelding blijkt echter dat dit zicht niet door het aanwezige groen wordt voorkomen. Daarbij komt dat het appartementencomplex zo hoog is, dat men over het groen heen kan kijken in de (diepe) tuin van de woning van reclamant. Er worden derhalve aanvullende maatregelen verlangd, zoals het verplaatsen van het bouwvlak of ramen of balkons, dan wel het plaatsen van zichtschermen. De inkijk zorgt voor een onevenredige aantasting van het woon- en leefklimaat.	Tussen de voorziene ontwikkeling en de bestaande bebouwing is minimaal 23,6 meter. Daarmee wordt ruimschoots afstand gehouden (waarbij de afstand tot de woontorens nog groter is). De maximale bouwhoogte van de nieuwe woongebouwen komt overeen met die van de woongebouwen aan de overzijde van de Tilburgseweg. Het klopt inderdaad dat er vanuit de diverse balkons / buitenruimtes zicht is op de voortuinen. Bij de herinrichting van de Esdoornlaan kunnen de meeste bomen, die inkijk zullen beperken, worden gehandhaafd. Tot slot kan hierover wordt gesteld dat volgens vaste rechtspraak aan het wonen in een dichtbebouwde stedelijke omgeving inherent is dat er enige inkijk in de tuin kan zijn als gevolg van onder meer nieuwe ontwikkelingen. Van een onevenredige aantasting van de privacy of het woon- en leefklimaat als gevolg van inkijk is naar het oordeel van de gemeente geen sprake.	Ongegrond
Onderwerp: waterbeheer en bronbemaling		

Bij het realiseren van het bouwplan zal water moeten worden weggepompt. Het vermoeden is dat bronbemaling of het wegpompen zorgt voor het wegzakken van de aanwezige fundering. Er is ten onrechte geen onderzoek gedaan naar de mogelijke gevolgen.	De uitvoering van het bestemmingsplan (manier van bouwen) maakt geen onderdeel uit van de toetsing. Voor de start van de (sloop)werkzaamheden zal er een nulmeting (door een onafhankelijk bureau) worden opgesteld. Vervolgens wordt er na oplevering tevens een meting verricht. Hierbij is tevens aandacht voor het peil van het grondwater zoals is opgenomen in de toelichting van het bestemmingsplan.	Ongegrond
Onderwerp: waardevermindering		
Vanwege de verwachte fikse waardevermindering van de woning zal reclamant een verzoek om planschade indienen.	Er is een mogelijkheid om een verzoek tot planschade/nadeelcompensatie in te dienen.	Ongegrond

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

Gegrontheid

De zienswijze is ongegrond.

Zienswijze 5

Zienswijze	Reactie gemeente	Gegrontheid
Onderwerp: verkeer en geluid door verkeer		
Er wordt geklaagd over toenemende verkeersoverlast, met name op doorgaande wegen zoals de Tilburgseweg. Zo wordt geklaagd over veel geluidsoverlast van motorclubs en te hard rijdend verkeer. Ook wordt geregeld ingehaald op de Tilburgseweg met de kans op fatale ongelukken. Er wordt een aantal voorstellen gedaan om een einde te maken aan de verkeersoverlast.	De gevolgen van de bouw van nieuwe woningen in het plan is beschreven in de toelichting van het bestemmingsplan (paragraaf 4.2.2). Op basis van landelijke kentallen is bepaald wat de oorspronkelijke en nieuwe situatie (op basis van een vergelijking van de maximale planologische mogelijkheden van het vigerende en van dit nieuwe bestemmingsplan) aan verkeer zal produceren en aantrekken. Uit de toelichting blijkt dat de hoeveelheid verkeer per etmaal voor een gemiddelde werkdag zal halveren. Met name het vervallen van de functie (grootschalige) detailhandel van 5.000 m² zal hierin het grootste effect geven op de verkeersgeneratie. In haar uitspraak van 24 mei 2023 (ECLI:NL:RVS:2023:2011, onder 10 e.v.) heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State deze aanpak aanvaardbaar geacht. De opsomming aan bestaande problematiek en mogelijke oplossingen inzake geluidsoverlast van auto's, bromfietsen en motorclubs, de rijsnelheid, het inhalen op de Tilburgseweg en stikstofneerslag in natuurgebieden staat los van de geplande ruimtelijke ontwikkeling. Een geluidsonderzoek maakt deel uit van het ontwerpbestemmingsplan (bijlage 11 Toelichting).	Ongegrond

	Dit neemt niet weg dat wij uw situatie begrijpen en onderkennen. Mede naar aanleiding van de door u ingebrachte zienswijze gaan wij de problematiek Esdoornlaan/rotonde/Tilburgseweg op de agenda zetten om de leefbaarheid breder te bekijken. Wij zullen daar uiteraard de omwonenden en andere belanghebbenden ook bij betrekken.	
--	--	--

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

Gegrontheid

De zienswijze is ongegrond.

Zienswijze 6

Zienswijze	Reactie gemeente	Gegrontheid
<i>Onderwerp: privacy</i>		
Met name blok A zal grote gevolgen voor de privacy hebben. Verlangd wordt dan ook dat dit wordt verlaagd. Mocht dit niet mogelijk zijn, dan wordt verlangd dat waar mogelijk matglas wordt gebruikt.	Tussen de voorziene ontwikkeling en de bestaande bebouwing is minimaal 23,6 meter. Daarmee wordt ruimschoots afstand gehouden (waarbij de afstand tot de woontorens nog groter is). De maximale bouwhoogte van de nieuwe woongebouwen komt overeen met die van de woongebouwen aan de overzijde van de Tilburgseweg. Het klopt inderdaad dat er vanuit de diverse balkons / buitenruimtes zicht is op de voortuinen. Bij de herinrichting van de Esdoornlaan kunnen de meeste bomen, die inkijk zullen beperken, worden gehandhaafd. Tot slot kan hierover wordt gesteld dat volgens vaste rechtspraak aan het wonen in een dichtbebouwde stedelijke omgeving inherent is dat er enige inkijk in de tuin kan zijn als gevolg van onder meer nieuwe ontwikkelingen. Van een onevenredige aantasting van de privacy of het woon- en leefklimaat als gevolg van inkijk is naar het oordeel van de gemeente geen sprake.	Ongegrond
<i>Onderwerp: bezonning en schaduwwerking</i>		
De uitgevoerde bezonningsstudie is te beperkt. Hier blijkt niet uit hoeveel zonuren door deze ontwikkeling worden gemist. De nadelige gevolgen hiervan zouden kunnen worden verminderd door blok A te verlagen.	In Nederland zijn er geen wettelijke normen voor wat betreft bezonning. De gemeente Oosterhout gaat bij de toetsing van een bezonningsonderzoek uit van de zogenaamde 'lichte' TNO-norm inhoudende dat er sprake moet zijn van minimaal twee uren per etmaal bezonning in de periode van 19 februari tot en met 21 oktober. Naar aanleiding van de informatieavond d.d. 13 oktober 2022 is woongebouw A met één woonlaag verlaagd. Aanvullend zijn bij de verschillende bouwblokken terugliggende delen (set backs) opgenomen en in de regels en verbeelding geborgd. En zijn vrijwel alle appartementen	Ongegrond

Het voornemen van reclamant om zonnepanelen te plaatsen, wordt nu een stuk minder aantrekkelijk.	anders gesitueerd op de hogere woonlagen (aantal buitenruimtes is hier beperkt). Deze aanpassingen zijn meegenomen in bezonningsonderzoek (bijlage 14 van het ontwerpbestemmingsplan zoals dat ter inzage heeft gelegen). Uit dit onderzoek blijkt dat er voldaan wordt aan de door de gemeente gehanteerde norm. Uit bijlage 14 bij de toelichting blijkt uit jaarronde gegevens dat alle omliggende bebouwing slechts op beperkte delen van de dag schaduw van de nieuwbouw ondervindt.	
Onderwerp: verkeersgeneratie		
Voor wat betreft de te verwachten verkeersgeneratie wordt het nieuwe planologische regime vergeleken met het huidige planologische regime. Op basis hiervan wordt geconcludeerd dat het aantal verkeersbewegingen zal afnemen. Dit doet echter geen recht aan de realiteit, waarbij geen sprake is van planmaximalisatie. De huidige verkeersgeneratie is dus veel lager dan wordt weergegeven in de toelichting. Bovendien komen de ontsluitingen voornamelijk uit op de Esdoornlaan, waardoor hier de meeste (geluids)overlast zal ontstaan.	De gevolgen van de bouw van nieuwe woningen in het plan is beschreven in de toelichting van het bestemmingsplan (paragraaf 4.2.2). Op basis van landelijke kentallen is bepaald wat de oorspronkelijke en nieuwe situatie (op basis van een vergelijking van de maximale planologische mogelijkheden van het vigerende en van dit nieuwe bestemmingsplan) aan verkeer zal produceren en aantrekken. Uit de toelichting blijkt dat de hoeveelheid verkeer per etmaal voor een gemiddelde werkdag zal halveren. Met name het vervallen van de functie (grootschalige) detailhandel van 5.000 m2 zal hierin het grootste effect geven op de verkeersgeneratie. In haar uitspraak van 24 mei 2023 (ECLI:NL:RVS:2023:2011, onder 10 e.v.) heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State deze aanpak aanvaardbaar geacht. Een geluidsonderzoek maakt deel uit van het ontwerpbestemmingsplan (bijlage 11). Hierbij is tevens het woon- en leefklimaat beoordeeld van de bestaande woningen. Aangetoond wordt dat er bij de realisatie van onderhavig plan geen nadelige gevolgen zijn voor de omwonenden. Dit neemt niet weg dat wij uw situatie begrijpen en onderkennen. Mede naar aanleiding van de door u ingebrachte zienswijze gaan wij de problematiek Esdoornlaan/rotonde/Tilburgseweg op de agenda zetten om de leefbaarheid breder te bekijken. Wij zullen daar uiteraard de omwonenden en andere belanghebbenden ook bij betrekken.	Ongegrond
Onderwerp: parkeren		
Ten aanzien van de parkeerproblematiek zal onder meer worden uitgegaan van deelauto's. Er wordt hierbij afgeweken van de gemeentelijke parkeernormen. Volgens de Nota Parkeernormen 2022 is afwijking	Voor het bepalen van de behoefte in het aantal parkeerplaatsen voor dit plan zijn de gemeentelijke parkeernormen gehanteerd. Deze zijn eind 2022 door de gemeenteraad vastgesteld. Dit betekent dat er per woningtype, woningprijs en afhankelijk van de locatie een specifieke parkeernorm van	Ongegrond

mogelijk, indien er behaalde resultaten van soortgelijke oplossingen zijn en er daarnaast een risicoanalyse is gemaakt. Dit is niet gebeurd, zodat aanvullend onderzoek nodig is. Bovendien wordt voor de openbare locaties alleen de zaterdagavond om 18.00 uur meegenomen. Dit is te beperkt voor het verkrijgen van een representatief beeld.	toepassing is. Om inzicht te krijgen in de parkeerbehoefte in de bestaande situatie heeft een parkeerdrukmeting plaatsgevonden. Deze maakt deel uit van bijlage 3 van de toelichting. Om te kunnen voldoen aan de parkeervraag wordt op meerdere manieren capaciteit aan parkeren geboden. Dit is nader uitgewerkt in paragraaf 4.2 van de toelichting en bijlage 4 van deze reactienota zienswijze. - Dit is voor het grootste deel in de parkeergarage binnen het plangebied en klein deel een parkeergarage buiten het plangebied - Ook zijn er nog enkele parkeerplaatsen beschikbaar in de directe omgeving. - Aanvullend worden door de initiatiefnemers 12 nieuwe parkeerplaatsen gerealiseerd parallel aan de Esdoornlaan. - Bovendien zorgt de inzet van deelauto's ervoor dat er minder parkeerplaatsen nodig zijn. Mocht bij de verdere uitwerking blijken dat de beoogde parkeeroplossing niet het gewenste effect zal hebben, is binnen het bestemmingsplan de mogelijkheid om ook 1 laag parkeren ondergronds te realiseren. In artikel 7.1 is ondergronds bouwen tot 4 meter toegestaan. Bovenstaand is aangetoond dat op verschillende wijzen kan worden voorzien in het benodigde aantal parkeerplaatsen.	
Onderwerp: groen		
Volgens het concept van het stedenbouwkundig ontwerp krijgt het gebied een groene uitstraling. Dit is echter niet geborgd in het ontwerpbestemmingsplan en verzocht wordt een groenstrook in de regels en op de verbeelding op te nemen.	Uit het schetsontwerp zoals opgenomen in de toelichting blijkt dat er ruimschoots aandacht is voor een groene invulling. Daarnaast is in artikel 3.4.3. van de regels ten behoeve van het gebruik van de parkeergarage de volgende bepaling opgenomen: 'een verblijfsgebied wordt gerealiseerd en in stand gehouden, dat voor minimaal 20% bestaat uit een groene inrichting, waarbinnen minimaal 5 bomen van de 2e categorie zijn opgenomen'. Hiermee is voldoende geborgd dat het plangebied een groene uitstraling krijgt. Daarnaast blijven de bestaande bomen ten noorden van het plangebied sowieso gehandhaafd. Daarnaast is ook het groen meegenomen in het beeldregieplan dat ter vaststelling wordt voorgelegd aan de gemeenteraad.	Ongegrond

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

Gegrontheid

De zienswijze is ongegrond.

5. Aanpassingen naar aanleiding van zienswijzen

De ingediende zienswijzen geven geen aanleiding om wijzigingen in de verbeelding of de planregels van het bestemmingsplan door te voeren.

6. Aanpassingen naar aanleiding van ambtshalve overwegingen

Er worden de volgende wijzigingen doorgevoerd naar aanleiding van ambtshalve overwegingen:

Regels:

In artikel 3.2.2 wordt niet verwezen naar een bijlage bij de regels. Verwezen dient te worden naar bijlage 1 van de regels.

Daarom komt dit artikel als volgt te luiden:

- Artikel 3.2.2 Gebouwen en overkappingen binnen het bouwvlak*
- d. *ter plaatse van de bouwaanduiding 'specifieke bouwaanduiding - dove gevel' geldt dat een omgevingsvergunning voor het bouwen van een appartement uitsluitend kan worden verleend, indien de gevels aangeduid in bijlage 1 bij deze regels, als dove gevel of als niet-geluidgevoelige gevel met bouwkundige maatregelen wordt uitgevoerd en in stand gehouden.*
- e. *komt te vervallen.*

De tekst in artikel 3.2.5 had vergaande bouwkundige beperkingen voor de uitvoering van de buitengevels vanwege het geluid afkomstig van de A27. Hiermee wordt nog steeds voldaan aan de regels van de Wgh en woon-leefklimaat binnen in de nieuwe woningen. Waarmee de meeste bouwkundige beperkingen zijn weggenomen.

Daarom komt dit artikel als volgt te luiden:

- Artikel 3.2.5 Voorwaardelijke verplichting - geluid*
- Een omgevingsvergunning voor het bouwen van een woning wordt slechts verleend indien:*
- a. *de gevel van een verblijfsgebied in de woning die overeenkomt met een gevel zoals is weergegeven in bijlage 1 bij deze regels wordt uitgevoerd als een dove gevel of een niet-geluidgevoelige gevel met bouwkundige maatregelen;*
- b. *de volgens NEN 5077 bepaalde karakteristieke geluidwering van de gevel van een verblijfsgebied in de woning groter is dan of gelijk aan het verschil tussen de gecumuleerde geluidbelasting vanwege verkeerslawaaï van de gezoneerde wegen (exclusief de aftrekcorrectie conform artikel 110g Wet geluidhinder), en 33 dB;*
- c. *de woning beschikt over ten minste één geluidgevoelige ruimte met tenminste één geluidluwe gevel, waaronder wordt verstaan een buitengevel van een geluidgevoelige ruimte van een geluidgevoelig object waarop de geluidbelasting lager is dan of gelijk aan de voorkeursgrenswaarde voor verkeerslawaaï of een gevel van een geluidgevoelige ruimte die grenst aan een gemeenschappelijke verkeersruimte;*
- d. *De geluidbelasting zoals is bedoeld in art. 3.2.5, lid b en c, mag worden verminderd met de geluidreductie van de bouwkundige maatregelen van een aanwezige niet-geluidgevoelige gevel met bouwkundige maatregelen en overige bouwkundige maatregelen die worden geborgd en in stand gehouden;*
- e. *Onder de geluidreductie zoals is bedoeld in art. 3.2.5, lid d, wordt bij toepassing van te openen delen in de daarin bedoelde bouwkundige maatregelen verstaan de geluidreductie in geopende toestand;*
- f. *Voor de gecumuleerde geluidbelasting zoals is bedoeld in artikel 3.2.5, lid b, wordt uitgegaan van het akoestisch onderzoek "Akoestisch onderzoek Esdoornlaan Oosterhout, wegverkeer-/industrialawaai, 0486752.100, def rev*

02, 23.11.2023, Antea Group.” zoals opgenomen als **bijlage ...** bij de regels van dit bestemmingsplan.

In artikel 3.4.4. lid a word verwezen naar onjuiste besluitdatum.
Daarom komt dit lid van dit artikel als volgt te luiden:

Artikel 3.4.4. Voorwaardelijke verplichting – geluid

- a. Een woning mag alleen worden gebruikt indien aan de wettelijke grenswaarde voor verkeerslawaaï dan wel de grenswaarde in het vastgestelde Besluit hogere waarde Wet geluidhinder (Esdoornlaan) van (27 mei 2024) en de daarin gestelde twee geluidmaatregelen wordt voldaan;

Bijlagen bij Regels

- Bijlage 11 van de toelichting zal ook opgenomen worden als bijlage bij de regels omdat in artikel 3.2.5 onder b.3 naar het betreffende onderzoek wordt verwezen.

Toelichting

Paragraaf 4.6.2. Toetsing (onderdeel archeologie)

De eerste zin wordt aangepast omdat bijlage 10 van de Toelichting niet kan worden opgenomen omdat de gemeente de conclusie niet deelt.

In het kader van de beoogde ontwikkeling is een archeologisch bureauonderzoek opgesteld, ~~deze is meegenomen in~~ [Bijlage 10](#).

Verder wordt deze paragraaf aangevuld met de volgende tekst:

Het bevoegd gezag deelt de conclusie van het onderzoek niet. Er zal een verkennend bodemonderzoek plaats moeten vinden. Derhalve zal voor het gehele plangebied de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie' opgenomen worden.

Paragraaf 4.6.3. Conclusie wordt voor archeologie de tekst van de conclusie in overeenstemming gebracht met inhoud van paragraaf 4.6.2.

Ondanks dat op basis van de lokale kennis over de verschillende bebouwingsfases en gebruik van het plangebied de verwachting is dat het plangebied grotendeels verstoord is en is geadviseerd de gronden deels vrij te geven. Dient voor het gehele plangebied de intactheid van de bodem te worden bepaald door middel van een verkennend bodemonderzoek.

Paragraaf 4.7 Geluid

De tekst in de toelichting is verduidelijkt en sluit aan bij de nieuwe regeling in artikel 3.2.5. de tekst komt als volgt te luiden:

4.7.1 Kader

Het plan moet voldoen aan de Wet geluidhinder. Deze beoogt de bescherming van het verblijf van mensen binnen een geluidgevoelig gebouw of op specifieke terreinen, tegenindustrielawaai, verkeerslawaaï, spoorweglawaaï en luchtvaartlawaaï. Daarnaast kunnen op grond van de Wet milieubeheer of het Activiteitenbesluit regels gelden voor het geluid vanwege inrichtingen. Tot de geluidgevoelige objecten behoren onder anderen woningen die zijn gelegen in de geluidzone van één of meer van de genoemde geluidbronnen. Hieronder wordt ingegaan op verkeerslawaaï en industrielawaai. Spoorweglawaaï en luchtvaartlawaaï zijn met dit plan niet aan de orde. Vervolgens komt geluid van scheepvaart en inrichtingen aan de orde. Ten slotte wordt het woon- en leefklimaat toegelicht.

4.7.2 Toetsing

Woningen zijn geluidgevoelige functies, daarom is door middel van een akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï de geluidbelasting van omliggende bronnen op de nieuwe woningen onderzocht. In het kader van het wijzigen van de geluidzone van industrieterrein Vijf Eiken is het industrielawaai onderzocht in het kader van de daarvoor (afzonderlijke) lopende procedure. Voor het onderzoek en de Toelichting

daarop wordt daarna verwezen (Parapluerziening geluidzones Bedrijventerreinen 2024). Verder is onderzoek gedaan naar mogelijke geluidhinder van scheepvaartverkeer en de geluidhinder van omliggende voorzieningen en bedrijfsfuncties (inrichtingen) ten opzichte van de nieuwe woningen. Het rapport van het geluidonderzoek is opgenomen in Bijlage 11.

Wegverkeerslawaaï

In art. 74 Wet geluidhinder zijn de geluidzones voor wegen aangewezen. Ten gevolge daarvan zijn alle wegen gezoneerd met uitzondering van wegen waarvoor een maximum snelheid van 30 kilometer per uur geldt en woonerven. Als een geprojecteerd geluidgevoelig object is gelegen in de geluidzone moet een akoestisch onderzoek worden verricht naar de geluidsbelasting vanwege het verkeerslawaaï op de nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen. De hoogst toelaatbare geluidsbelasting (voorkeursgrenswaarde) vanwege wegverkeerslawaaï op de gevel van nieuwe woningen bedraagt 48 dB. Onder voorwaarden kunnen door het bevoegd gezag hogere waarden worden vastgesteld. De maximaal toegestane hogere waarde bij geluidgevoelige objecten gelegen in een stedelijk gebied bedraagt 53 dB voor geluid van autosnelwegen en 63 dB voor geluid van gemeentewegen.

Resultaten wegverkeerslawaaï

De geprojecteerde woningen zijn gelegen in de geluidzone van de gezoneerde gemeentewegen Esdoornlaan, Tilburgseweg, Hoevestein, Wilhelminakanaal-Noord (ten oosten van de Esdoornlaan), Wilhelminakanaal-Zuid en de autosnelweg A27 (beheerd door het Rijk). Als gevolg van de Esdoornlaan, Tilburgseweg, autosnelweg A27 en Wilhelminakanaal-Noord en Wilhelminakanaal-Zuid vindt er een overschrijding plaats van de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting op de gevels van woningen van 48 dB (inclusief aftrek ex artikel 110g Wet geluidhinder) bij vrijwel alle gevels. Voor de autosnelweg A27 vindt er ook een overschrijding plaats van de maximaal toegestane hogere waarde van 53 dB (inclusief aftrek ex artikel 110g Wgh) bij zeer veel gevels. Voor een uitgebreid overzicht van de resultaten wordt verwezen naar het akoestisch onderzoek met de resultaten die per blok en bouwlaag en per weg overzichtelijk zijn weergegeven in hoofdstuk 4) Daarin zijn de waarden boven de voorkeursgrenswaarde (geel) en boven de maximaal toegestane hogere waarde (rood) middels kleuren aangegeven. Daaruit blijkt dat de maximale geluidbelasting wordt bepaald door de autosnelweg A27, deze bedraagt 64 dB (incl. aftrek art. 110g Wet geluidhinder). Vanwege de Esdoornlaan is de maximale geluidbelasting: 61 dB, vanwege de Tilburgseweg: 62 dB, vanwege de Wilhelminakanaal-Noord (ten oosten van de Esdoornlaan): 50 dB, Wilhelminakanaal-Zuid: 49 dB, alle incl. aftrek art. 110g Wet geluidhinder.

Vanuit het oogpunt van een 'goede ruimtelijke ordening' is er ook een onderzoek gedaan naar het geluid vanwege 30 km/uur wegen, de niet gezoneerde wegen. Vanwege de niet-gezoneerde wegen: Loevesteinlaan, Meidoornlaan, Wilhelminakanaal Noord (ten westen van de Esdoornlaan) vindt er geen overschrijding plaats van de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting van 48 dB.

Maatregelen

Als gevolg van de Esdoornlaan, de Tilburgseweg, de autosnelweg A27 en het Wilhelminakanaal Noord vindt er een overschrijding plaats van de voorkeursgrenswaarde op alle gebouwen. Daarom moeten daar in beginsel hogere waarden worden vastgesteld. Dat is echter alleen toegestaan indien doeltreffende geluidmaatregelen zijn onderzocht die de geluidbelasting verminderen. Daarbij moet worden gestreefd naar een waarde op of onder de voorkeursgrenswaarde. De resulterende, beste, doeltreffende maatregelen moeten worden getroffen, tenzij daartegen één of meer wettelijke bezwaren zijn in te brengen (art. 110a Wet geluidhinder). Een geluidmaatregel moet worden geborgd in het bestemmingsplan. Indien al dan niet na het treffen van een geluidmaatregel de geluidbelasting hoger is dan de maximaal toegestane hogere waarde mag er geen hogere waarde worden verleend. In dat geval moet een gevel worden uitgevoerd als een dove gevel als bedoeld in de Wet geluidhinder. Dat is een gevel die geen te openen delen heeft en waarvan desondanks in een verblijfsgebied achter die gevel aan de binnenwaarde van

33 dB wordt voldaan. Dergelijke gevels moeten dan zijn geborgd in de Regels bij het bestemmingsplan. Alleen indien daaraan is voldaan en voor het overige hogere waarden zijn vastgesteld mag een bestemmingsplan worden vastgesteld. In het geluidonderzoek zijn bronmaatregelen (maatregel aan de geluidbron zelf; bijvoorbeeld wegdek of snelheid aanpassen) en overdrachtsmaatregelen (maatregel tussen de bron en de ontvanger) onderzocht. Een maatregel voor de gevel wordt meestal onderscheiden van een overdrachtsmaatregel, maar is feitelijk ook een overdrachtsmaatregel. Deze zijn niet in het onderzoek betrokken omdat daarover pas in de voorbereiding van de bouwfase meer duidelijkheid kan worden verkregen. Een bronmaatregel en overdrachtsmaatregel zijn maatregelen om de geluidbelasting op de gevels van deze gebouwen te verlagen. Op grond van het Bouwbesluit moet de karakteristieke geluidwering van de gevel voldoen aan de geluidbelasting op de gevel minus 33 dB. Die wordt echter per weg bepaald. Omdat de woningen zijn gelegen in de zones van ten minste 3 gezoneerde wegen, waaronder de autosnelweg, is er sprake van gecumuleerd geluid die hoger is dan het geluid per weg afzonderlijk. Daarom zal in de Regels worden geborgd dat daar waar de gecumuleerde geluidbelasting 53 dB (zonder aftrekcorrectie) of meer is, de gevelwering zwaarder moet worden uitgevoerd dan de minimale karakteristieke gevelwering van 20 dB. Dat betekent dat bron- en overdrachtsmaatregelen ook bij kunnen dragen aan een lagere vereiste geluidisolatie van de gevels. Concreet betekent dit dat de karakteristieke geluidwering van de geluidbelaste geveldelen bij verblijfsgebieden van de woningen zo wordt uitgevoerd dat deze minimaal gelijk moet zijn aan de geluidbelasting op de gevel minus 33 dB. Met de geluidbelasting op de gevel wordt hier bedoeld de berekende geluidbelasting die niet uitgaat van bouwkundige maatregelen voor of aan de gevel. Het toepassen van een dove gevel brengt bouwkundige beperkingen met zich mee. Daarom is in de Regels een specifieke regeling opgenomen die het toepassen van bouwkundige maatregelen voor de gevel onder voorwaarden mogelijk. Bij toepassing daarvan mag voor de vereiste karakteristieke geluidwering van een (buiten)gevel rekening worden gehouden met de geluidreductie van de (vaste) bouwkundige maatregel maakt (zie onderstaand "Dove gevels en bouwkundige maatregelen voor de gevel"). Uit het geluidonderzoek blijkt dat het toepassen van een geluidreducerend wegdek bij de Tilburgseweg (ca. 173 m) en de Esdoornlaan/Wilhelminakanaal Noord (ca. 330 m) een doeltreffende geluidmaatregel is die ook financieel doelmatig is en die voldoet aan de in analogie toegepaste Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. In de huidige situatie zijn deze wegen voorzien van het wegdektype dichtasfaltbeton (DAB). Door het toepassen van het wegdektype dunne deklagen type B neemt de geluidbelasting op de gevels maximaal met ruim 3 dB af. Daarom moeten en zullen deze maatregelen ook worden getroffen. Dit is als zodanig opgenomen in de gesloten anterieure overeenkomst. Uit het onderzoek blijkt dat tegen het toepassen van overdrachtsmaatregelen (geluidscherm) wettelijke bezwaren zijn in te brengen, waardoor het toepassen daarvan niet mogelijk is. Over maatregelen bij de weg of aan het wegdek van de autosnelweg A27 heeft de gemeente en/of de ontwikkelaar geen zeggenschap. Verdere toetsing aan de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wgh is deze weg derhalve niet opgenomen in het onderzoek. Het nemen van overdrachtsmaatregelen tussen de autosnelweg A27 en het plangebied is gezien de ligging van het plangebied in de omgeving, de afstand tot de A27 en de hoogte van de appartementen niet doelmatig. Uit berekeningen voor de cumulatieve geluidbelasting als gevolg van alle wegen samen blijkt dat de bouwblokken niet over een geluidluwe gevel beschikken. De gemeente Oosterhout stelt dat ten minste één geluidgevoelige ruimte voorzien moet zijn van een geluidluwe gevel (bij voorkeur de slaapkamer). Dit is een gevel waar de geluidbelasting lager is dan ieder van toepassing zijnde grenswaarde (voor verkeerslawaai lager dan 48 dB). Er zullen door het toepassen van maatregelen bij de ontvanger geluidluwe gevels mogelijke worden gemaakt, waardoor een aanvaardbaar woon- en leefklimaat (binnen) kan worden geborgd. In het plan wordt het toepassen van een wintertuin of loggia voorgenomen. Er dient te worden beoordeeld of met de beoogde (bouw)materialen kan worden voldaan aan de eisen uit het Bouwbesluit. Dit kan worden bepaald aan de hand van een onderzoek naar de geluidwering van de gevel op basis van een aanvraag omgevingsvergunning (bouw). Op de gevels waar de geluidbelasting, ondanks het toepassen van maatregelen, hoger is dan de maximaal toegestane hogere waarde Wet geluidhinder moet een 'dove gevel' worden toegepast. Een dove gevel wordt in de Wet geluidhinder niet aangemerkt als een te toetsen gevel. Bij het toepassen van een dove gevel moet voor de berekening

van de vereiste karakteristieke geluidwering van de gevels van een verblijfsgebied met een dove gevel wettelijk ook altijd aan de binnenwaarde van 33 dB worden voldaan. Uit onderzoek blijkt dat het toepassen van een geluidreducerend wegdek bij de Esdoornlaan/Wilhelminakanaal- Noord en Tilburgseweg doelmatig is. De geluidreductie op de woningen met een geluidbelasting hoger dan de voorkeursgrenswaarde varieert van 1 tot ruim 3 dB. De geluidmaatregelen zijn in de planregels geborgd. Ondanks toepassing van de geluidmaatregelen zijn vanwege het geluid van deze wegen en van Wilhelminakanaal-Zuid voor een groot aantal gevels hogere waarden vastgesteld. De geluidmaatregelen hebben geen enkele positieve invloed op het geluid vanwege de autosnelweg A27. Daarom is in de Regels geborgd dat de gevels waar de maximale hogere waarde van 53 dB (incl. aftrekcorrectie) wordt overschreden die als dove gevel (geen te openen delen) moet worden uitgevoerd. Voor de overige gevels waar de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden zijn een hogere waarden Wet geluidhinder vastgesteld.

Dove gevels en bouwkundige maatregelen voor de gevel

Uit de resultaten blijkt dat een groot aantal dove gevels nodig is vanwege het geluid van de autosnelweg A27. Dat zou de bouw mogelijkheden en het gebruik van het gebouw sterk kunnen beperken. Daarom is aansluiting gezocht bij het nieuwe wetstelsel dat per 1.1.2024 van kracht is. Daarin wordt gebruik gemaakt van het instrument niet-geluidgevoelige gevel met bouwkundige maatregelen. Daarmee wordt bedoeld dat een gevel met te openen delen het geluid afschermt door bouwkundige maatregelen voor de gevel. De voorwaarde is dat met de bouwkundige maatregelen de maximaal toegestane hogere waarde, hier 53 dB, niet wordt overschreden. Als daaraan wordt voldaan kan een hogere waarde worden verleend, is geen dove gevel vereist en kan een deur of raam in die gevel worden geopend. Tevens draagt de maatregel bij aan het reduceren van de vereiste geluidisolatie van de gevel omdat rekening mag worden gehouden met de geluidreductie van de (vaste) bouwkundige maatregel(en) voor de gevel en kan er in meer gevallen een geluidluwe gevel ontstaan. Daarom is in de Regels, in afwijking van het ontwerpbestemmingsplan, het toepassen van een niet-geluidgevoelige gevel met bouwkundige maatregelen geborgd voor in ieder geval die gevels die als dove gevel zouden moeten worden uitgevoerd. Daarnaast is geborgd dat altijd aan de binnenwaarde van 33 dB zal worden voldaan rekening houdende met de gecumuleerde geluidbelasting op de gevels van gezoneerde wegen. Met het plan wordt voldaan aan de Wet geluidhinder en is er sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Het besluit hogere waarden Wet geluidhinder is als Bijlage 19 opgenomen bij de Toelichting.

Bijlagen bij Toelichting

- Bijlage 5 Nader onderzoek huismus en vleermuizen Esdoornlaan Oosterhout wordt vervangen door de definitieve versie
- Bijlage 10 archeologisch bureauonderzoek wordt verwijderd omdat dit rapport door gemeente niet is goedgekeurd
- Bijlage 14 bezonningsstudie
Wordt vervangen omdat uitgegaan is van de verkeerde TNO-norm.
- Bijlage 18 verslag Omgevingsdialoog
wordt vervangen omdat de bijlagen (1 t/m 5) die in het verslag van de Omgevingsdialoog worden benoemd niet waren toegevoegd
- Bijlage 19 ontheffingsbesluit Wet geluidhinder
Wordt toegevoegd aan vastgesteld bestemmingsplan

Verbeelding

- Over het gehele plangebied zal de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie' worden gelegd.

Bijlage 1. Geanonimiseerde zienswijzen

From: "5.1,2,e" <5.1,2,e>
Sent: 23-01-2024 09:08:42
To: "5.1,2,e" <5.1,2,e>
CC:
Subject: Herziening esdoornlaan 5.1,2,e 5.1,2,e
Attachments:

Reactie op de plannen esdoornlaan te Oosterhout

Het zal weinig of helemaal niks veranderen en zal gewoon doorgaan wij zelf wonen op de 5.1,2,e al 42 jaar en hebben het verkeer zien groeien tot nu dikwijls niet te doen je kan dikwijls je eigen oprit niet af vanwege de drukke verkeersstrook bij file op de snelweg komt alles hierlangs om file te omzeilen dan hebben we hier voor de deur de file van de snelweg het verkeer is niet verdubbeld sinds die 42 jaar maar eerder 5 keer zo druk nu met de plannen van de appartementen komt daar natuurlijk weer een heleboel bij plus al het vracht verkeer zou toendertijd omgeleid worden die komen hier ook nog volop voorbij plus besteldiensten rijden gewoon over de stoep is al veel minder maar er zijn er nog bij van wel dus al met al een brok ellende nu zijn er eenmaal meer mensen in Oosterhout dan 42 jaar geleden snap ik maar het verkeer op de tilburgseweg en Anthonius straat abdis van thornstraat is een grote snelweg geworden de oplossing ?

Niet meer terug te draaien denk ik of andere uitrit voor appartementen vrachtverkeer omleiden ook nog s,avonds laat en s,nachts word de weg veelvoudig gebruikt door jongelui met snelle luidruchtige auto,s als racebaan nou is de weg een doorgaansweg dus dat zal niet veel anders gaan maar met zoveel mensen erbij plus locatie abdis van thornstraat nieuwbouw en later locatie vissers meidoornlaan weet ik niet waar dat allemaal moet met verkeer situatie nu het is bijna nooit rustig op bepaalde tijdstippen altijd een stroom verkeer ik neem aan dat alles al in kunnen en kruiken is dus veel zal er niet veranderen maar als ik zo af en toe lees bij berichten dat de doorstroom en aantallen van het verkeer goed geregeld is dan weet ik niet waar ze gekeken hebben maar het is nu al gigantisch druk plus straks al de nieuwbouw zoals ik eerder heb vernoemt denk ik dat het een groot probleem wordt de oplossing zal niet gemakkelijk zijn daar de weg tussen de 2 woonwijken doorloopt tot aan de veerseweg toe en het verkeer op de esdoornlaan straks alleen maar hier of over de brug kan andere uitvalswegen zijn er niet dus bij deze het is mijn mening zoals gevraagd de oplossing ligt niet zo 1 2 3 voor de hand

5.1,2,e 5.1,2,e 5.1,2,e
5.1,2,e
5.1,2,e 5.1,2,e

Verstuurd vanaf mijn iPad

From: "5.1,2,e" <5.1,2,e>
Sent: Tue, 23 Jan 2024 16:12:34 +0100
To: "5.1,2,e" <5.1,2,e>
Subject: Zienswijze ontwerpbestemmingsplan Leijzenakker, herziening (2) (Esdoornlaan) zaaknummer 5.1,2,e

Goedemiddag dames, heren,

Hierbij wil ik mijn grote zorg uitspreken vwb de toename van de verkeersdrukke St. Antoniusstraat / Tilburgseweg te Oosterhout als gevolg van het plan om 4 appartementsgebouwen te gaan bouwen op de locatie aan de Esdoornlaan te Oosterhout (voorheen de Praxis).

Het is momenteel al een drama qua verkeersdrukke in de St. Antoniusstraat / Tilburgseweg. Met de bouw van de 4 appartementsgebouwen ontstaat er een ontoelaatbare verkeersdrukke.

M.i. hoeft de toename van de verkeersdrukke geen verdere onderbouwing. Wanneer u uw stad kent bent u bekend met de verkeersdrukke in de St. Antoniusstraat / Tilburgseweg. Wanneer u niet bekend bent met deze verkeersdrukke wil ik u dringend adviseren uw stad te leren kennen en eens polshoogte op betreffende locatie te gaan nemen.

Ik ben dan ook erg benieuwd naar de plannen om deze verkeersdrukke beheersbaar te houden.

Graag uw reactie.

Met vriendelijke groet,

5.1,2,e



5.1.2,e

AANTEKENEN

Gemeente Oosterhout
T.a.v. de Gemeenteraad/ Afdeling VTH
Postbus 10150
4900 GB OOSTERHOUT NB

Dossiernummer:

5.1.2,e

Telefoon: 5.1.2,e

Datum: 23 januari 2024

Behandeld door:

5.1.2,e

E-mail: 5.1.2,e

Fax: 5.1.2,e

vermeld ons dossiernummer in
de onderwerpregel

ZIENSWIJZE

Betreft: **zienswijze namens de** 5.1.2,e

Uw kenmerk: Zienswijze ontwerpbestemmingsplan Leijsenakkers, herziening 2 (Esdoornlaan)
zaaknummer 5.1.2,e

Geachte dames en heren,

Namens cliënt, de 5.1.2,e wonende aan de 5.1.2,e in (5.1.2,e) Oosterhout, wordt hierbij een zienswijze ingediend gericht tegen 'uw ontwerpbestemmingsplan *Leijsenakkers, herziening 2 (Esdoornlaan)* zaaknummer 5.1.2,e'.

Een kopie van het ontwerpbesluit wordt als **Productie 1** overgelegd.

Op voorhand wordt namens cliënt uitdrukkelijk opgemerkt, dat hij u verzoekt om uw voornemen niet om te zetten in een definitief besluit. Uit onderhavige zienswijze zal immers blijken, dat de belangen van cliënt (en andere omwonenden) zwaarder wegen, dan de belangen om de gewenste locatie een bouwproject te verwezenlijken.

ZIENSWIJZE

De gronden van de zienswijze luiden als volgt.

Maatschappelijk draagvlak ontbreekt

Cliënt stelt, dat het maatschappelijk draagvlak voor de gewenste locatie volledig ontbreekt.

De omwonenden zijn tegen de komst van de woningbouw op deze locatie zeker nu er voldoende alternatieven binnen de gemeente zijn.

Tijdens het '*proces van participatie*' is uitdrukkelijk aangegeven, dat omwonenden zich niet kunnen vinden in deze locatiekeuze en hebben zij meerdere malen gewezen op hun gerechtvaardigde

DAS Nederlandse Rechtsbijstand Verzekeringmaatschappij N.V.

Amsterdam

5.1.2,e / 5.1.2,e

Postadres

Postbus 5.1.2,e

5.1.2,e 5.1.2,e

T 5.1.2,e 5.1.2,e 5.1.2,e

F 5.1.2,e 5.1.2,e 5.1.2,e

www.das.nl

IBAN 5.1.2,e (premie)

IBAN 5.1.2,e (overig)

BIC ABNANL2A

KvK 5.1.2,e

digde belangen. Aan de stem van belanghebbenden is ten onrechte onvoldoende aandacht besteed.

Vanwege het ontbreken van draagvlak kan het ontwerpbesluit niet worden omgezet in een definitief besluit.

Locatiekeuze: nut en noodzaak ontbreekt

Cliënt stelt, dat een deugdelijk onderzoek naar de gewenste locatie voor het bouwproject ontbreekt en dat de afwegingen die ten grondslag liggen aan deze locatiekeuze niet inzichtelijk zijn gemaakt.

In de toelichting bij het ontwerpbestemmingsplan wordt verwezen naar de noodzaak, dat er zowel een landelijk als een regionaal tekort is aan woningen. Het verwezenlijken van dit bouwproject draagt bij aan het behalen van de doelstellingen om het tekort aan woningen te laten verminderen.

In casu ontbreekt een deugdelijke afweging van de specifieke locatie: waarom moet er juist op deze locatie een aanzienlijk groot bouwproject verwezenlijkt worden. Het College maakt op geen enkele wijze inzichtelijk of er binnen gemeentegebied elders locaties zijn aan te wijzen, waarop dit bouwproject kan plaatsvinden. Alternatieve locaties zijn met andere woorden onvoldoende onderzocht.

Aangezien een deugdelijke onderbouwing van het nut en noodzaak ontbreekt, er alternatieven zijn, kan het ontwerp alleen al op deze gronden niet worden omgezet in een definitief besluit.

Ontstaan te hoge parkeerdruk

Uit de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan blijkt expliciet, dat het bouwplan aanzienlijke parkeerdruk met zich brengt en ervoor zorgt, dat de nieuwe parkeerdruk niet kan worden opgevangen.

'Op basis van het gemeentelijk beleid en het voorgenomen woningbouwprogramma genereren de bewoners van het bouwplan een parkeervraag van 317 parkeerplaatsen (zie tabel 4.3). Met een parkeercapaciteit van ca. 222 parkeerplaatsen in de (niet openbare) stallingsgarage resulteert dit in een resterende parkeerbehoefte van 95 bewoners parkeerplaatsen die op een alternatieve wijze opgelost moeten worden.'

Cliënt betwist ten eerste, dat het uitgevoerde parkeeronderzoek exact uitkomt op een restcapaciteit van 32 parkeerplaatsen. Het is wel erg toevallig, dat een stallingsgarage elders deze aantallen kan herbergen.

'De initiatiefnemer gaat deelauto's plaatsen op de locatie van de ontwikkeling buiten de stallingsgarage, waardoor het volgens gemeentelijk beleid mogelijk is rekening te houden met een reductie van de parkeerbehoefte. In het toepassen van deze reductie is uitgegaan van een maximale reductie van 20% van de bewonersparkeerbehoefte. Dit resulteert in een reductie van 63,4 parkeerplaatsen (zie onderstaande tabel). Met een resterende parkeerbehoefte van 95 parkeerplaatsen blijft er echter nog een restant van afgerond 32 bewoners parkeerplaatsen over.'

Uit een parkeertelling in de parkeergarage van het Ruys de Beerenbrouckplein (eigendom van Thuisvester) blijkt deze parkeervoorziening te beschikken over een restcapaciteit van 32 parkeerplaatsen. Het restant van bewoners parkeerplaatsen wordt opgelost in de parkeergarage van het Ruys de Beerenbrouckplein. Bij de parkeervoorziening bij de locatie Ruys de Broeckplein wordt een zone van 32 parkeerplaatsen aangeduid voor bewoners van woongebouw A.'

Een gemiddeld gezin heeft tegenwoordig de beschikking over twee auto's. Dit betekent, dat het uitgangspunt bij de berekening onjuist is en er veel meer parkeerplaatsen nodig zijn. Daarnaast is het een illusie, dat de bewoners gebruik gaan maken van zes deelauto's. Deze veronderstelling is niet onderbouwd en doet ook geen recht aan de daadwerkelijke feiten en omstandigheden. Twee deelauto's voor het aantal bewoners zou al erg veel zijn. De gemiddelde Nederlander beschikt liever over een eigen auto, hetgeen wordt bevestigd door de verkoopcijfers van auto's over 2023. Veel meer Nederlanders beschikken momenteel over een auto, dan de periode voor corona. Met deze actuele cijfers is geen rekening gehouden, getuige onderstaande toelichting:

'Oplossing parkeren openbaar toegankelijk

Het uitgangspunt is de parkeerbehoefte van bezoekers niet in de (niet openbare) stallingsgarage op te vangen, het uitgangspunt hierbij is om het parkeerbehoefte op te lossen in beschikbare restcapaciteit in de nabije omgeving en zover mogelijk op openbaar toegankelijke parkeerplaatsen op eigen terrein. Naast bewoners genereren de bezoekers ook een eigen parkeerbehoefte, namelijk 59 parkeerplaatsen. Op eigen terrein worden 32 openbaar toegankelijke parkeerplaatsen aangeboden, waarvan 6 voor deelauto's en 26 voor bezoekers. Daarnaast is het mogelijk aan de Esdoornlaan, op kosten van de initiatiefnemer, in totaal 12 langspaarkeerplaatsen te realiseren. Dit betekent dat er nog een restant is van $(59-26-12=)$ 21 bezoekersparkeerplaatsen op de zaterdagavond en $(47,2-26-12=)$ 9 parkeerplaatsen op de werkdagavond. Uit de parkeertelling blijkt dat de openbare ruimte beschikt over een restcapaciteit van 23 parkeerplaatsen op de werkdagavond en 32 op de zaterdagavond. De restcapaciteit bevindt zich met name in sectie 20, 25, 24 en 17 op de Vuurdoornlaan en deels in sectie 33, 35 en 28 op de Meidoornlaan (zie figuur 4.1). Dit is voldoende om de resterende parkeerbehoefte op te vangen.'

Op grond van bovenstaande is de conclusie, dat er onvoldoende parkeergelegenheid is op eigen terrein, op openbaar terrein en in stallingsgarages. De gewenste locatie kan met andere woorden het aantal nieuwe bewoners niet voorzien van voldoende parkeerplekken, hetgeen ongetwijfeld gaat leiden tot 'wild parkeren' in en rond de woning van cliënt, hetgeen leidt tot een onaanvaardbare parkeerdruk.

Aanzuigende werking van verkeer

Een realisatie van het bouwplan zorgt voor een aanzuigende werking van het verkeer, zowel auto's als fietsers.

Momenteel staat er iedere (werk)dag file op de Esdoornlaan, regelmatig recht voor de woning van cliënt. Met de realisatie van het bouwplan zal er nog veel meer verkeer over de Esdoornlaan gaan, over een weg die het huidige verkeer al niet aankan.

Cliënt betwist de veronderstelling, dat de verkeersbewegingen omlaag zullen gaan. De grootste verkeersbewegingen worden toegeschreven aan 'detailhandel/groothandel' en 'bedrijf autohan-

del.' Echter, de Praxis is vele jaren geleden vertrokken naar een andere locatie. De huidige bedrijven trekken niet veel verkeersbewegingen aan, wellicht enkele tientallen.

Met de komst van de woningen barst het verkeer op de Esdoornlaan uit zijn voegen en zal dit tot vele files leiden.

Daarnaast is ten onrechte geen onderzoek gedaan naar de verkeersveiligheid van het nieuwe bouwplan. Er dient alsnog onderzoek te worden gedaan naar de gevolgen van extra verkeer.

Verslechtering luchtkwaliteit en ten onrechte geen MER opgesteld

Zoals reeds aangegeven wordt er met de realisatie van het bouwproject erg veel extra verkeer aangetrokken.

In de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan wordt ten aanzien van de luchtkwaliteit het volgende gesteld:

'8.3 Conclusie

Het plan draagt 'niet in betekende mate' bij aan de concentraties luchtverontreinigende stoffen, daarom is nader onderzoek niet benodigd. Daarnaast kan worden geconcludeerd dat de concentraties ruim onder de maatgevende grenswaarden voor deze stoffen liggen en naar de toekomst toe steeds verder dalen. Hierdoor kan geconcludeerd worden dat voldaan wordt aan een goede ruimtelijke ordening. Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.'

Deze veronderstelling is onjuist.

De uitstootmetingen hebben plaatsgevonden op de verkeerde locatie, te weten op de Tilburgseweg. Het onderzoek had moeten plaatsvinden op de Esdoornlaan vanwege de reeds bekende en bestaande filedruk op deze locatie. Cliënt acht de kans op overschrijding van de norm aanzienlijk. Zeker met in het achterhoofd de toekomstige woonwijk op het terrein van 5.1.2,e de realisatie van 5.1.2,e en het daarmee gepaarde werkverkeer.

De stelling dat het plan niet in betekende mate bijdraagt aan luchtverontreinigende stoffen is onjuist. Cliënt maakt zich ernstig zorgen over het gezondheidsaspect op langere termijn en stelt, dat het onderzoek opnieuw en op de juiste locatie moet plaatsvinden.

Cliënt stelt, dat de onderbouwing om geen Milieu Effect Rapportage (MER-studie) te doen onjuist is. De gemeente heeft ten onrechte het SLA (Schone lucht akkoord) afgegeven. Dit berust op de aanname dat de motorvoertuigenbewegingen (MVT) afnemen na de realisatie van het complex op basis van een berekening met getallen die golden voor de Praxis situatie in 2017, notabene zeven jaar geleden (zie tabel 4.1 Getal: 3019 (Praxis opening was op 31-10-2017aan de Meerpaal, Oosterhout Zuid). Initiatiefnemer spreekt echter van "de huidige situatie" in het concept bestemmingsplan. Deze SLA afgifte is daarom volledig onjuist, en de toename van MVT ten opzichte van de huidige situatie is wel degelijk een gigantische toename en geen Afname.

De onderbouwing is onzorgvuldig tot stand gekomen en onvoldoende gemotiveerd.

Verwijzing naar Wet natuurbescherming gaat niet op

In de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan wordt verwezen naar de (oude) Wet Natuurbescherming.

Deze verwijzing gaat niet meer op nu een natuurtoets zal moeten plaatsvinden op grond van de Omgevingswet.

4.4.3 Conclusie

Om negatieve effecten op de gewone dwergvleermuis (zoveel mogelijk) te voorkomen wordt een mitigatieplan opgesteld en een ontheffingsaanvraag gedaan. Voor overige soorten worden geen negatieve effecten verwacht. Dit is geborgd via de Wet natuurbescherming. Er worden daarnaast ook geen negatieve effecten verwacht op beschermde gebieden. Het planvoornemen sluit ook goed aan op het gemeentelijk groen beleid. Het aspect 'groen' vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.'

Het is daarnaast onduidelijk of de ingeschakelde ecooloog voldoet aan de richtlijnen van Rvo: *inschakelen ecologisch deskundige*. Cliënt plaatst vraagtekens bij de competenties van de ecooloog en bij het opgeleverde rapport.

Het onderzoek heeft op 24 maart 2023 plaatsgevonden, midden in de winter. Het ecologisch onderzoek is niet representatief: er had in het voorjaar/zomer onderzoek moeten worden gedaan, aangezien er dan een volledig beeld ontstaat over de aanwezige soorten. In de winter zijn nog vele soorten in winterslaap.

Daarnaast dient in het geval van beschermde vleermuizen jaarrond onderzoek te worden gedaan. Dit is ten onrechte nagelaten.

Het ecologisch onderzoek is onzorgvuldig tot stand gekomen en onvoldoende gemotiveerd.

Ontwerpbestemmingsplan in strijd met een goede ruimtelijke ordening

In het ontwerpbesluit wordt ten aanzien van een goede ruimtelijke ordening verwezen naar de ingebrachte rapportages. Cliënt stelt, dat het College een eigen, zelfstandige beoordeling moet maken of sprake is van een 'goede ruimtelijke ordening' en niet kan volstaan met een verwijzing naar allerlei rapportages.

Het College dient bij een dergelijk, ingrijpend besluit alle belangen te verzamelen en aansluitend te wegen. Nu is het College louter gevoed met 'positieve' rapportages welke geen aandacht schenken aan de belangen van omwonenden. De rapportages zijn immers in opdracht van initiatiefnemer opgesteld en zijn louter gericht op de realisering van het bouwplan.

Van het College mag een veel actievere houding worden verwacht, waarbij in de besluitvorming een gedegen weging van alle belangen plaatsvindt. Door het achterwege blijven van deze weging kan onmogelijk worden volstaan met een verwijzing naar ingebrachte rapportages. Een goede ruimtelijke onderbouwing ontbreekt.

Bezonning: fikse schaduwwerking

Het bezonningsonderzoek laat zien, dat de woning van cliënt te kampen krijgt met een aanzienlijke schaduwwerking van het tegenoverliggende appartementencomplex.

Te zien is dat alle omliggende bebouwing slechts op beperkte delen van de dag schaduw van de nieuwbouw ondervindt:

- De bebouwing aan de Tilburgseweg (Ruys de Beerenbrouckplein 10 t/m 113) alleen in de vroege ochtend;*
- De woningen aan de Esdoornlaan (nrs. 1 t/m 23) bij de rotonde en Meidoornlaan (nr. 1) alleen halverwege de middag;*
- De woningen aan de Esdoornlaan (nrs. 39 en 41) richting het kanaal alleen aan het eind van de middag.*

Ingezoomd op de 3 verschillende locaties van de omliggende bebouwing op basis van de lichte TNO-norm blijkt dat alle woningen tussen 19 februari en 21 oktober minstens 2,5 direct zonlicht per dag ontvangen. In alle meetsituaties wordt dus voldaan aan de minimumeis van 2 uur zon per dag. Voor een gedetailleerdere weergave van de effecten op de schaduwwerking wordt verwezen naar de genoemde bijlagen.

Conclusie

Uit de bezonningsstudies volgt dat er, ondanks de (beperkt) extra schaduwwerking wordt voldaan aan de lichte TNO-norm. De beperkte toename van schaduw als gevolg van het plan wordt derhalve aanvaardbaar geacht.

Juist op het moment, dat cliënt wenst te genieten van de zon, in middag, zal hij te maken krijgen met fikse schaduwwerking. Aan de lichte TNO-norm heeft cliënt vanzelfsprekend niets: hij is gewend om de gehele dag buiten te zitten in zijn tuin en met de realisatie van het bouwplan zal hier een einde aan komen.

Het bouwvlak van het appartementencomplex zal derhalve verschoven moeten worden, zodat cliënt geen enkele last heeft van schaduwwerking.

Privacy

Door de realisatie van het bouwplan krijgt cliënt te maken met inkijk in zijn tuin. De toelichting bij het ontwerpbestemmingsplan verwoordt het als volgt:

'Privacy

De voorgenomen ontwikkeling voldoet aan de wettelijke normen met betrekking tot privacy. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is hieronder de situatie ook kwalitatief beschouwd.

De woningen aan de overzijde van de Esdoornlaan, ten noorden van het plangebied, zijn op meer dan 20 meter van de beoogde appartementengebouwen gelegen. Hier is uitsluitend sprake van zicht op de voortuinen.

De woningen aan de overzijde van de Tilburgseweg, ten westen van het plangebied, zijn op meer dan 35 meter afstand gelegen, waarbij enkel sprake is van zicht op de balkons.

De woningen ten oosten van het plangebied, aan de overzijde van de Esdoornlaan (zie onderstaande afbeelding), zijn op (minimaal) 19 meter afstand gelegen van de beoogde appartementsgebouwen. Hier is mogelijk sprake van zicht in de tuin. Dit zal echter worden gemitigeerd door het groen langs de Esdoornlaan.'

De initiatiefnemer doet het voorkomen, dat het zicht in de tuin van cliënt wordt voorkomen door het groen langs de Esdoornlaan.

Uit bijgaande verbeelding blijkt, dat zicht in de tuin vanaf het appartementencomplex geenszins wordt voorkomen door 'groen.'



Figuur 3. De conceptuele verbeelding van de nieuwe plannen. Bron: FAAM Architects.

De hoogte van het appartementencomplex A is dusdanig hoog, dat gemakkelijk over het groen/bomen heen kan worden gekeken rechtstreeks in de tuin van cliënt. De tuin is erg diep, waardoor er gemakkelijk in gekeken kan worden.

Initiatiefnemer zal extra, aanvullende maatregelen moeten nemen om inkijk volledig te gaan. Hierbij kan gedacht worden aan het verplaatsen van het bouwvlak, het verplaatsen van ramen of balkon en het plaatsen van zichtschermen.

De inkijk zorgt voor een onevenredige aantasting van zijn woon-en leefklimaat.



Ernstige zorgen over het waterbeheer/bronbemaling

De woning van cliënt staat op zandgrond. Initiatiefnemer zal ongetwijfeld bij het realiseren van het bouwplan water wegpompen.

Bij cliënt rijst het vermoeden, dat bronbemaling en het wegpompen van grondwater directe gevolgen kan hebben voor zijn aanwezige fundering met wegzakken tot gevolg.

Er is ten onrechte geen onderzoek gedaan naar deze mogelijke gevolgen.

Waardevermindering woning

In het geval het ontwerpbesluit wordt omgezet in een definitief besluit voorziet cliënt een fikse waardevermindering van zijn woning.

Met dit aspect is ten onrechte geen enkele rekening gehouden. Cliënt zal dan ook zeker niet nalaten planschade te verhalen.

Verzoek

Cliënt is van mening, dat hij voldoende belangen en gronden heeft aangevoerd, waaruit blijkt dat de komst van het bouwplan op de gewenste locatie niet mogelijk is.

Het is om vorenstaande redenen dat cliënt u verzoekt het besluit niet vast te stellen.

Met vriendelijke groet,

DAS

5.1.2,e

5.1.2,e 5.1.2,e 5.1.2,e

p.o. 5.1.2,e juridisch secretarieel medewerker

Bijlage:

* Productiel 1



productie 1

Ontwerpbestemmingsplan Leijsenakkers, herziening 2 (Esdoornlaan) en Beeldregieplan Ensemble Esdoornlaan

Het college van burgemeester en wethouders van Oosterhout maakt bekend dat het ontwerpbestemmingsplan Leijsenakkers, herziening 2 (Esdoornlaan) ter inzage ligt. Het plan voorziet in de realisering van 295 woningen in het gebied tussen de Esdoornlaan en de Tilburgseweg. Onderdeel van het bestemmingsplan is het besluit dat er geen milieueffectrapport hoeft te worden opgesteld. Tevens ligt het beeldregieplan Ensemble Esdoornlaan ter inzage.

Voor dit bestemmingsplan wordt geen exploitatieplan vastgesteld omdat het wettelijk kostenverhaal zal worden geregeld via een af te sluiten anterieure overeenkomst.

Om de ontwikkeling mogelijk te maken is er ook een besluit hogere grenswaarden wegverkeerslawaaï benodigd, zoals bedoeld in de Wet geluidhinder.

Inzien stukken

U kunt het ontwerpbestemmingsplannen met ingang van donderdag 21 december 2023 inzien via www.ruimtelijkeplannen.nl. Zoek op plannaam 'ontwerpbestemmingsplan Leijsenakkers, herziening 2 (Esdoornlaan)' of plannummer NL.IMRO.0826.BSPHz2leijsnak2023-ON01. Ook kunt u het ontwerpbestemmingsplan en de bijbehorende stukken raadplegen op het stadhuis (Slotjesveld 1 te Oosterhout). Hiervoor kunt u via het algemene telefoonnummer 14 0162 een afspraak maken met dhr. P. van der Made, medewerker ruimtelijke ordening.

Zienswijze

Vanaf het moment van terinzagelegging, kan gedurende 6 weken (tot en met woensdag 31 januari 2024) een schriftelijke of mondelinge zienswijze worden ingediend. Omdat de terinzagelegging deels in de vakantieperiode valt, is het voldoende om binnen de termijn van 6 weken aan te geven dat men bezwaren heeft, zonder aan te geven waarom (een zogenaamde "pro-forma zienswijze"). Waarna men in overleg met de gemeente tot een datum komt, waarop de redenen van dit bezwaar zijn ingediend.

Een schriftelijke zienswijze stuurt u aan de gemeenteraad van Oosterhout, Postbus 10150, 4900 GB Oosterhout onder vermelding van "Zienswijze ontwerpbestemmingsplan Leijsenakkers, herziening 2 (Esdoornlaan) zaaknummer 1027472".

Beeldregieplan Ensemble Esdoornlaan

Om eisen te kunnen stellen aan het uiterlijk van de realisering bebouwing en haar omgeving, is er een (concept-)beeldregieplan opgesteld. Het beeldregieplan kan worden geraadpleegd worden via de website van de gemeente www.oosterhout.nl. Vanaf het moment van terinzagelegging, kan gedurende 4 weken (dus tot uiterlijk 31 januari 2024) een schriftelijke of mondelinge inspraakreactie naar voren worden gebracht. Een schriftelijke inspraakreactie stuurt u aan burgemeester en wethouders van de gemeente Oosterhout, Postbus 10150, 4900 GB Oosterhout onder vermelding van "Inspraakreactie Beeldregieplan Ensemble Esdoornlaan", zaaknummer 1027472.

Ontwerpbesluit hogere grenswaarden

Een schriftelijke zienswijze over het ontwerpbesluit hogere grenswaarden stuurt u aan het college van burgemeester en wethouders van Oosterhout, Postbus 10150, 4900 GB Oosterhout, onder vermelding van "zienswijze ontwerpbesluit hogere grenswaarden Esdoornlaan, zaaknummer 1027472".

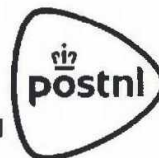
U kunt uw schriftelijke zienswijze (met voornoemde gegevens) ook mailen naar RO@oosterhout.nl.

Vragen of een mondelinge zienswijze

Voor vragen of het indienen van een mondelinge zienswijze kunt u via het algemene telefoonnummer 14 0162 contact opnemen met [5.1.2.e](#) [5.1.2.e](#) [5.1.2.e](#) [5.1.2.e](#) medewerker ruimtelijke ordening.

Oosterhout 20 december 2023

DAS
Postbus 5.1.2,e 5.1.2,e The Netherlands



Frankering betaald



R Aangetekend

D-A-1

Gemeente Oosterhout
Gemeenteraad / afd. VTH
Postbus 10150
4900GB OOSTERHOUT NB

3SGQSM8956826

Recommandé

NL

5.1.2,e



P2202



5.1.2,e

Postbus

5.1.2,e

5.1.2,e

Amsterdam

PostNL
Port Betaald
Port Payé
Pays-Bas

1-B4 RT-SCB BDSW 1001

VERZONDEN 23 JAN. 2024

From: "5.1,2,e" <5.1,2,e>
Sent: Tue, 30 Jan 2024 17:39:28 +0100 (CET)
To: "5.1,2,e" <5.1,2,e>
Cc: "5.1,2,e" <5.1,2,e>; "5.1,2,e"
 <5.1,2,e>; "5.1,2,e" <5.1,2,e>;
 "5.1,2,e" <5.1,2,e>; "5.1,2,e" <5.1,2,e>;
 "5.1,2,e" <5.1,2,e>; "5.1,2,e" <5.1,2,e>;
 "5.1,2,e" <5.1,2,e>; "5.1,2,e"
 <5.1,2,e>
Subject: Zienswijze ontwerp Leijsenakker zaaknr 1027472 en gevolg
Attachments: verkeersdrukte.pdf
Importance: Normal

krijgt.

Anders denken sommigen nog even slim te zijn met subsidie incasseren.

Hoe dan ook een leuke uitdaging om deze problemen de wereld uit te helpen.

Met deze problemen hangt natuurlijk samen, de problematiek van vermeerderen van de bevolking in Nederland, in dit geval.

Zo lang er steeds meer mensen, dus vervuilers, bijkomen. Draagt dat niet bij aan de milieu en klimaatproblematiek.

Dus tegengaan van vermeerderen van de bevolking is een prio 1. Ondanks dat velen het omgekeerde propageren.

Tot slot de plannen om in de binnensteden hogere gebouwen neer te zetten, is dus als je bovenstaande argumenten serieus neemt, geen ideale oplossing met de werkelijkheid. Het gaat een verergering ten gevolge geven.

Wat kost het niet om iedereen uit te kopen, bv. En waarvoor?

Bovendien ontstaat er een schrijnend tekort op andere diensten, want die zijn nu al overvol. Bv. de huisartsen.

Beter is locaties te vinden aan de randen van de gemeenten, wat ten gevolge heeft om meer in en uitvoer naar de snelwegen

te realiseren, met zo min mogelijk verkeerslichten. Want dat zijn de boosdoeners en oorzaken van de vele files in Nederland.

Ik dank u alvast voor het in ieder geval lezen van de argumenten, en uw mogelijke acties.

Met vriendelijke groet,

5.1.2,e

5.1.2,e

5.1.2,e

Ons polisnr. 5.1.2,e
Ten name van 5.1.2,e 5.1.2,e
Ons schadenr. 5.1.2,e / 5.1.2,e / 5.1.2,e
Behandeld door 5.1.2,e 5.1.2,e 5.1.2,e
Telefoon 5.1.2,e
Fax 5.1.2,e
E-mail 5.1.2,e

AANTEKENEN
Gemeente Oosterhout
De gemeenteraad
Postbus 10150
4900 GB Oosterhout Nb

Uw referentie *Ontwerpbestemmingsplan Leijzenakkers, herz. 2 (Esdoornlaan)* Datum 12 februari 2024
Onderwerp Zienswijze

Geachte raad,

Op 20 december 2023 is het *Ontwerpbestemmingsplan Leijzenakkers, herziening 2 (Esdoornlaan)* (hierna: het plan) gepubliceerd. Naar aanleiding hiervan heeft cliënte, 5.1.2,e wonende te (5.1.2,e) aan de 5.1.2,e te 5.1.2,e zich tot mij gewend met een verzoek om rechtsbijstand.

Door een vervelende samenloop van meerdere omstandigheden is het mij helaas niet gelukt om voor 1 februari 2024 een (pro forma) zienswijze in te dienen namens cliënte.

Hoewel het ongebruikelijk is, wil ik uw raad verzoeken om cliënte alsnog in de gelegenheid te stellen om, op zeer korte termijn, een zienswijze in te dienen. Hierdoor kan cliënte alsnog haar visie op het plan kenbaar maken en is de initiatiefnemer reeds op de hoogte van haar zienswijzen.

Ik zie uw reactie graag tegemoet.

Met vriendelijke groet
5.1.2,e
ng



Postbus 3012 | 2700 KV Zoetermeer

Port Betaald
Port Payé
Pays-Bas



Klaverblad Rechtsbijstand
Postbus 3012 2700KV ZOETERMEER The Netherlands

Frankering betaald



R Aangetekend

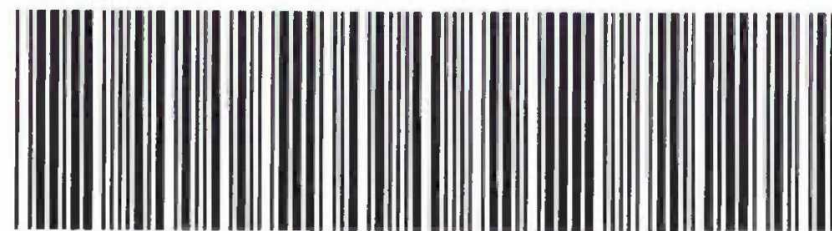
D-A-1

Gemeente Oosterhout
De Gemeenteraad
Postbus 10150
4900GB OOSTERHOUT NB

Recommandé

3SRACY6773748

NL



3SRACY6773748

P2202

Ons polisnr. 5.1.2.e
Ten name van 5.1.2.e
Ons Schadenr. 5.1.2.e / 5.1.2.e / 5.1.2.e
Behandeld door 5.1.2.e 5.1.2.e 5.1.2.e
Telefoon 5.1.2.e
Fax 5.1.2.e
E-mail 5.1.2.e

AANTEKENEN

Gemeente Oosterhout
De gemeenteraad
Postbus 10150
4900 GB Oosterhout Nb

Nagezonden per e-mail:

5.1.2.e 5.1.2.e

Uw referentie Ontwerpbestemmingsplan Leijsenakkers, herz. 2 (Esdoornlaan) Datum 20 februari 2024

Onderwerp Aanvulling zienswijze

Geachte raad,

Op 20 december 2023 is het *Ontwerpbestemmingsplan Leijsenakkers, herziening 2 (Esdoornlaan)* (hierna: het plan) gepubliceerd. Naar aanleiding hiervan heeft cliënte, 5.1.2.e wonende te (5.1.2.e) aan de 5.1.2.e te 5.1.2.e zich tot mij gewend met een verzoek om rechtsbijstand. Hierbij volgt een aanvulling op de pro forma zienswijze.

Inleiding

De woning van cliënte ligt zeer dicht gelegen op het geplande Blok A, namelijk 21 meter. Het perceel van cliënte is zelfs nog dichterbij Blok A gelegen, namelijk 13,5 meter. Cliënte vreest derhalve grote problemen op het gebied van privacy en bezonning respectievelijk schaduwwerking. Daarnaast verwacht zij dat de ontwikkeling zal leiden tot grote verkeersdruk met opstoppen tot gevolg, onder andere op de rotondes en de kruising tussen de St. Antoniusstraat en de Tilburgseweg. Ten slotte acht zij de kans reëel dat er parkeerproblemen ontstaan, door een gebrek aan parkeermogelijkheden. Hieronder zal ik de probleempunten van cliënte puntsgewijs behandelen.

Privacy

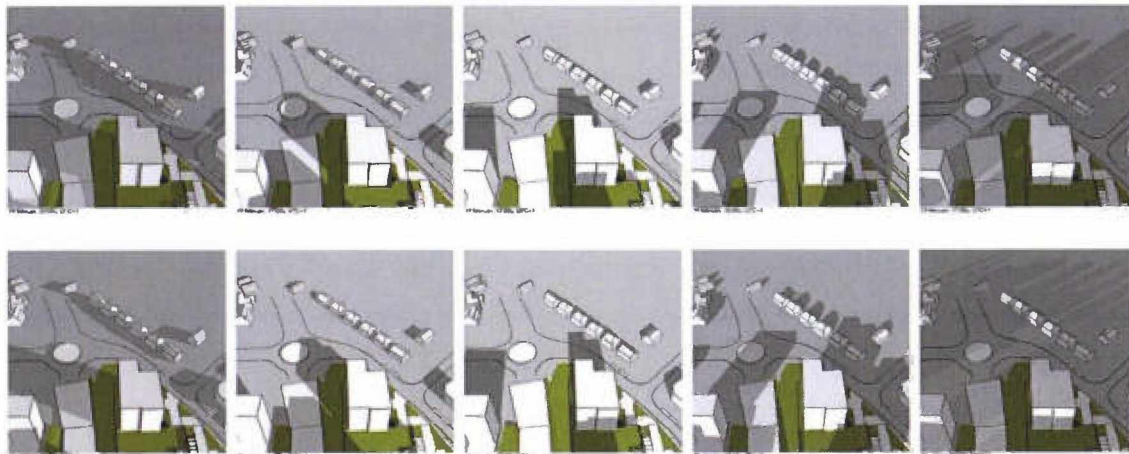
Cliënte verwacht dat de komst van, onder andere Blok A, zal leiden tot grote gevolgen voor haar privacy. Dit blok heeft namelijk, op de setback na, een bouwhoogte van 27 meter met zelfs nog een mogelijke uitloop van 10%. Dit betekent dat er vanuit de hogere bouwlagen vrij zicht is in de tuin van cliënte en zelfs mogelijk in de woning. Bij aankoop van het huis in 2020 was het bestemmingsplan anders en was er nog geen sprake van woningbouw. Toen was er volledige privacy, cliënte vreest voor een aanzienlijke waardevermindering van haar woning door deze aantasting van de privacy. Cliënte zou deze woning ook niet gekocht hebben, als zij toentertijd bekend was met deze bouwplannen.

Cliënte wenst dat Blok A lager wordt uitgevoerd, zodat de privacy op haar perceel en in haar woning gehandhaafd blijft. Mocht dit niet mogelijk zijn, dan zou cliënte het zeer waarderen als er, waar mogelijk, matglas gebruikt wordt. Denk bijvoorbeeld aan mogelijke publieke ruimtes in Blok A met uitzicht op de woning van cliënte.

Bezonning en schaduwwerking

De bezonningsstudie die is uitgevoerd ten behoeve van het plan, *Bezonningsonderzoek nieuwbouw Esdoornlaan te Oosterhout 23 november 2023*, is beperkt, of toont alleen beperkte informatie ten aanzien van de gevolgen:

De woningen aan de 5.1.2.e (5.1.2.a, 5.1.2.b, 5.1.2.c) bij de rotonde en 5.1.2.e (5.1.2.a, 5.1.2.b, 5.1.2.c):



Bron: FAAM Architects

19 februari:

Zuidoostgevels: Geen relevante raamopeningen.

Zuidwestgevels: Tot 13:30u geen schaduw tgv nieuwbouw. Van 11:00u tot 13:30u direct zonlicht, ruim 2,5 uur zon. Dit geldt voor de meest ongunstig gelegen woning in de rij; op de meeste woningen in de rij valt veel meer direct zonlicht.

21 oktober:

Zuidoostgevels: Geen relevante raamopeningen.

Zuidwestgevels: Tot 13:15u geen schaduw tgv nieuwbouw. Van 10:45u tot 13:15u direct zonlicht, ruim 2,5 uur zon. Dit geldt voor de meest ongunstig gelegen woning in de rij; op de meeste woningen in de rij valt veel meer direct zonlicht.

Uit het bezonningsonderzoek blijkt niet hoeveel zonuren er gemist worden door ontwikkeling. Daarnaast zijn slechts twee van de vier seizoenen weergegeven, waardoor de juistheid van het onderzoek niet goed te verifiëren is. Omdat de woning van cliënte, 5.1.2.e de meest ongunstig gelegen woning is, zal zij behoorlijke last hebben van minder zon. Hoewel het er sterk op lijkt dat de TNO-normen en de gemeentelijke normen gehaald worden, betekent dit dus niet dat de ontwikkeling geen gevolgen heeft op de goede ruimtelijke ordening. De gevolgen van minder bezonnning zouden verminderd kunnen worden door Blok A aanzienlijk lager uit te voeren. Cliënte was voornemens om zonnepanelen, in kader van energie bezuiniging, te gaan plaatsen. Door de vermindering aan zonuren is dit echter een stuk minder aantrekkelijk.

Verkeersgeneratie

Ten aanzien van de verkeersgeneratie is het volgende opgemerkt in de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan:

Om wijzigingen in de plansamenstelling (en de daarmee samenhangende aanpassing van de verkeersgeneratie op te kunnen vangen is voor de beoordeling van de verkeerseffecten uitgegaan van naar boven afgeronde waarden (worst-case). Tevens is voor de (middel)dure woningen enkel uitgegaan van koopwoningen, omdat deze een hogere verkeersgeneratie kennen dan huurwoningen. Onderstaande tabel toont de verkeersgeneratie op basis van de huidige planinvulling. In totaal genereert de ontwikkeling 1.662 motorvoertuigbewegingen (mvt) per weekdag. Omgerekend naar werkdag bedraagt de verkeersgeneratie 1.845 mvt per etmaal.

In de huidige situatie (op basis van het huidige bestemmingsplan) genereert het plangebied 3.050 mvt/weekdag en 4.047 mvt/werkdag. In de toekomstige situatie geneert het plangebied 1.662 mvt/weekdag. Dit is een afname van 1.388 mvt/weekdag en 2202 mvt/werkdag.

Het verkeer wordt afgewikkeld via twee ontsluitingen over de Esdoornlaan in noordwestelijke richting naar de Tilburgseweg en in zuidoostelijke richting naar het Wilhelminakanaal Noord. De onderhavige ontwikkeling zorgt dus voor een afname van het verkeer op de omliggende wegen.

Hoewel het begrijpelijk is dat er planvergelijking heeft plaatsgevonden om de verkeersgeneratie te berekenen, doet dit geen recht aan de realiteit. Er is namelijk geen sprake van planmaximalisatie, waardoor de huidige verkeersgeneratie lager ligt dan wordt weergegeven in de toelichting. Daar komt bij dat de ontsluitingen voornamelijk uitkomen op de Esdoornlaan, waardoor de verkeersgeneratie hier het grootst is.

Daarnaast lijken de kencijfers voor verkeersgeneratie ten aanzien van de Detailhandel (groothandel) te hoog te liggen:

Detailhandel (groothandel)	Groothandel specialist	5.000 m ²	45,4 /100 m ²	2270	3019,1
----------------------------	------------------------	----------------------	--------------------------	------	--------

Indien het plan wordt uitgevoerd met minder woningen, dan zal dat minder impact hebben op de verkeersgeneratie. Hier komt bij dat de verkeersgeneratie de nodige geluidsoverlast zal veroorzaken. Omdat cliënte aan de Esdoornlaan woont, vreest zij ook qua geluidsoverlast voor een grote impact op haar woonsituatie.

Parkeerproblematiek

Ten aanzien van het parkeren staat het volgende beschreven in de toelichting:

De initiatiefnemer gaat deelauto's plaatsen op de locatie van de ontwikkeling buiten de stallingsgarage, waardoor het volgens gemeentelijk beleid mogelijk is rekening te houden met een reductie van de parkeerbehoefte. In het toepassen van deze reductie is uitgegaan van een maximale reductie van 20% van de bewonersparkeerbehoefte. Dit resulteert in een reductie van 63,4 parkeerplaatsen (zie onderstaande tabel). Met een resterende parkeerbehoefte van 95 parkeerplaatsen blijft er echter nog een restant van afgerond 32 bewoners parkeerplaatsen over.

Conform *Nota parkeernormen 2022* van de gemeente Oosterhout, is het mogelijk om af te wijken van de parkeernormen:

Normcorrectie (gemotiveerde afwijking)

Een initiatiefnemer (ontwikkelaar) van een woningproject (nieuwbouw, verbouw, transformatie) mag stellen dat een bepaalde woondoelgroep en het daarbij behorend woonproduct aanleiding is voor een te motiveren afwijking van de benoemde parkeernorm. Dat kan ook van toepassing zijn als de initiatiefnemer een bepaalde mobiliteitsdienst of -product voor ogen heeft om het autobezit en -gebruik te faciliteren dan wel voorziet dat het autobezit en -gebruik op termijn zal veranderen.

Deze stelling dient door de initiatiefnemer te worden onderbouwd door middel van:

- Een beschrijving van het beoogde woonconcept c.q. de beoogde woondoelgroepen en de wijze waarop aan hun mobiliteitsbehoefte invulling wordt gegeven (zowel op de korte als op de lange termijn).
- Zo veel als mogelijk, doch ten minste 1, referenties met bijbehorende gegevens van de behaalde resultaten van soortgelijke oplossingen (incl. een opgave van contactpersonen die geraadpleegd kunnen worden)
- Een risicoanalyse en bijbehorende risicobeheersmaatregelen (incl. definitie van restrisico's en wie daarvan de eigenaar is) waarmee wordt aangetoond welke inspanning de initiatiefnemer (ontwikkelaar) doet om het risico van het tekort aan parkeerplaatsen – zodra het zich aandient – beheersbaar te maken³. Inclusief een wijze waarop de risico's (en eventuele restrisico's) contractueel/juridisch worden geborgd zodanig dat de gemeente te allen tijde een verantwoordelijk rechtspersoon kan aanspreken op de effectuering van de benoemde risicobeheersmaatregel.

De gemeente zal deze onderbouwing zowel inhoudelijk als juridisch toetsen als onderdeel van de te berekenen normatieve parkeeropgave (zie paragraaf 3.1).

Het afwijken van de parkeernorm is derhalve mogelijk, indien er behaalde resultaten van soortgelijke oplossingen zijn, met ten minste 1 referentie. Daarnaast dient er een risicoanalyse gemaakt te zijn. Omdat er geen daadwerkelijk bekende resultaten zijn en er geen risicoanalyse is gemaakt, volstaat het parkeeronderzoek niet om ten aanzien van deelauto's af te wijken van de parkeernorm.

Daarnaast is bij het onderzoek naar parkeergebruik op openbare locaties alleen de zaterdagavond om 18:00 uur meegenomen. Dit is een te beperkt tijdstip om een representatief beeld te verkrijgen van deze dag. Kortom: zonder aanvullend onderzoek volstaan de gehanteerde parkeernormen niet.

Groen

Hoewel het concept stedenbouwkundig ontwerp een groene uitstraling heeft, zie bijvoorbeeld figuur 2.8 uit de toelichting, lijkt dit groen niet gewaarborgd te zijn in het ontwerpbestemmingsplan. Cliënte zou het daarom waarderen als er een groenstrook in de verbeelding en de planregels wordt opgenomen, waardoor het groen conform het concept stedenbouwkundig ontwerp gewaarborgd blijft.

Verzoek

Namens cliënte verzoek ik uw raad om rekening te houden met deze zienswijze bij het nemen van het besluit. Tevens verzoek ik uw raad om mij op de hoogte te houden van het besluit ten aanzien van het (gewijzigd) vaststellen van het bestemmingsplan.

Ik zie uw reactie graag tegemoet.

5.1.2,e



g



Klaverblad Rechtsbijstand
Postbus 3012 2700KV ZOETERMEER The Netherlands



R Aangetekend

D-A-1

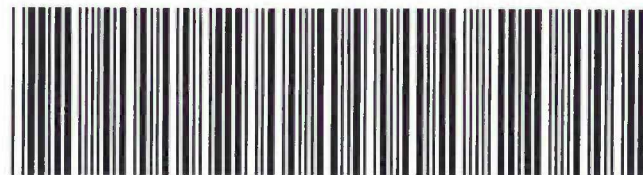
Gemeente Oosterhout
De gemeenteraad

Postbus 10150
4900GB OOSTERHOUT NB

3SRACY6863039

Recommandé

NL



3SRACY6863039

P2202

Bijlage 2. Lijst indieners zienswijzen (vertrouwelijk)

Bijlage 3. Vervangende bijlage 18 van de toelichting

*Zie bijlage 17 van de toelichting van het bestemmingsplan na vervallen
bijlage 10 (archeologisch onderzoek) bij vaststelling*

Bijlage 4. Nadere uiteenzetting parkeeroplossingen benoemd in toelichting bestemmingsplan

Bijlage 4 reactienota zienswijzen ontwerpbestemmingsplan 'Leijsenakkers, herziening 2 (Esdoornlaan)

Op basis van het huidige programma (in totaal 295 wooneenheden) is de volgende verdeling (vooralsnog) bepaald:

Bewoners

- Woongebouw A (52 wooneenheden) → sociaal → norm 0,8 (bewoners)
- Woongebouw B (74 wooneenheden) → 50% sociaal en 50% middeldure huur → norm 0,8 en 1,1 (bewoners)
- Woongebouw C (75 wooneenheden) → middeldure huur en/of middeldure koop → norm 1,1 (bewoners)
- Woongebouw D (94 wooneenheden) → vrije sector → norm 1,3 (bewoners)

Woongebouw	Aantal appartementen	Norm (obv nota 2022)	Aantal pp (bewoners)	Deelauto reductie (20%)	Totaal aantal pp	Totaal aantal pp (abs)
A*	52	0,8	41,6	8,32	33,28	33
Totaal			41,6		33	33

*Bewoners Woongebouw A parkeren bij de Ruys de Broeckplein. Restcapaciteit Ruys de Broeckplein (maatgevend moment) 32 pp.

Woongebouw	Aantal appartementen	Norm (obv nota 2022)	Aantal pp (bewoners)	Deelauto reductie (20%)	Totaal aantal pp	Totaal aantal pp (abs)	Verdeling (globaal)
B	37	0,8	29,6	5,92	23,68	56	57
B	37	1,1	40,7	8,14	32,56		
C	75	1,1	82,5	16,5	66,0	66	64
D	94	1,3	122,5	24,44	97,76	98	101
Totaal	295		275		220,0	220,0	222

In de (niet-openbare) parkeergarage binnen het plangebied zijn 222 parkeerplaatsen opgenomen. De parkeerplaatsen worden ingedeeld in zones (toekenning /eigendom kan niet exact).

Bezoekers

Daarnaast worden er de volgende parkeerplaatsen (tav bezoekers parkeren) toegevoegd:

- 12 nieuwe parkeerplaatsen (parallel aan de Esdoornlaan) worden geleverd aan de gemeente (niet op eigen terrein);
- 30 parkeerplaatsen op eigen terrein (buiten de parkeergarage);
- Van de 30 parkeerplaatsen zijn er 6 parkeerplaatsen ten behoeve van deelmobiliteit;
- Het restant van bezoekersparkeren is in de directe omgeving van het plangebied (niet op eigen terrein)

Bijlage 5. Aangepast bezonningsonderzoek (bijlage 14 bij ontwerpbestemmingsplan)

Zie bijlage 13 van de toelichting van het bestemmingsplan na vervallen bijlage 10 (archeologisch onderzoek) bij vaststelling