



BA

Bestemmingsplan Centrum 2017, herziening 3 (Keiweg - Ridderstraat)

Toelichting

Gemeente Oosterhout

Colofon

Titel:	Bestemmingsplan Centrum 2017, herziening 3 (Keiweg - Ridderstraat)
Auteur(s):	Martijn Uijtendaal, Rick van Soest & Roel Mennen
Gemeente:	Oosterhout
Projectnaam:	Bestemmingsplan Centrum 2017, herziening 3 (Keiweg – Ridderstraat)
Projectnummer:	TOE01-21048-15
Datum:	17 december 2024
Status:	Vastgesteld
Contactadres voor deze publicatie:	Accent adviseurs Luchthavenweg 13 ^E 5657 EA EINDHOVEN T 040 – 30 300 95 E contact@accentadviseurs.nl I www.accentadviseurs.nl

Niets gebeurt zomaar.
Niets is vanzelfsprekend.

Ons denken en handelen maakt dat we met de wetenschap van nu alle projecten toekomstbestendig opleveren. 100% in dienst van de maatschappij en opdrachtgever.

Vooruit denken en vooruit zien.

Dat is niet alleen de ambitie van Accent adviseurs, het is wat we zijn.

Accent adviseurs, **voor** goed

© Accent adviseurs, Eindhoven. Niets uit deze uitgave mag worden veeleelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden door middel van druk, microfilm of op welke wijze dan ook, zonder voorafgaande toestemming van Accent adviseurs

Inhoudsopgave

1	Inleiding	5
1.1	Aanleiding	5
1.2	Ligging en begrenzing	5
1.3	Vigerend bestemmingsplan	7
1.4	Leeswijzer	8
2	Beschrijving plangebied	10
2.1	Historische beschrijving	10
2.2	Huidige situatie	12
2.3	Toekomstige situatie	16
3	Beleidskader	19
3.1	Nationaal beleid	19
3.2	Provinciaal beleid	22
3.3	Gemeentelijk beleid	29
4	Omgevingstoets	54
4.1	Bodem	54
4.2	Geluid	55
4.3	Luchtkwaliteit	56
4.4	Externe veiligheid	58
4.5	Bedrijven en milieuzonering	60
4.6	Parkeren en verkeer	61
4.7	Watertoets	68
4.8	Flora en fauna	72
4.9	Bomeneffectanalyse	73
4.10	Stikstof	75
4.11	Archeologie en cultuurhistorie	75
4.12	Schaduwwerking en privacy	79
4.13	Lichthinder	81
4.14	Kabels en leidingen	84
4.15	Duurzaamheid	85
4.16	Vormvrije m.e.r.-beoordeling	87
5	Juridische opzet	89

5.1	Het juridische plan	89
5.2	Algemene toelichting verbeelding	89
5.3	Algemene toelichting planregels	89
5.4	Toelichting bestemmingen	90
6	Handhaafbaarheid	92
7	Uitvoerbaarheid	94
7.1	Economische uitvoerbaarheid	94
7.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	94

Bijlagen

Bijlage 1:	Laddertoets Keiweg Oosterhout
Bijlage 2:	Raadsbesluit randvoorwaarden en uitgangspunten (2016)
Bijlage 3:	Aanpassing raadsbesluit (2018)
Bijlage 4:	Bodemonderzoek
Bijlage 5:	Akoestisch onderzoek
Bijlage 6:	Standaard advies Veiligheidsregio
Bijlage 7:	Quicksan natuurwetgeving
Bijlage 8:	Aanvullend onderzoek ecologie
Bijlage 9:	Mitigatieplan Keiweg 74-88 te Oosterhout
Bijlage 10:	Besluit Wet natuurbescherming
Bijlage 11:	Bomeneffectanalyse Ridderstraat Oosterhout
Bijlage 12:	Windbelastingsanalyse parkbomen Ridderstraat
Bijlage 13:	Geactualiseerde Bomeneffectanalyse
Bijlage 14:	Stikstofdepositie onderzoek
Bijlage 15:	Archeologisch onderzoek
Bijlage 16:	Bezonningstudie
Bijlage 17:	Privacy studie
Bijlage 18:	Dwarsdoorsneden lichthinderonderzoek
Bijlage 19:	Aanmeldnotitie m.e.r.- beoordeling
Bijlage 20:	Verslag omgevingsdialoog
Bijlage 21:	Nota van zienswijzen

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

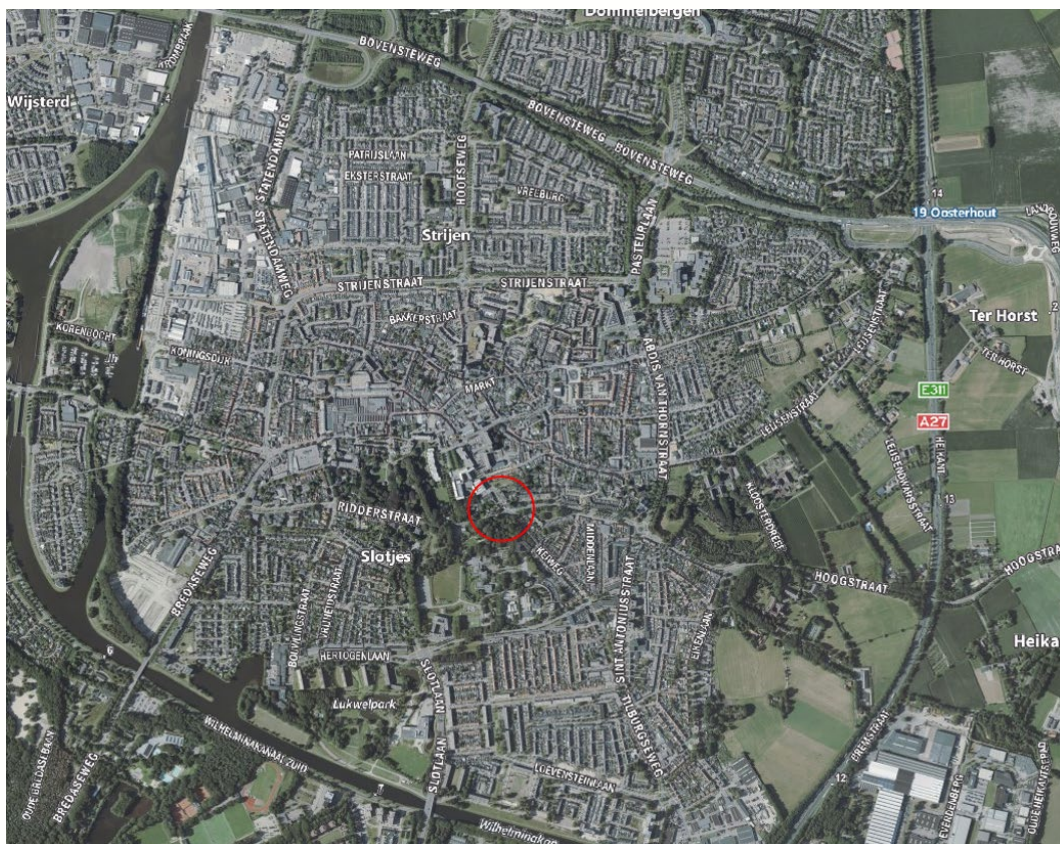
Voorliggend bestemmingsplan heeft betrekking op de herontwikkeling van het gebied op de hoek van de Keiweg met de Ridderstraat te Oosterhout. De locatie betreft huisnummers Keiweg 74, 76, 78, 80, 82, 84, 86 en 88. In de huidige situatie bevinden zich een voormalige winkelvoorziening en enkele leegstaande woningen, dit zal verder toegelicht worden in hoofdstuk 2. Initiatiefnemer Van Wanrooij is van plan om de bestaande bebouwing te slopen en hier een appartementencomplex, met daarin 60 appartementen, te realiseren.

De woningbouwontwikkeling past niet binnen het ter plaatse geldende bestemmingsplan 'Centrum 2017'; een bestemmingsplanherziening is derhalve noodzakelijk. Voor het plan zijn in het document 'Randvoorwaarden en uitgangspunten Keiweg-Ridderstraat' (juli 2016) spelregels opgenomen voor de beoogde ontwikkeling. Tevens heeft er een wijziging op de randvoorwaarden plaatsgevonden, zoals vastgesteld in de openbare vergadering van 11 december 2018.

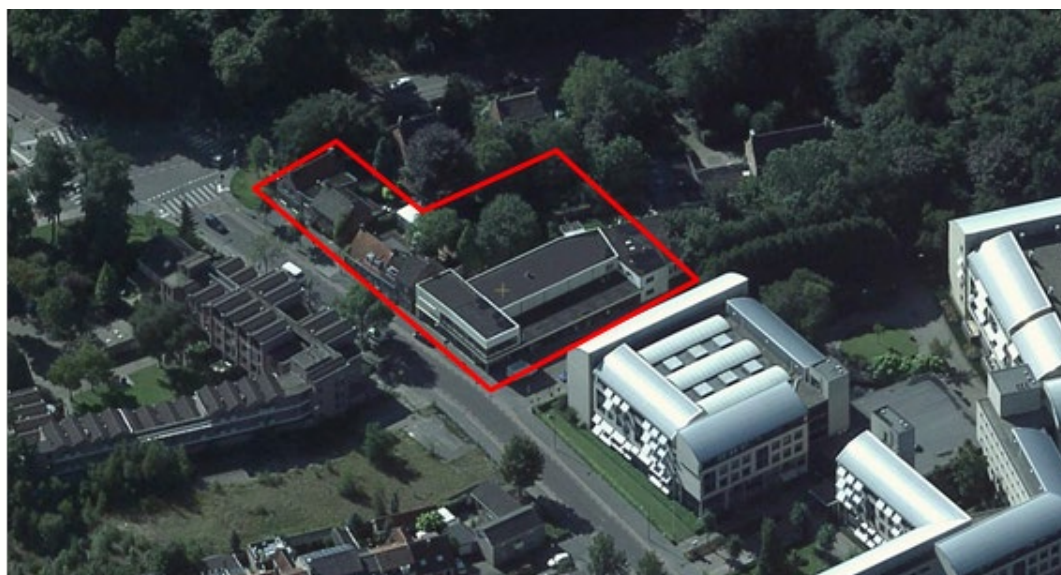
Dit bestemmingsplan voorziet in een adequate planologisch- juridische regeling voor de woningbouwontwikkeling en sluit aan op de gestelde randvoorwaarden en uitgangspunten.

1.2 Ligging en begrenzing

Het plangebied ligt op de hoek van de Keiweg en de Ridderstraat in het stedelijk gebied van Oosterhout; aan de rand van het centrum. Een luchtfoto op grote schaal is te vinden in Figuur 1 en op kleine schaal in Figuur 2. De locatie ligt op één van de belangrijke toegangswegen naar het centrum. Het plangebied heeft een oppervlakte van circa 2.450 m². De bebouwing bestaat uit enkele woningen en de voormalige locatie van Dreamland Oosterhout (slaapspecialzaak). De planontwikkeling beslaat de volgende kadastrale percelen; gemeente Oosterhout, sectie S, nummers 3406, 4555, 4556, 4862, 5317, 5318 en een deel van 6351 en 6246. De percelen S6351 en S6246 zijn geheel in eigendom van de gemeente. Die delen van deze percelen die binnen de plangrens liggen, zullen overgaan naar de ontwikkelaar.



Figuur 1: Luchtfoto locatie grote schaal



Figuur 2: Luchtfoto locatie kleine schaal

1.3 Vigerend bestemmingsplan

Voor het plangebied gelden twee bestemmingsplannen, deze worden hieronder toegelicht.

1.3.1 Bestemmingsplan 'Centrum 2017'

Voor het plangebied geldt het bestemmingsplan 'Centrum 2017', vastgesteld op 16 mei 2017. Binnen het plangebied zijn drie bestemmingen aanwezig; 'Wonen', 'Gemengd – 1' en 'Verkeer'. In Figuur 3 is een uitsnede van het vigerend bestemmingsplan opgenomen, het plangebied is hier rood omrand.

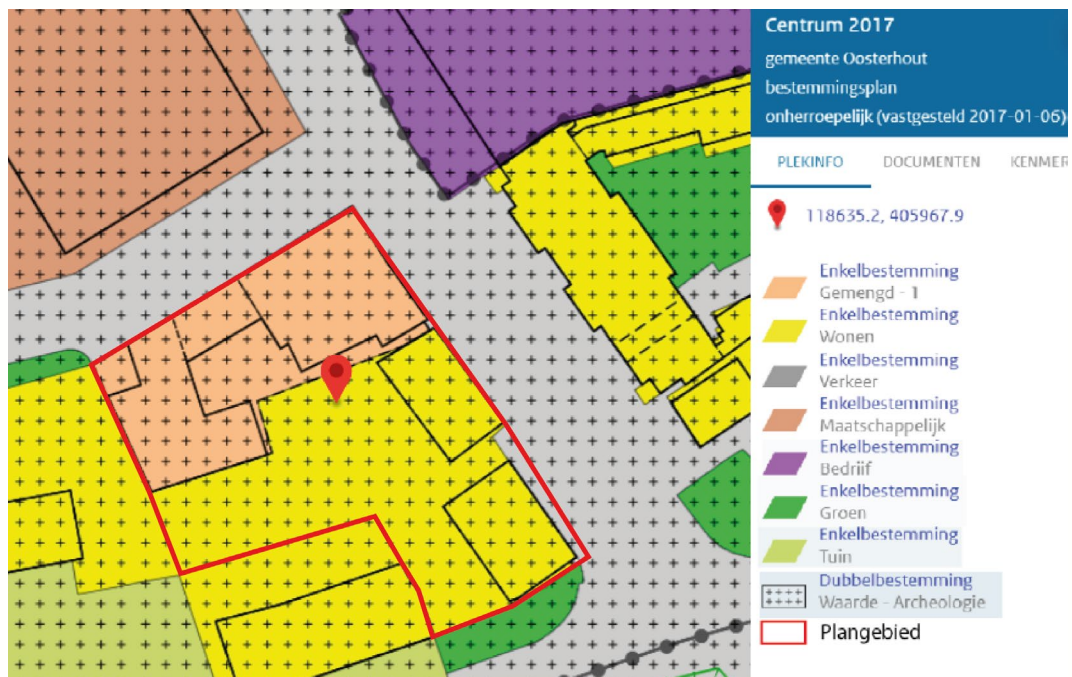
De voor bestemming 'Wonen' aangewezen gronden zijn bestemd voor wonen en aan de woonfunctie ondergeschikte activiteiten. Deze ondergeschikte activiteiten zijn in de vorm van onder andere; aan huis verbonden beroepen of bedrijven, tuinen, groenvoorzieningen, nutsvoorzieningen, ondergeschikte voorzieningen voor verkeer en verblijf en water/waterhuishoudkundige voorzieningen. De bestemming 'Wonen' heeft een tweetal bouwvlakken binnen het plangebied. Deze bouwvlakken hebben beide de bouwaanduiding van 'Vrijstaand'. De maximale bouwhoogten voor deze bestemming zijn acht en tien meter.

De voor bestemming 'Gemengd -1' aangewezen gronden hebben de functieaanduiding van detailhandel. Tevens zijn de gronden bestemd voor wonen en aan de woonfunctie ondergeschikte activiteiten. De maximale bouwhoogte voor deze bestemming is zeven meter.

De voor bestemming 'Verkeer' aangewezen gronden zijn bestemd voor verkeer-, verblijf en parkeervoorzieningen en ondergeschikte activiteiten. De gronden binnen de bestemming 'Verkeer' die binnen het plangebied vallen worden in de huidige staat als voetpaden gebruikt.

Tevens ligt er een dubbelbestemming over het gehele plangebied van 'Waarde – Archeologie'. De voor 'Waarde – Archeologie' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemmingen, mede bestemd voor de bescherming en veiligstelling van archeologische waarden. In de omgevingstoets wordt verder ingegaan op deze dubbelbestemming en zijn doorwerking voor de beoogde planontwikkeling.

De huidige bestemmingen, bouwvlakken en maatvoering ter plaatse van het plangebied maken de realisatie van een appartementencomplex niet mogelijk. Een herziening van het huidige planologische regime is derhalve noodzakelijk om de beoogde ontwikkeling mogelijk te maken.



Figuur 3: Uitsnede vigerend bestemmingsplan

1.3.2 Bestemmingsplan 'Parapluherziening Oosterhout 2023, Wonen ('Centrum' en/of 'Gemengd-1') en kamerverhuur (algemeen)'

Dit bestemmingsplan is vastgesteld op 18 april 2023. Dit plan ziet toe op een aanscherping van de genoemde bestemmingen binnen het centrum van Oosterhout. Met deze parapluherziening wordt voorkomen dat er binnen deze bestemmingen, zonder nadere toetsing op effecten op de omgeving (zoals parkeerdruk), woningen kunnen worden toegevoegd. Toevoeging is mogelijk op basis van regels in het bestemmingsplan of de beleidsregeling voor woningsplitsing, waarbij aanvragen worden getoetst aan de effecten op de omgeving. Het onderhevige bestemmingsplan ziet niet toe op woningsplitsing, een herziening van het planologisch regime is op basis van deze parapluherziening niet van toepassing.

1.4 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 van deze toelichting bevat de planbeschrijving; ingegaan wordt op zowel de huidige als de toekomstige situatie, waarna is aangegeven op welke wijze het initiatief is vertaald in het bestemmingsplan. De relevante beleidskaders worden beschreven in hoofdstuk 3. In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op de diverse omgevingsaspecten. Hoofdstuk 5 betreft een verantwoording op de juridische planvorm. In hoofdstuk 6 wordt de visie en beleid op het aspect handhaving behandeld. Ten slotte wordt in hoofdstuk 7 aandacht besteed aan de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid van de plannen.

2 Beschrijving plangebied

2.1 Historische beschrijving

De kern Oosterhout is ontstaan op de grens van zand- en kleigronden, op een kruising van landwegen. De kern Oosterhout heeft zich in eerste instantie ontwikkeld langs een aantal linten, die in een uitwaaiend patroon richting de kernen in de omgeving liepen. Op de kruising van de bebouwingslinten ontstond een groot dorp met van oorsprong een open ruimtelijke structuur. In de 19^e eeuw vond rond de pleinen Markt en Heuvel verdichting van deze structuur plaats. Hier ontstond een centrumgebied waar handel en nijverheid zich vestigden.



Figuur 4: Oosterhout rond 1900

Naast deze belangrijkste dorpskern ontwikkelden zich in het buitengebied verschillende buurtschappen en kleinere dorpen, die voornamelijk een agrarische functie hadden. Kenmerkend voor Oosterhout waren de wegen die in een sterpatroon samenkwamen op de Markt en de kern Oosterhout verbonden met de omliggende plaatsen zoals Breda, Geertruidenberg en Dongen. Het Wilhelminakanaal, dat werd voltooid in 1924, maakte verdere industrialisatie mogelijk. In 1919 werd reeds een haven in gebruik genomen. Deze lag ten westen van het centrum en hier kwamen enkele betonfabrieken. Door de verbeterde infrastructuur en de opkomende industrie en handel in de tweede helft van de 19^e eeuw groeide de woningbehoefte in Oosterhout. Het bestaande centrumgebied werd verdicht en langs de voornaamste doorgaande wegen breidde de kern uit. De groei van Oosterhout vond in deze periode ongepland en zonder sturing plaats, waarbij de gronden tussen Markt en Heuvel verder werden bebouwd.

In de 20^e eeuw zijn rondom het centrumgebied de eerste woonwijken aangelegd. Na de tweede wereldoorlog groeide Oosterhout explosief. In de jaren '50 van de vorige eeuw werden ten zuiden van de kern de wijken Slotjes Oost, Slotjes Midden en Slotjes West gerealiseerd. Deze nieuwe woonbuurten waren de eerste grootschalige planmatige uitbreidingen van Oosterhout, dat tot die tijd voornamelijk kleinschalige, incidentele groei had doorgemaakt. Het Slotjesveld, ten zuiden van de Ridderstraat, bleef vrij van woningbouwontwikkelingen, waardoor een groene plek in het stedelijk gebied ontstond.

In de jaren '60 van de vorige eeuw werd aan de zuidzijde van het Wilhelminakanaal de woonwijk Oosterheide gebouwd. Ook werd in deze periode de A27 aangelegd, in de jaren '70 gevolgd door de A59. In de periode 1970-2000 vond de groei van Oosterhout met name plaats richting het noorden, waar de wijken Strijen en Dommelbergen werden ontwikkeld. De meest recente uitbreiding van de kern wordt gevormd door de wijk Vrachelen, gelegen aan de westzijde van het Wilhelminakanaal, welke met de realisering van de buurt De Contreie zijn voltooiing nadert. Oosterhout heeft zich ontwikkeld tot een kern die met name gekenmerkt wordt door de woongebieden uit verschillende tijdsperioden.

De huidige ruimtelijke structuur van Oosterhout wordt gedragen door ontsluitingswegen, die de kern opdelen in verschillende wijken en gebieden. Het centrumgebied, met de oorspronkelijke kenmerkende uitwaaiierende wegenstructuur, wordt omsloten door verkeerswegen. Buiten het centrum zijn de historische routes in veel gevallen doorsneden ten behoeve van de aanleg van nieuwe woonwijken. Hierdoor zijn ze vaak niet meer herkenbaar aanwezig. De oorspronkelijke verkeersfunctie van deze routes is overgenomen door de recentere ontsluitingswegen. In paragraaf 4.11 wordt verder ingegaan op de archeologische waarden binnen het plangebied.

2.1.1 Omgeving plangebied

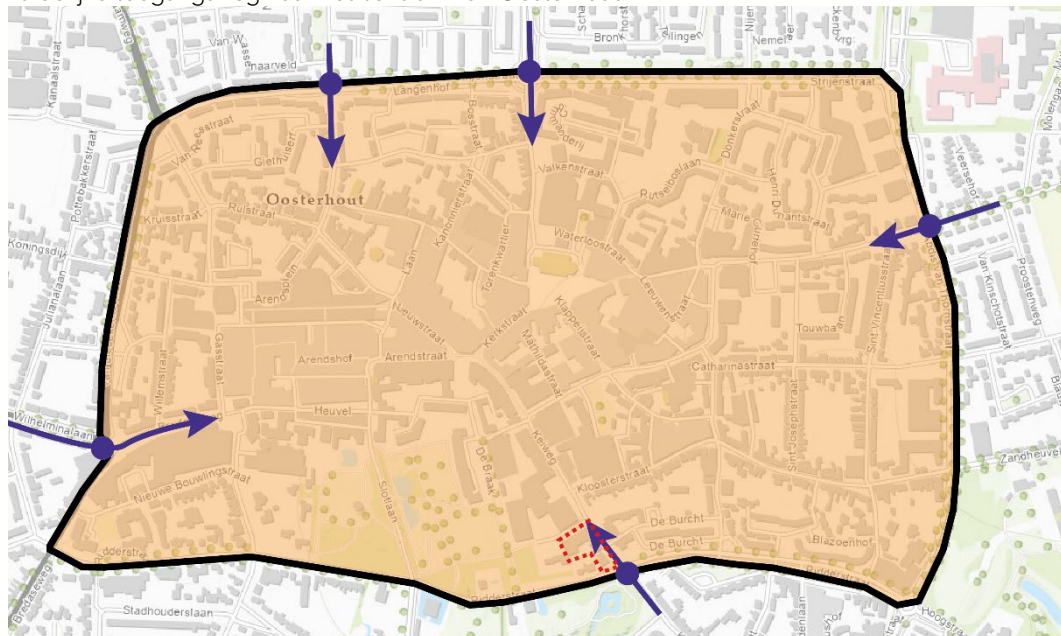
De locatie van het plangebied ligt op een bijzondere plek in Oosterhout aan een van de entrees naar het centrum en grenzend aan het stadspark. De historische linten van de Ridderstraat en de Keiweg vormen de begrenzingen van de locatie. Kenmerkend aan de Ridderstraat zijn de slotjes welke hier aanwezig zijn, deze worden omringd door de Slotparken en het restant van een uitgestrekt luthof met vijvers en hoog geboomte. De slotjes zijn omstreeks de 15e eeuw ontstaan en werden bewoond door de Oosterhoutse elite en zijn nu bestempeld als rijksmonument. Kenmerkend voor de slotjes zijn de statige verschijningsvorm en de witte gevels.

2.2 Huidige situatie

2.2.1 Ruimtelijke opbouw en ontwikkeling Oosterhout

Oosterhout heeft een heldere ruimtelijk-functionele opbouw. Het belangrijkste kenmerk is het compact historisch centrum, waaromheen een ringweg is gelegen. Deze opbouw komt voort uit de historische groei van Oosterhout; de stad is ontstaan op een knooppunt van radiale wegen. Enkele pleinen, zoals de Markt en het Basiliëplein, vormen het middelpunt, welke later zijn verbonden door middel van o.a. de tangenten Van Liedekerkestraat, Strijenstraat en de Abdis van Thornstraat.

Tegenwoordig vormen de tangenten gezamenlijk een ringweg rondom het centrum. Tussen de Bouwlingstraat en de Keiweg is de Ridderstraat een oude verbinding. De Keiweg vormt de zuidelijke toegangsweg naar het centrum van Oosterhout.



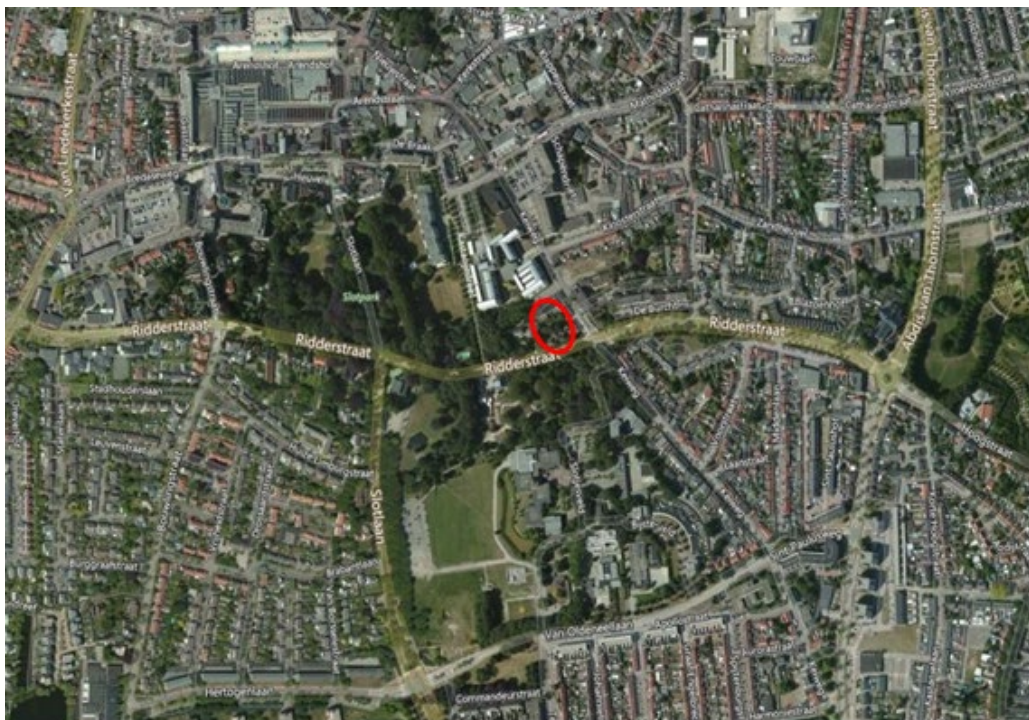
Figuur 5: Positie entree Keiweg-Ridderstraat (plangebied rode arcering)

2.2.2 Functioneel-ruimtelijke analyse

Het plangebied ligt ten zuiden van het centrum. Het plangebied is gelegen aan één van de belangrijke ontsluitingswegen Keiweg en Ridderstraat en tevens op een beeldbepalende entree richting het centrum. Het plangebied wordt aan de zuidzijde begrensd door de Ridderstraat. Aan de overzijde van deze straat is het groen met vijvers ingerichte 'Brakestein' gelegen, waarin tevens diverse maatschappelijke voorzieningen zijn gevestigd. Ten westen van het plangebied bevindt zich het groene Slotpark. Tussen het plangebied en dit park zijn enkele met groen omringde woningen gelegen.

Direct ten noorden van het plangebied is het woon-zorgcomplex 'De Doelen' gelegen. Het gebied ten oosten van het plangebied wordt gekenmerkt door woongebieden binnen Oosterhout-centrum. Direct ten oosten van het plangebied is tevens een nieuwe ontwikkeling gestart in de vorm van ontwikkeling van braakliggend terrein met een bedrijfsbestemming naar een appartementencomplex aan de Keiweg 57. Dit appartementengebouw biedt ruimte aan 22 woningen. Voor meer informatie zie het bestemmingsplan 'Centrum Oosterhout 2017, herziening 1 Keiweg 57'.

Het gebied rond het plangebied wordt gekenmerkt door twee zones. De zones ten zuiden en westen van het plangebied hebben een groen karakter met een robuuste bomenstructuur. De zones ten noorden en oosten hebben een stedelijke uitstraling met een gemêleerd bebouwingsbeeld. Het plangebied is gesitueerd midden in deze zones. In Figuur 6 is een luchtfoto weergegeven die de omgeving rond het plangebied weergeeft, het plangebied is aangegeven met een rode cirkel.



Figuur 6: Luchtfoto omgeving plangebied

Ten slotte is de bebouwing binnen het plangebied op dit moment leegstaand. Het bestaat uit enkele woningen en een bedrijfspand dat voorheen een functie had voor detailhandel. Alle woningen zijn op dit moment dichtgespijkerd en vervallen, zie Figuur 7. De locatie straalt in zijn huidige vorm zeker niet de beoogde kwaliteit uit zoals dat is gewenst.



Figuur 7: Foto huidige situatie woningen



Figuur 8: Foto huidige situatie winkel

2.3 Toekomstige situatie

Het plangebied is gelegen aan één van de entrees richting het centrum van Oosterhout door haar ligging aan zowel de parkeerroute Ridderstraat, als de Keiweg. Vanuit het gemeentelijk beleidsstuk 'Actieplan stadhart, Oosterhout in 2020, het compacte stadshart in balans' wordt de visie geuit over het centrum van Oosterhout. Wanneer mensen het stadshart van Oosterhout bezoeken, komen ze bij voorkeur over één van de vijf entreestraten. Deze straten zijn entrees die er qua inrichting aantrekkelijk uitzien en duidelijk markeren dat daarachter, het centrum, iets bijzonders ligt. De entrees hebben dus de functie om mensen uit te nodigen om het centrum te bezoeken. De Keiweg is aangewezen als een entreestraat richting het centrum. Het doel is dat de bebouwing langs de Keiweg er aantrekkelijk uitziet. Dit geldt vervolgens voor de beoogde bebouwing binnen het plangebied. Het voorliggend bestemmingsplan ziet toe op de realisatie van een markant gebouw, dat qua inrichting, omvang, architectuur en materiaalgebruik het doel dient van uitnodigen tot het betreden van het centrum.

2.3.1 Stedenbouwkundige analyse

Het nieuwe appartementencomplex bestaat uit 60 appartementen en refereert in zijn verschijningsvorm naar de slotjes. De traditionele hoofdvormen worden op een eigentijdse manier ingevuld met een tijdloze architectuur. Stedenbouwkundig is gekozen om op de hoek Ridderstraat/Keiweg een hoogteaccent te maken. Op deze manier wordt een belangrijke route naar het centrum begeleid en gemarkeerd vanuit de Ridderstraat. Het nieuwe appartementencomplex zal in de basis 4 bouwlagen hoog worden op een halfverdiepte parkeergarage. Op de hoek van de Keiweg/ Ridderstraat wordt een 5e bouwlaag gemaakt, die wordt vormgegeven door middel van een zadeldak.

Het gebouw wordt qua beeld opgedeeld in kleinere volumes, zodat er een prettige schaal ontstaat die past op deze locatie en bij de omliggende gebouwen. Door verschillende kleuren metselwerk toe te passen wordt dit versterkt. Belangrijk in het straatbeeld zijn de twee transparante entrees die het gebouw ontsluiten. De architectuur van het complex is modern klassiek te noemen. De gevel is opgebouwd uit traditioneel metselwerk met verbijzonderde metselwerk detailleringen rondom de kozijnen. De verticale gevelkozijnen liggen verdiept in het gevelvlak waardoor er een levendige plasticiteit ontstaat. De detaillering is zorgvuldig en verfijnd, waardoor er een gebouw ontstaat dat door de tijd mooi zal verouderen. De metselwerk gevels met grote kozijnopeningen hebben een overwegend lichte kleurstelling waardoor het gebouw een vriendelijke en luxe uitstraling heeft.

2.3.2 Ruimtelijke aspecten

Om in te spelen op de doelstelling een aantrekkelijke entree naar het centrum van Oosterhout te maken wordt een markant gebouw in het plangebied gemaakt. Het gebouw zoekt qua omvang aansluiting bij de appartementengebouwen in de omgeving.

Het plan bestaat uit een appartementencomplex met een midden gang en wordt ontsloten door middel van twee entrees. De gebouwworm heeft een L-vormige plattegrond die grenst aan de Keiweg en de Ridderstraat.

Het appartementengebouw wordt grotendeels vier woonlagen hoog en afgewerkt met een plat dak. De appartementen op de begane grond worden ca. 1,5 meter verhoogd aangelegd waardoor er onder het gebouw een half verdiepte parkeergarage gerealiseerd kan worden en tevens de privacy van bewoners op de begane grond wordt gewaarborgd. Dit deel van het gebouw heeft een hoogte van 14 meter. Op de hoek Keiweg-Ridderstraat wordt een extra bouwlaag gerealiseerd. Dit gedeelte van de bebouwing heeft een zadeldak met dakkapellen. De goothoogte bedraagt maximaal 15 meter en de bouwhoogte bedraagt maximaal 17 meter.

Hierdoor vormt het een verbijzondering van het plan. Tevens wordt een andere architectonische uitwerking nagestreefd om deze bijzondere vorm eruit te laten springen; hiermee wordt de entree richting het centrum benadrukt. In Figuur 9 is een 3D vogelvluchtimpresie weergegeven van de beoogde ontwikkeling.



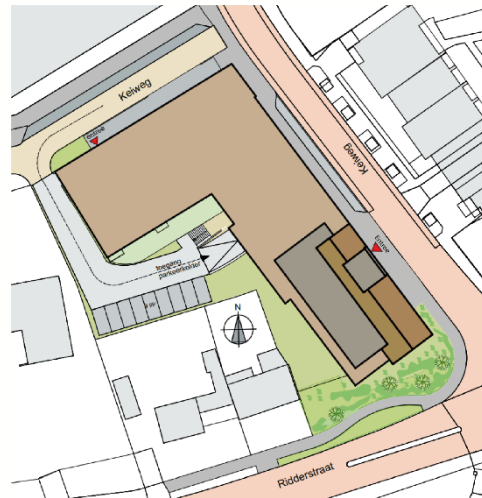
Figuur 9: 3D vogelvluchtimpresie beoogde ontwikkeling

De ontwikkeling vormt samen met de te realiseren bebouwing aan de overkant van de straat (Keiweg 57) een nieuwe entree naar het centrum. Qua bouwhoogte vormt het een logische overgang met het noordelijk gelegen complex 'De Doelen'.

Onder het gehele gebouw wordt een half verdiepte parkeerkelder gerealiseerd voor de appartementen. In de kelder zal plaats zijn voor 51 parkeerplaatsen en 4 bergingen. Op de begane grond is een gezamenlijke fietsenberging voor 101 fietsen. De entree van de parkeerkelder en fietsenberging is aan de achterzijde van het gebouw gesitueerd. Daarnaast worden er aan de achterzijde van het binnenterrein negen parkeerplaatsen op maaiveld gerealiseerd. In Figuur 10 en Figuur 11 zijn plattegronden te zien van de beoogde ontwikkeling.



Figuur 10: Plattegrond parkeerkelder



Figuur 11: Impressie stedenbouwkundig ontwerp

2.3.3 Woontypologie

In het appartementencomplex op de hoek van de Keiweg-Ridderstraat worden in totaal 60 appartementen gerealiseerd. In de nota Randvoorwaarden en uitgangspunten is vastgelegd dat maximaal 40% middeldure en dure koopwoningen mogen worden gerealiseerd. Daarnaast dient minimaal 60% dure huurwoningen te betreffen.

De beoogde ontwikkeling ziet toe op de realisatie van 36 huurappartementen in het dure segment. Het dure segment betreft, conform recente prijspeil van de gemeente, huurappartementen met een maandelijkse last van € 1.000,- of hoger. Verder worden er 24 huurappartementen in het middeldure segment gerealiseerd. Het middeldure segment betreft, conform recente prijspeil van de gemeente, huurappartementen met een maandelijkse last tussen de € 808,06 en € 1.000,-.

Conclusie

Met het planvoornemen wordt voldaan aan het beleid en randvoornemen vanuit de gemeente Oosterhout.

3 Beleidskader

3.1 Nationaal beleid

3.1.1 Nationale Omgevingsvisie

Vooruitlopend op de inwerkingtreding van de Omgevingswet heeft het Rijk de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) vastgesteld als opvolger van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. In dit strategisch beleidsdocument schetst de overheid een duurzaam perspectief voor de leefomgeving.

Daarin is vermeld dat Nederland de komende jaren voor grote opgaven staat: de bouw van één miljoen nieuwe woningen, het opwekken van duurzame energie, het omgaan met klimaatverandering en de overgang naar een circulaire economie vragen meer ruimte dan er beschikbaar is. Daarom moeten er keuzes worden gemaakt om Nederland ook voor toekomstige generaties veilig, gezond en welvarend te houden. In de NOVI heeft de Rijksoverheid de nationale belangen opnieuw gedefinieerd:

- A Bevorderen van een duurzame ontwikkeling van Nederland als geheel en van alle onderdelen van de fysieke leefomgeving.
- B Realiseren van een goede leefomgevingskwaliteit.
- C Waarborgen en versterken van grensoverschrijdende en internationale relaties.
- D Waarborgen en bevorderen van een gezonde en veilige fysieke leefomgeving.
- E Zorg dragen voor een woningvoorraad die aansluit op de woonbehoeften.
- F Waarborgen en realiseren van een veilig robuust en duurzaam mobiliteitssysteem.
- G In stand houden en ontwikkelen van de hoofdinfrastructuur voor mobiliteit.
- H Waarborgen van een goede toegankelijkheid van de leefomgeving.
- I Zorg dragen voor nationale veiligheid en ruimte bieden voor militaire activiteiten.
- J Beperken van klimaatverandering.
- K Realiseren van een betrouwbare, betaalbare en veilige energievoorziening die in 2050 CO₂-arm is en de daarbij benodigde infrastructuur.
- L Waarborgen van de hoofdinfrastructuur voor transport van stoffen via (buis)leidingen.
- M Realiseren van een toekomstbestendige circulaire economie.
- N Waarborgen van de waterveiligheid en de klimaatbestendigheid (inclusief vitale infrastructuur voor water en mobiliteit).
- O Waarborgen van een goede waterkwaliteit, duurzame drinkwatervoorziening en voldoende beschikbaarheid van zoetwater.
- P Waarborgen en versterken van een aantrekkelijk ruimtelijk-economisch vestigingsklimaat.
- Q Realiseren en behouden van een kwalitatief hoogwaardige digitale connectiviteit.

- R Ontwikkelen van een duurzame voedsel- en agroproductie.
- S Behouden en versterken van cultureel erfgoed en landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten van (inter)nationaal belang.
- T Verbeteren en beschermen van natuur en biodiversiteit.
- U Ontwikkelen van een duurzame visserij.

Analyse

De meeste nationale belangen hebben direct of indirect invloed op de voorgestane planontwikkeling en daarmee op de inhoud van voorliggend bestemmingsplan. De vaak algemeen geformuleerde belangen zijn gespecificeerd in de verordeningen en beleidsregels van de verschillende (lagere) overheden. Door te voldoen te voldoen aan die verordeningen en beleidsregels, geeft het plan invulling aan de nationale belangen. Een en ander komt in deze toelichting aan de orde.

Conclusie

Het plan voldoet aan de Nationale Omgevingsvisie.

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) bevestigt in juridische zin de ambities, doelstellingen en belangen. Het gaat daarbij om de volgende nationale belangen die door de regels in het Barro beschermd worden:

- 1 Rijksvaarwegen
- 2 Project Mainportontwikkeling Rotterdam
- 3 Kustfundament
- 4 Grote rivieren
- 5 Waddenzee en waddengebied
- 6 Defensie
- 7 Hoofdwegen en hoofdspoorwegen
- 8 Elektriciteitsvoorziening
- 9 Buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen
- 10 Ecologische hoofdstructuur
- 11 Primaire waterkeringen buiten het kustfundament
- 12 IJsselmeergebied
- 13 Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde
- 14 Ruimtereservering parallelle Kaagbaan

Wanneer er voor een nieuwe ontwikkeling een nieuw bestemmingsplan of een ruimtelijke onderbouwing gemaakt moet worden, is het van belang om de regels van het Barro in acht te nemen. In voorliggend bestemmingsplan is geen sprake van invloed op de nationale belangen beschreven in het Barro. Het is daarom niet nodig om voor de ontwikkeling op deze planlocatie aanvullende maatregelen te treffen.

3.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking

De ladder voor duurzame verstedelijking is opgenomen in het Besluit ruimtelijke ordening sinds 1 oktober 2012. Het doel van de ladder voor duurzame verstedelijking is zorgvuldig en duurzaam ruimtegebruik, met oog voor de toekomstige ruimtebehoefte en ontwikkelingen in de omgeving. Wanneer sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling moet een beschrijving van de behoefte plaatsvinden en, indien de ontwikkeling plaatsvindt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.

In de Interim Omgevingsverordening van de provincie Noord-Brabant maakt de door het rijk vastgelegde ladder voor duurzame verstedelijking tevens deel uit van de afweging rondom zorgvuldig ruimtegebruik. Voor woningbouwlocaties geldt op basis van jurisprudentie dat vanaf twaalf woningen sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling die ladderplichtig is. Met de voorgenomen planontwikkeling neemt het planologisch maximum aantal woningen toe met 60 woningen. Hierdoor is deze ontwikkeling ladderplichtig. Tot dit doel is door de Stec Groep een toets aan de ladder voor duurzame verstedelijking verricht, die als bijlage 1 bij de toelichting is opgenomen.

Kwantitatieve behoefte

Om de behoefte aan woningbouw in het plan Keiweg-Ridderstraat in het verzorgingsgebied in beeld gebracht. Hierbij is de gemeente Oosterhout als verzorgingsgebied (de marktregio) gehanteerd en is rekening gehouden met de verhuisbewegingen en regionale afstemming binnen de Stedelijke Regio Breda-Tilburg (SRBT). Om te bepalen of de beoogde woningen voorzien in een behoefte is de woningvraag vervolgens geconfronteerd met de (netto) harde plancapaciteit.

Een confrontatie tussen vraag en aanbod laat zien dat er in de marktregio een totale behoefte resteert van 565 tot 2.195 woningen voor de komende tien jaar. Het plan Keiweg-Ridderstraat maakt maximaal 60 woningen mogelijk. Deze woningen voorzien daarmee in een deel van de resterende behoefte tussen 2023 en 2033 binnen het verzorgingsgebied.

Kwalitatieve behoefte

Ter verantwoording van de kwalitatieve behoefte voor de realisatie van de woningen wordt verwezen naar de gemeentelijke beleidsstukken op het gebied van wonen, zoals opgenomen in paragraaf 3.3.2 en 3.3.3. De beoogde planontwikkeling vindt bovendien plaats binnen stedelijk gebied en betreft een transformatie van een reeds bebouwde locatie. Tevens wordt er voldaan aan het beleid door de creatie van een kwalitatieve entree naar de binnenstad langs één van de toegangswegen richting het centrum.

3.1.4 Conclusie

Er is gekeken naar meerdere nationale beleidsdocumenten, de Nationale Omgevingsvisie, het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening en de ladder voor duurzame verstedelijking. De voorgenomen ontwikkeling is niet in strijd met de eerder genoemde beleidsdocumenten. Op deze wijze is er voldaan aan de verantwoording van het nationaal beleid.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Omgevingsvisie Noord-Brabant

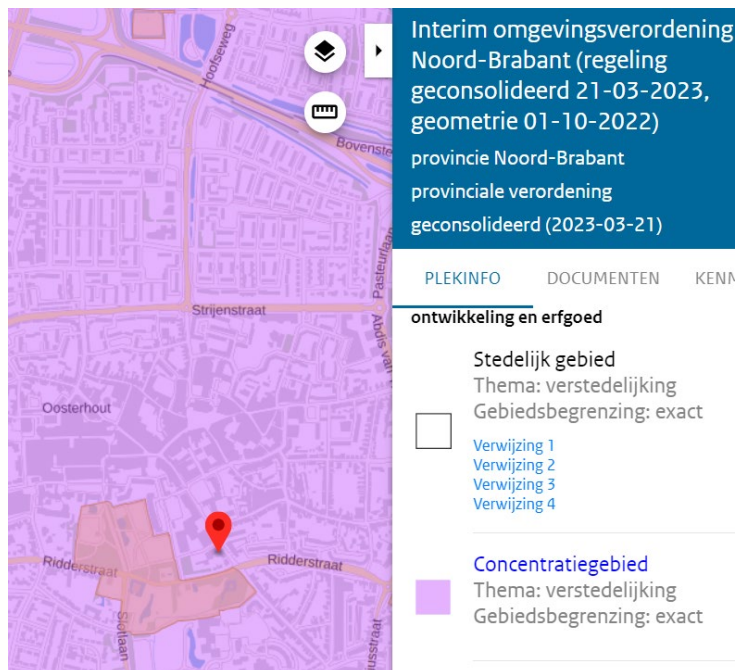
De Omgevingsvisie Noord-Brabant is vastgesteld op 14 december 2018. Deze omgevingsvisie bevat de visie van de provincie Noord-Brabant over hoe de Brabantse leefomgeving er in 2050 uit moet zien, dit is de lange termijn visie. Daarnaast wordt ook de middellange termijn visie besproken, tot 2030. De omgevingsvisie wordt omschreven als een wensbeeld dat richting geeft aan het formuleren van doelstellingen. Het is nadrukkelijk geen regionale strategie, blauwdruk of nieuw kader. De visie van de provincie is een verbonden, vernieuwend, welvarend en klimaatproof Brabant. Dit zorgt ervoor dat Noord-Brabant een provincie is waar mensen goed wonen, werken en recreëren in 2050.

- **Verbonden:** Brabant maakt in 2050 gebruik van zijn centrale ligging door fysieke en sociaal-maatschappelijke verbindingen. Daarnaast zijn we met de gehele wereld verbonden via digitale verbindingen.
- **Vernieuwend:** In 2050 wil Brabant in netwerken actief samenwerken aan oplossingen voor uitdagingen met een maatschappelijk belang. Door fysieke en digitale ontmoetingsplaatsen weten partijen elkaar gemakkelijker te vinden.
- **Welvarend:** De internationale concurrentiepositie van Brabant is versterkt dankzij de voortrekkersrol in de transitie naar een duurzame en innovatieve economie, maar ook door het goede vestigingsklimaat voor kenniswerkers en bedrijven.
- **Klimaatproof:** Noord-Brabant is in 2050 energieneutraal. De uitstoot van broeikasgassen is dan fors verminderd door een samenwerking tussen bewoners, bedrijven, overheden, innovatieve en kennisinstellingen en maatschappelijke organisaties in Brabant.

De omgevingsvisie van de provincie Noord-Brabant gaat niet specifiek in op de sector wonen of op de planlocatie. De voorgenomen ontwikkeling past binnen deze omgevingsvisie van de provincie Noord-Brabant.

3.2.2 Interim Omgevingsverordening Noord-Brabant

De Interim Omgevingsverordening Noord-Brabant bestaat uit regels, waarvan de provincie het belangrijk vindt dat deze worden toegepast bij ruimtelijke besluiten. Noord-Brabant is opgedeeld in verschillende thema's, bijvoorbeeld stedelijk gebied of landelijk gebied. Figuur 12 geeft het thema van de planlocatie weer volgens de Interim Omgevingsverordening, geconsolideerde versie 21 maart 2023, van de provincie Noord-Brabant. De planlocatie heeft het thema concentratiegebied, stedelijk gebied.



Figuur 12: Uitsnede Interim omgevingsverordening

Artikel 3.5 Zorgplicht voor een goede omgevingskwaliteit

Lid 1

Een bestemmingsplan geeft bij de evenwichtige toedeling van functies zoals opgenomen in hoofdstuk 3 Instructieregels aan gemeenten invulling aan een goede omgevingskwaliteit met een veilige, gezonde leefomgeving.

Lid 2

Voor een goede omgevingskwaliteit en een veilige, gezonde leefomgeving wordt rekening gehouden met:

- A *zorgvuldig ruimtegebruik;*
- B *de waarden in een gebied met toepassing van de lagenbenadering;*
- C *meerwaardecreatie.*

Toetsing

Zoals in hoofdstuk 2 beschreven wordt is een oude verloederde locatie aangepakt. Met dit transformatieproject wordt een passende woonfunctie geïntroduceerd, waarbij de stedenbouwkundige verschijningsvorm is afgestemd op de omgeving. Deze aspecten samen leiden er toe dat er geconcludeerd kan worden dat er sprake is van een veilige en gezonde leefomgeving, conform de wettelijke eisen in lid 1 en 2. Voor een verdere toelichting op lid 2 verwijzen we naar artikel 3.6, 3,7 en 3,8.

Artikel 3.6 Zorgvuldig ruimtegebruik

Lid 1

Zorgvuldig ruimtegebruik houdt in dat:

- A *de toedeling van functies in beginsel plaatsvindt binnen bestaand ruimtebeslag voor bebouwing, behalve in de gevallen dat:*
 - A.1 *nieuwvestiging mogelijk is op grond van de bepalingen in dit hoofdstuk;*
 - A.2 *er feitelijk of vanuit kwalitatieve overwegingen onvoldoende ruimte is en uitbreiding, al dan niet gelijktijdig met de vestiging van een functie, op grond van de bepalingen in dit hoofdstuk is toegestaan;*
- B *bij stedelijke ontwikkeling toepassing is gegeven aan artikel 3.1.6, tweede lid, Besluit ruimtelijke ordening (ladder voor duurzame verstedelijking);*
- C *gebouwen, bijbehorende bouwwerken en andere permanente voorzieningen worden geconcentreerd binnen een bouwperceel.*

Lid 2

Onder bestaand ruimtebeslag voor bebouwing wordt verstaan het werkingsgebied Stedelijk Gebied of een bestaand bouwperceel.

Toetsing

De voorgenomen ontwikkeling betreft een inbreidingslocatie binnen bestaand stedelijk gebied en tevens deels binnen een bestaand bouwperceel waardoor er sprake is van bestaand ruimtebeslag conform lid 2 van artikel 3.6. Vanwege het feit dat de planlocatie bestaand ruimtebeslag betreft wordt tevens voldaan aan lid 1 onder A waardoor er sprake is van zorgvuldig ruimtegebruik. Lid 1 onder B wordt getoetst in paragraaf 3.1.3. De gebouwen, bijbehorende bouwwerken en andere permanente voorzieningen worden niet alleen geconcentreerd binnen een bouwperceel maar ook zijn ze ondergebracht in één pand.

Artikel 3.7 Toepassing van de lagenbenadering

Lid 1

De toepassing van de lagenbenadering omvat het effect van de ontwikkeling op de lagen in onderlinge wisselwerking met elkaar en het actief benutten van de factor tijd.

Lid 2

De lagenbenadering omvat de effecten op:

- A *de ondergrond, zoals de bodem, het grondwater en archeologische waarden;*
- B *de netwerklaag, zoals infrastructuur, natuurnetwerk, energienetwerk, waterwegen waaronder een goede, multimodale afwikkeling van het personen- en goederenvervoer.*
- C *de bovenste laag zoals cultuurhistorische en landschappelijke waarden, de omvang van de functie en de bebouwing, de effecten op bestaande en toekomstige functies, de effecten op volksgezondheid, veiligheid en milieu.*

Lid 3

Door de factor tijd actief te benutten wordt rekening gehouden met de herkomstwaarde, vanuit het verleden, de (on)omkeerbaarheid van optredende effecten en de toekomstwaarde gelet op duurzaamheid en toekomstbestendigheid.

Toetsing

De ondergrond van de voorgenomen ontwikkeling is onderzocht middels verschillende omgevingsaspecten waarbij onderzoek gedaan is zoals uitgezet in paragraaf 4.1 bodem, 4.7 watertoets en 4.11.1 archeologie. De netwerklaag van de voorgenomen ontwikkeling is onderzocht middels verschillende omgevingsaspecten waarbij onderzoek gedaan is zoals uitgezet in paragraaf 4.6 parkeren en verkeer, 4.8 flora en fauna, 4.9 bomeneffectanalyse, en 4.14 kabels en leidingen. De occupatielaag ofwel bovenstaande laag van de voorgenomen ontwikkeling is onderzocht middels verschillende omgevingsaspecten waarbij onderzoek gedaan is zoals uitgezet in paragraaf 4.2 geluid, 4.3 luchtkwaliteit, 4.4 externe veiligheid, 4.5 bedrijven en milieuzonering, 4.10 stikstof, 4.11.2 cultuurhistorie en 4.13 lichthinder.

Er wordt vervolgens geacht dat op de voorgenomen ontwikkeling de lagenbenadering is toegepast en getoetst conform nationale wetten en richtlijnen. Tevens is er gelet op de herkomstwaarde doormiddel van de beoogde kwalitatief hoogwaardige invulling van het plangebied met een markant gebouw die als poort of toegang naar het centrum van Oosterhout. In het kader van duurzaamheid is paragraaf 4.15 opgesteld waar dit onderwerp uitgebreid wordt besproken.

Artikel 3.8 Meerwaardecreatie

Lid 1

Meerwaardecreatie omvat een evenwichtige benadering van de economische, ecologische en sociale aspecten die in een gebied en bij een ontwikkeling zijn betrokken, waaronder:

- A *de mogelijkheid om opgaven en ontwikkelingen te combineren waardoor er meerwaarde ontstaat;*
- B *de bijdrage van een ontwikkeling aan andere opgaven en belangen dan die rechtstreeks met de ontwikkeling gemoeid zijn.*

Lid 2

De fysieke verbetering van de landschappelijke kwaliteit, bedoeld in Artikel 3.9 Kwaliteitsverbetering landschap kan deel uitmaken van de meerwaardecreatie.

Toetsing

In het kader van meerwaardecreatie is een beoogd ontwerp gemaakt dat beter aansluit bij de omgeving van het plangebied met een toetredingsfunctie richting het centrum van Oosterhout. Tevens wordt in het kader van duurzaamheid, klimaatadaptatie en hittestress waterberging in de vorm van een groen dak op eigen terrein gerealiseerd. Ten slotte betreft het planvoornemen de invulling van leegstaand terrein binnen bestaand bebouwd gebied. De invulling met woningen ruimtelijk en functioneel beter op deze locatie, in aansluiting op een bestaande woonbuurt.

Tot slot betreft het planvoornemen een locatie in het stedelijk gebied, waardoor de regeling ten aanzien van de kwaliteitsverbetering van het landschap niet van toepassing is.

Artikel 3.42 Duurzame stedelijke ontwikkeling

De voor de gemeente Oosterhout relevante regionale afspraken zoals bedoeld in artikel 3.42, lid 1, sub a, zijn vastgesteld in de Woondeal voor de Stedelijke Regio Breda – Tilburg (Woondeal SRBT). Deze Woondeal SRBT is op 9 maart 2023 overeengekomen tussen Rijk, de provincie Noord-Brabant, en gemeenten en woningcorporaties gelegen in de stedelijke regio Breda-Tilburg. De afspraken in deze Woondeal gaan over minimale aantallen toe te voegen woningen per gemeente, het zorgen voor voldoende harde plancapaciteit en een verdeling in het soort woningen wat wordt gebouwd.

Ingevolge deze woondeal geldt voor de gemeente Oosterhout dat zij in de periode van 2022 tot en met 2026 moet voorzien in een toevoeging van minimaal 915 woningen aan de eigen woningvoorraad. Voor de planperiode na 2026 tot in ieder geval 2030 worden nog nadere afspraken voor de minimale opgave per gemeente gemaakt. Qua plancapaciteit is opgenomen dat iedere gemeenten streeft naar een totale (jaarlijkse) planvoorraad (zachte en harde plancapaciteit) van minimaal 130%. Met de betrekking tot de programmering is vastgelegd dat voor nieuwe woningbouwplannen de volgende verdeling (conform voorgeschreven rijksbeleid) uitgangspunt is: 30% sociale huur, 40% overig betaalbaar (middeldure huur en/of betaalbare koop) en 30% vrije sector (huur en/of koop).

Voor de zachte planvoorraad ligt de focus op (snelle) realisatie. Er is een inspanningsverplichting voor gemeenten (en daarmee ook de betreffende ontwikkelende partijen) om voor de bestaande zachte planvoorraad, waar mogelijk en noodzakelijk de betreffende plannen om te vormen naar de 30-40-30 afspraak. Gemeenten motiveren bij deze projecten waarom (o.a. specifieke lokale behoefte, het belang van een snelle realisatie), een zacht plan niet aan de 30-40-30 regel hoeft te voldoen.

Toetsing

Dit bestemmingsplan draagt bij aan het bereiken van de minimale plancapaciteit van 130% en de toevoeging van minimaal 915 woningen in de periode 2022 t/m 2026. De opgenomen woningdifferentiatie (minimaal 60% dure huurwoningen en maximaal 40% middeldure en dure koopwoningen) is vastgesteld door de raad en vastgelegd in een getekende anterieure overeenkomst. Het in lijn brengen van dit project met de 30-40-30 afspraak zal leiden tot een langdurige vertraging van de realisatie van dit project (start heronderhandelingen, betrokkenheid en nieuw besluit raad en de vraag is of het project dan nog wel financieel economisch haalbaar is).

De Woondeal komt voort uit de huidige woningnood en is mede gericht op het bouwen van voldoende woningen, op korte termijn. Gezien deze doelstellingen is binnen dit afsprakenkader expliciet opgenomen dat een ontwikkeling waarvoor met de ontwikkelaar afspraken zijn gemaakt, of al is opgenomen in de woningbouwplanning, voordat de Woondeal is gesloten (de zogenaamde zachte plannen), niet hoeft te voldoen aan de 30-40-30-regeling. In dergelijk geval moet bekeken worden of aanpassing aan de regeling zinvol en wenselijk is. Dit met die restrictie dat aanpassing niet tot (grote) vertraging mag leiden. Onderhavige ontwikkeling maakt onderdeel uit van de woningbouwplanning, voordat de Woondeal is gesloten. De ontwikkeling is al gaande sinds 2004.

In 2016 zijn, nadat er een inspraakprocedure heeft plaats gevonden, door de raad project specifieke uitgangspunten en randvoorwaarden vastgesteld (waaronder ten aanzien van de type woningen, waaraan wordt voldaan). Welke door de raad op 2018 (ten aanzien van de afstand tot nabijgelegen woningen) zijn bijgesteld. Het opnieuw formuleren van uitgangspunten en randvoorwaarden, het in procedure brengen daarvan, gevolgd door het ontwerpen van een nieuw (stedenbouwkundige) opzet, het voeren van een nieuwe omgevingsdialoog daarover, het opnieuw uitvoeren van alle onderzoeken (o.a. geluid, stikstof, verkeer, parkeren, etc.), vertalen in een ontwerpbestemmingsplan en het in procedure brengen daarvan, zal zeker meerdere jaren in beslag nemen, leiden tot een substantiële vertraging en daarmee strijdig zijn met de doelstelling van de Woondeal; een oplossing bieden voor woningnood.

Daarnaast maakt de onderhavige herontwikkeling onderdeel uit van de in de woondeal benoemde 'sleutelgebieden'. Voor dergelijke gebieden is rijkssubsidie verleend en afgesproken dat deze locaties vanuit het lokale en regionale belang voortvarend moeten worden gerealiseerd en waar mogelijk moeten worden versneld. Bovenal is er vanuit de daadwerkelijke woningbehoefte gezien, geen reden om af te zien van de huidige opzet; de ontwikkeling voldoet (blijkens de toets aan de ladder voor duurzame verstedelijking in bijlage 1 bij de toelichting) aan een specifieke woningbehoefte. Ook zal dit woningtype (middel)dure huurappartementen in het centrum) leiden tot een doorstroming van ouderen, waardoor er woningen op de markt vrijkomen voor andere doelgroepen (waaronder jonge gezinnen).

Deze vertraging is ongewenst omdat:

Het plan/de locatie in de Woondeal SRBT onderdeel uitmaakt van een 'sleutelgebied', waarvoor een rijkssubsidie is verstrekt en waarvan is afgesproken om deze locaties vanuit het lokale en regionale belang voortvarend te realiseren en waar mogelijk te versnellen (zie paragraaf 2.2. Versnellen woongebieden' SRBT woondeal).

De afgesproken differentiatie past binnen de woningmarkt in Oosterhout en zal leiden tot doorstroming vanuit de bestaande woningvoorraad zodat andere doelgroepen (waaronder jonge gezinnen) een grotere huisvestingskans krijgen.

Conclusie

Het plan is onderdeel van het stedelijk gebied, concentratiegebied. Een bestemmingsplan dat voorziet in de ontwikkeling van een locatie voor wonen binnen stedelijk gebied bevat een onderbouwing dat de ontwikkeling past binnen de regionale afspraken en dat de ontwikkeling een duurzame stedelijke ontwikkeling is. In 3.1.3 wordt door middel van de Ladder een uiteenzetting geschetst op kwalitatieve en kwantitatieve behoefte van de ontwikkeling. In het kader van duurzame stedelijke ontwikkeling wordt een veilige en gezonde leefomgeving gecreëerd. Het planvoornemen voldoet aan de Interim Omgevingsverordening Noord-Brabant.

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Omgevingsvisie Oosterhout

Binnen de gemeente is de Omgevingsvisie Oosterhout opgesteld. In deze visie worden de ambities uit de Toekomstvisie 2030 geconcretiseerd en uitgewerkt, zowel naar thema's als naar de verschillende wijken en gebieden binnen de gemeente. Hierdoor ontstaat een overzicht en een meer samenhangend beeld over welke opgaven er liggen om te komen tot het in de toekomstvisie geschetste toekomstperspectief. Naast de Toekomstvisie ligt ook het gemeentelijk beleid en de opgaven voortvloeiend uit (nieuwe) wet- en regelgeving aan de basis van deze Omgevingsvisie. De Omgevingsvisie nodigt uit, inspireert en geeft de kaders om ontwikkelingen op een Oosterhoutse wijze plaats te laten vinden. De toekomstvisie wordt gebruikt (samen met de programma's, het (sectoraal) beleid) om te 'toetsen', of ontwikkelingen die op de gemeente afkomen, bijdragen aan de Oosterhoutse ambities.

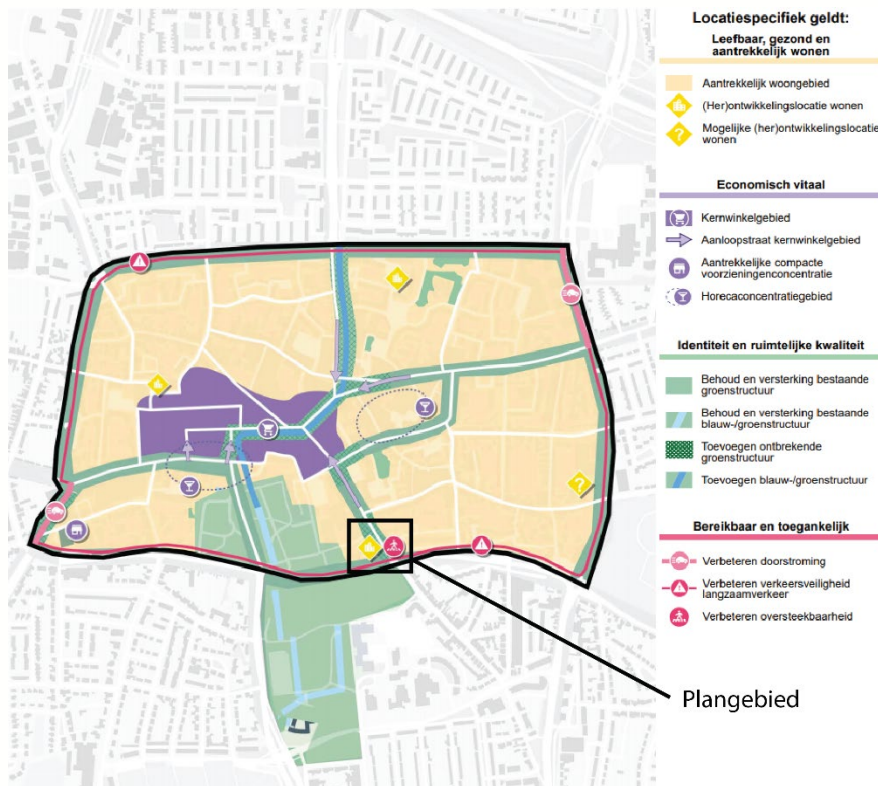
Toetsing bestemmingsplan

Bij het voorliggende bestemmingsplan is rekening gehouden met de Omgevingsvisie Oosterhout. Het voorliggende bestemmingsplan heeft betrekking op het deelgebied 'Centrum'.

De visie beschrijft voor het gehele gebied van centrum de volgende opgaven:

- Aandacht schoon, heel en veilig
- Versterking woonfunctie m.u.v. kernwinkelgebied/aanloopstraten
- Vergroening, groen en water als meekoppelkans
- Energieneutraal en klimaatbestendig
- Aandacht voor hittestress
- Auto ondergeschikt aan aangenaam leefklimaat in woongebieden
- Fietsgebruik bevorderen

De voorliggende ontwikkeling betreft het toevoegen van 60 appartementen binnen één complex, buiten het kernwinkelgebied/aanloopstraat en is ter vervanging van reeds bestaande leegstaande/tijdelijke bebouwing. Binnen de ontwikkeling wordt een reeds niet schone, niet hele en niet veilige locatie getransformeerd tot een hoogwaardige woonfunctie. In de ontwikkeling wordt rekening gehouden met het klimaat door middel van gasloos bouwen volgens de meest recente BENG-eisen. Tevens is er aandacht voor hittestress door middel van een groen dak waarbij groen en waterberging een meekoppelkans is. Ten slotte is er veel capaciteit binnen het plangebied voor de stalling van fietsen, er worden 101 fiets-parkeerplaatsen gerealiseerd. Hierdoor wordt fietsgebruik bevorderd en worden toekomstige bewoners van dit complex ontmoedigd om de auto binnen het centrum van Oosterhout te gebruiken.



Figuur 13: Gele en groene zone

Locatie specifiek geldt dat het plangebied valt binnen de gele en groene zone en dat de locatie bestemd is als (her)ontwikkelingslocatie wonen en verbeterlocatie oversteekbaarheid. Dit is terug te vinden in Figuur 13. De gele zone waarbinnen het grootste deel van het centrum van Oosterhout valt en ook het plangebied is bestemd als aantrekkelijk woongebied en de planlocatie specifiek is een (her)ontwikkelingslocatie. De beoogde ontwikkeling voorziet in een hoogwaardige woonvoorziening, waardoor aan de bestemming van de gele zone wordt voldaan. De locatie ligt tevens in de groene zone, deze is bestemd voor het behoud en versterking bestaande groenstructuur. Er is een actualisatie van de quickscan natuurwetgeving uitgevoerd, bezonningsstudie en een bomen effect-analyse uitgevoerd voor het plangebied. Middels deze rapportages wordt aandacht besteed om onevenredige negatieve gevolgen voor de omgeving uit te sluiten, hierbij wordt in hoofdstuk 4 aandacht per milieuaspect aan besteed. Ook wordt in de beoogde ontwikkeling een groen dak toegevoegd om zo meer groen te creëren in een reeds bebouwd gebied. Hierdoor vindt een toevoeging van groen plaats op de locatie. Dit groene dak wordt middels een voorwaardelijke verplichting geborgd in de planregels.

3.3.2 Woonvisie (2016)

De Woonvisie 2016 – 2021 is op 24 mei 2016 door de gemeenteraad vastgesteld. Binnen het wonen en aangrenzende beleidsvelden hebben zich sinds 2011 vele veranderingen voorgedaan die hun weerslag hebben op het wonen. De invoering van de gewijzigde Woningwet op 1 juli 2015 is bepalend voor de corporatiesector en hiermee het te voeren woonbeleid. Corporaties dienen volgens de wet terug te keren naar hun kerntaak, namelijk het bouwen, verhuren en beheren van sociale huurwoningen. Daarnaast heeft de transitie in de Wet Maatschappelijke Ondersteuning (WMO) door de scheiding van wonen en zorg directe gevolgen voor het wonen. De richting van de Woonvisie is onderbouwd op basis van demografische ontwikkelingen en (lokale) onderzoeken. De regionale ontwikkelingen en de rol die Oosterhout daarin heeft en neemt, zijn daarbij tevens van invloed op het Oosterhoutse woonbeleid. De volgende hoofdthema's zijn door de gemeenteraad en de externe partners van belang geacht voor het woonbeleid in Oosterhout:

- 1 Betaalbaarheid: Het is de wens om mensen met een laag of middeninkomen een goed perspectief op de woningmarkt bieden. Belangrijk hierbij is dat de woningvoorraad aansluit op wensen en mogelijkheden van de bewoners, zowel nu als in de toekomst.
- 2 Het sociaal domein: Vanaf 2015 is de langdurige zorg ingrijpend hervormd. Doel is om mensen zo lang mogelijk zelfstandig thuis te laten wonen. De personen die door de nieuwe wetgeving niet meer in aanmerking komen voor intramurale zorg zullen zelfstandig binnen de reguliere woningvoorraad huisvesting moeten vinden en zich daar in hun zorgbehoefte moeten voorzien. De scheiding van wonen en zorg heeft directe gevolgen voor de bestaande woningvoorraad, maar ook voor nieuw te bouwen woningen. Deze woningen moeten door aanpassingen kwalitatief geschikt te maken zijn voor het (langer) zelfstandig bewonen.
- 3 Duurzaamheid: Oosterhout wil een duurzame woongemeente zijn onder andere door te investeren in duurzame nieuwbouw en het verduurzamen van de bestaande woningvoorraad. Meer concreet betekent dit goed geïsoleerde woningen met een gezond binnenklimaat, toekomstbestendige woningen, een laag energieverbruik. Huishoudens zijn een belangrijk deel van hun besteedbaar inkomen kwijt aan energielasten. Verduurzaming is noodzakelijk om de woonlasten beheersbaar te houden en de duurzaamheidsambities van Oosterhout te halen.
- 4 Bijzondere doelgroepen: In de afgelopen jaren is de woningvraag vanuit bijzondere doelgroepen toegenomen. Doelgroepen als statushouders, arbeidsmigranten en herstarters verdienen gezien hun specifieke situatie en mogelijkheden extra aandacht bij het huisvestingsvraagstuk.
- 5 Leefbaarheid / Leefomgeving: De kwaliteit van het wonen in Oosterhout is voor een deel afhankelijk van de woonomgeving. De leefbaarheid van de leefomgeving is van groot belang voor de kwaliteit van het wonen voor nu en in de toekomst. De voorzieningen op het gebied van detailhandel, horeca, sport en recreatie dragen bij aan de leefbaarheid en hiermee de aantrekkelijkheid van de gemeente.

- 6 Flexibiliteit woningbouw: Mede op basis van de hoofdthema's is in beeld te brengen welke kwantitatieve en kwalitatieve woningvraag er in Oosterhout bestaat. Uitgangspunt is dat er gebouwd wordt naar de vraag en er wordt ingespeeld op de behoeften vanuit de woningmarkt. Bouwen naar behoefte vraagt om flexibiliteit, daarom is het van belang de kwantitatieve en kwalitatieve vraag in beeld te hebben.

Beoordeling

- 1 Het planvoornemen voorziet in de realisatie van dure huurappartementen. Dit bevordert de doorstroom van bewoners met een hoog inkomen die nu woningen geschikt voor een laag of middeninkomen mogelijk bezet houden.
- 2 Het planvoornemen is voorzien van een lift, hierdoor zijn alle appartementen aan te merken als gelijkvloers. Gelijkvloerse appartementen zijn geschikt voor een oudere doelgroep zodat ze langer zelfstandig kunnen wonen en niet onnodig in een zorgcomplex opgenomen hoeven te worden. Tevens bevindt het plangebied zich in het centrum van Oosterhout, dit betekent dat er veel voorzieningen in de buurt zijn en dus makkelijk te gebruiken door een oudere doelgroep.
- 3 Dit planvoornemen is aan te merken als duurzame nieuwbouw, dit wordt tevens behandeld in paragraaf 4.15.
- 4 Het planvoornemen voorziet in de realisatie van dure huurappartementen. Dit bevordert de doorstroom van bewoners met een hoog inkomen die nu woningen geschikt voor speciale doelgroepen mogelijk bezet houden.
- 5 Met de invulling van het plangebied wordt rekening gehouden met leefbaarheid. De openbare ruimte wordt ingericht comfort de LIOR, de beoogde bebouwing wordt voorzien van een groen dak om hittestress tegen te gaan.
- 6 De vraag naar woningen bestaat in Oosterhout net als in het gehele land. De beoogde ontwikkeling voorziet in deze woonvraag. In Oosterhout is maar een beperkte voorraad van particuliere huurwoningen. De beoogde ontwikkeling voorziet in deze kwantitatieve vraag.

Conclusie

Het bestemmingsplan maakt de realisatie van 60 woningen mogelijk. De ontwikkeling die het bestemmingsplan mogelijk maakt sluit aan op zowel de kwalitatieve, als de kwantitatieve opgaven en zijn derhalve in overeenstemming met de visie die de gemeente op woningbouwplannen heeft.

3.3.3 Woningbouwstrategie Oosterhout 2030

In het beleidsdocument 'Bouwen aan de toekomst' geeft richting aan de opgaves die Oosterhout heeft voor de toekomst op het gebied van wonen. Aan de hand van verschillende onderzoeken naar de lokale woningmarkt zijn uitkomsten en maatregelen geformuleerd. In algemene zin is een grote groei naar éénpersoonshuishoudens en ouderen te zien. Tevens is de vraag naar nieuwbouw en de vraag naar bestaande woningen vrijwel even groot, dit betekent beweging in de markt via doorstroming. De vraag naar woningen is in beeld gebracht op ongeveer 480 woningen per jaar (200-240 lokale markt, >240 aantrekking van buitenaf). De huidige productiecapaciteit binnen de gemeente is 240.

Beoordeling

Het planvoornemen voorziet in de bouw van 60 huurappartementen in het dure segment, Lettend op deze typologie is de doelgroep die het meest wordt bediend 65 plussers. Conform het beleidsdocument zijn 2 aspecten belangrijk voor deze doelgroep: de woning en de behoefte aan zorg, vooral behoefte aan appartementen en speciale ouderen/zorgwoningen. Het beoogde plan voorziet in 60 ruime gelijkvloerse appartementen aan de rand van het centrum van Oosterhout. De opzet(gelijkvloers) en locatie(rand van centrum) van de appartementen bevordert het langer zelfstandig thuis wonen. Ook bevordert de realisatie van het beoogde plan de doorstroom voor anderen doelgroepen.

In de whitepaper 'doorstroming van ouderen op de woningmarkt'¹ uit 2022 van de Stec Groep wordt onderschreven dat het het realiseren van voldoende woningen waar huishoudens zo zelfstandig mogelijk oud kunnen worden een majeure kwalitatieve opgave is op de woningmarkt en essentieel voor het functioneren ervan. Het vergroot de doorstroomkansen voor (toekomstige) ouderen en draagt direct bij aan de beschikbaarheid van woningen voor jonge huishoudens die nu geen plek kunnen vinden op de woningmarkt.

Doorstroming van ouderen zorgt er namelijk voor dat bestaande woningen vaker beschikbaar komen en dat de woningvoorraad efficiënter wordt benut. Ter illustratie: nieuwbouwwoningen voor ouderen kunnen tot wel vijf verhuizingen leiden. Een starterswoning in de regel tot maximaal één. Bij een gemiddelde verhuisketen van circa 2,5 verhuisbeweging die op gang komt als gevolg van het toevoegen van één nieuwbouwwoning, is de impuls die het bijbouwen van levensloopgeschikte woningen in de woningmarkt geeft dubbel zo groot als wanneer een rijwoning wordt toegevoegd. Bovendien zit aan het einde van iedere verhuisketen weer een starterswoning. Het toevoegen van levensloopgeschikte woningen is dan ook kwantitatief en kwalitatief het meest gewenst. Tot slot is het plan ook nog een vorm van inbreiding binnen bestaand stedelijk gebied.

¹ <https://stec.nl/wp-content/uploads/2022/06/Stec-Groep-whitepaper-Doorstroming-van-ouderen-op-de-woningmarkt.pdf>

Conclusie

Het bestemmingsplan maakt de realisatie van 60 woningen mogelijk. De ontwikkeling die het bestemmingsplan mogelijk maakt sluiten aan op zowel de kwalitatieve, als de kwantitatieve opgaven en zijn in overeenstemming met de visie die de gemeente op woningbouwplannen heeft.

3.3.4 Actieplan Stadshart (2009)

De gemeenteraad van Oosterhout stemde op 16 december 2009 in met het Actieplan Stadshart. Dit plan geeft de visie weer voor het Stadshart van Oosterhout in 2020. Het plan moet leiden tot een kwaliteitsimpuls van het Oosterhoutse stadshart op gebied van wonen, winkelen, recreëren en ondernemen.

Beoordeling

Het Actieplan Stadshart benadrukt dat door het aanbrengen van een beperkt aantal kwalitatief hoogwaardige stadsentrees, de toegang tot het stadshart wordt gemarkeerd. Gekomen moet worden tot entrees die er qua inrichting aantrekkelijk uitzien en duidelijk markeren dat daarachter iets bijzonders ligt. De entrees dienen een echte voordeur naar de binnenstad te vormen die qua inrichting, omvang, architectuur en materiaalgebruik uitnodigen tot het betreden van het centrum. Daarnaast blijkt dat, om de bevolkingsopbouw in het centrum in balans te brengen, meer behoefte is aan huisvestingsmogelijkheden voor jonge gezinnen en jongeren; betaalbare woningen zijn hiervoor benodigd.

Het plangebied is aan een van de stadsentrees gelegen; de Keiweg. De visie voor 2020 is dat 'op de hoek van de Keiweg – Ridderstraat mooie voorbeelden van eigentijdse gebouwen staan, die opvallen door hun markant uiterlijk. De gebouwen zijn meerdere lagen hoog. De entree van de Keiweg wordt er heel nadrukkelijk meer gepositioneerd.

Om daadwerkelijk tot de gewenste ontwikkeling van de locatie Keiweg-Ridderstraat te komen, zijn acties benoemd voor de korte termijn (2010 en 2011) en de lange termijn (tot 2020). Het korte termijn actiepunt, formuleren van stedenbouwkundige randvoorwaarden voor de entree aan de Keiweg, hoek Ridderstraat, is reeds uitgevoerd (zie paragraaf 3.3.5.). De gestelde lange termijn actie is het bouwen van een markant gebouw op de hoek van de Keiweg/Ridderstraat om de entree naar het stadshart te benadrukken.

3.3.5 Randvoorwaarden en uitgangspunten Keiweg-Ridderstraat

Vanuit de in het Actieplan Stadshart 2020 gestelde ambities voor de hoek Keiweg-Ridderstraat, is een nota met Randvoorwaarden en uitgangspunten voor de ontwikkeling opgesteld. Deze uitgangspunten en randvoorwaarden zijn op 20 september 2016 vastgesteld (bijlage 2). De gemeenteraad heeft op 11 december 2018 ingestemd met een aanpassing op de randvoorwaarden. Buiten deze aanpassing zijn de randvoorwaarden en uitgangspunten zoals eerder vastgesteld onverminderd van toepassing. Deze aanpassing is tevens toegevoegd als bijlage 3.

De vastgestelde randvoorwaarden en uitgangspunten worden gebruikt om te komen tot een overeenkomst met de ontwikkelende partij en een herziening van het bestemmingsplan. Daarbij zijn de randvoorwaarden punten waaraan het plan moet voldoen. De uitgangspunten zijn keuzes die gedurende het proces een sturende rol vervullen en waarvan, onder omstandigheden en gemotiveerd, mag worden afgeweken. De onderwerpen zijn te verdelen in drie delen, ten eerste het onderwerp Wonen, vervolgens Bouwhoogtes en Rooilijnen en ten slotte het onderwerp Verkeer en groen.

Wonen

Voor het aspect Wonen zijn randvoorwaarden opgesteld over het maximale aantal woningen, het soort woningen en de uitsluiting van andere functies binnen het plangebied. Tevens is een uitgangspunt geformuleerd over een minimaal aantal dure huurwoningen. De omschrijving voor het typologie het de bijbehorende prijspijlen is opgenomen in bijlage 2. In onderstaande tabel zijn de randvoorwaarden en uitgangspunten weergegeven voor het aspect Wonen en hoe hier mee omgegaan wordt in onderhevig bestemmingsplan.

Omschrijving	Voldaan	Doorwerking in het bestemmingsplan	Terug te vinden in paragraaf
Randvoorwaarde:			
Maximaal 65 woningen	Ja	60 woningen	2.3
Maximaal 40% middeldure- en dure koopwoningen	Ja	Geen koopwoningen	2.3
Alleen woonfunctie toegestaan binnen plangebied (functies zoals detailhandel uitgesloten)	Ja	Enkel wonen toegestaan met ondergeschikte verkeerfunctie voor parkeren ten dienste van de toe te voegen woningen	2.3
Uitgangspunt:			

Minimaal 60% dure huurwoningen	Ja	36 van de 60 woningen zijn dure huurwoningen	2.3
--------------------------------	----	--	-----

Tabel 1: Randvoorwaarden aantal woningen

In het kader van het aspect Wonen wordt aan alle randvoorwaarden en uitgangspunten voldaan.

Bouwhoogte en rooilijnen

Er zijn randvoorwaarden en uitgangspunten gemaakt over de positionering van het gebouw, de bouwhoogte, rooilijnen en afstanden tussen de nieuwbouw en bestaande bebouwing. In onderstaande tabel zijn de randvoorwaarden en uitgangspunten weergegeven voor het aspect Wonen en hoe hier mee omgegaan wordt in onderhevig bestemmingsplan.

Omschrijving	Voldaan	Doorwerking in het bestemmingsplan	Terug te vinden in paragraaf
Randvoorwaarde:			
Langs de Keiweg wordt de bouwmassa vier bouwlagen hoog, 14 meter, waarbij de appartementen op de begane grond verhoogd worden aangelegd om privacy in de woningen te waarborgen.	Ja	Bouwhoogte langs de Keiweg is vier bouwlagen, begane grond is circa 1,5 meter verhoogd.	2.3 en tevens de verbeelding
Om entreepoort te waarborgen wordt op de hoek van de Keiweg – Ridderstraat een vijfde bouwlaag gecreëerd van 17 meter.	Ja	Op de hoek van de bebouwing wordt een vijfde bouwlaag gerealiseerd	2.3 en tevens de verbeelding
Rooilijn aan de Ridderstraat ligt zoveel mogelijk in lijn t.o.v. naastgelegen woningen	Ja	De beoogde bebouwing ligt minimaal voor de rooilijn.	2.3 en tevens de verbeelding
Rooilijn sluit aan op huidige rooilijn Dreamland	Ja	De beoogde bebouwing sluit aan om de huidige rooilijn van Dreamland.	2.3 en tevens de verbeelding
Tussen zijgevel naastgelegen woning Ridderstraat geldt een minimale afstand van 8,3 meter.	Ja	De minimum afstand wordt gerespecteerd	Verbeelding en 5.4
Uitgangspunt:			

Zo min mogelijk bebouwing op of boven gronden van de gemeente	Ja	De gronden van de gemeente worden enkel gebruikt voor openbare trottoirs of groenvoorzieningen	Verbeelding
---	----	--	-------------

Tabel 2: Randvoorwaarden bouwhoogte en rooilijnen

In het kader van het aspect Bouwhoogte en Rooilijnen wordt aan alle randvoorwaarden en uitgangspunten voldaan.

Verkeer en groen

Voor het aspect Verkeer en Groen zijn randvoorwaarden opgesteld over het aantal parkeerplaatsen, de plaatsing van de parkeerplaatsen, de realisatie van een fietsenstalling, het trottoir, het voorkomen van hangplekken en het voorkomen van negatieve effecten op Park Brakestein. Tevens zijn er uitgangspunten geformuleerd over de inrichting van de openbare ruimte, de toegankelijkheid van de parkeergarage en potentiële lichthinder van voertuigen in de parkeervoorziening. In onderstaande tabel zijn de randvoorwaarden en uitgangspunten weergegeven voor het aspect Wonen en hoe hier mee omgegaan wordt in onderhevig bestemmingsplan.

Omschrijving	Voldaan	Doorwerking in het bestemmingsplan	Terug te vinden in paragraaf
Randvoorwaarde:			
Benodigde parkeervoorziening op basis van de gemeentelijke parkeernormen	Ja	Conform gemeentelijke parkeernormen worden voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd	4.6.1

Inspanningsverplichting om zo veel mogelijk parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren. Voor de totale parkeerbalans wordt rekening gehouden met het huidig gebruik van openbare parkeerplaatsen. Het gebruiken van extra openbare parkeerplaatsen kan slechts als laatste mogelijkheid. Middels een parkeerbalans dient dit aangetoond te worden.	Ja	Het parkeren wordt op eigen terrein gerealiseerd.	4.6.1
Realiseren van een stallingsvoorziening voor fietsen op eigen terrein	Ja	In de beoogde bebouwing wordt een fietsenstalling gerealiseerd	4.6.2
Trottoir rondom het gebouw heeft een minimale breedte van 2 meter	Ja	De minimale breedte van het trottoir voldoet	n.v.t.
Voorkomen van potentiële hangplekken	Ja	Woonruimtes gepositioneerd om sociale controle te creëren	2.3
Middels nog nader te bepalen onderzoek aantonen dat negatieve effecten op Park Brakestein worden voorkomen	Ja	Bomeneffectanalyse uitgevoerd door deskundige partij	4.9
Uitgangspunt:			
LIOR (Leidraad Inrichting Openbare Ruimte) is leidend	Ja	LIOR wordt meegenomen met inrichting openbare ruimte ten tijden van de aanvraag omgevingsvergunning	n.v.t.
Toegankelijkheid parkeergarage afstemmen op de doelgroep	Ja	Parkeergarage is toegankelijk met trap en lift	2.3
Lichthinder van voertuigen die parkeervoorziening uitrijden dient beperkt te worden	Ja	In- en uitrit parkeervoorziening aan achterkant gebouw gepositioneerd	2.3 & 4.13

Tabel 3: Randvoorwaarden verkeer en groen

In het kader van het aspect Verkeer en Groen wordt aan alle randvoorwaarden en uitgangspunten voldaan.

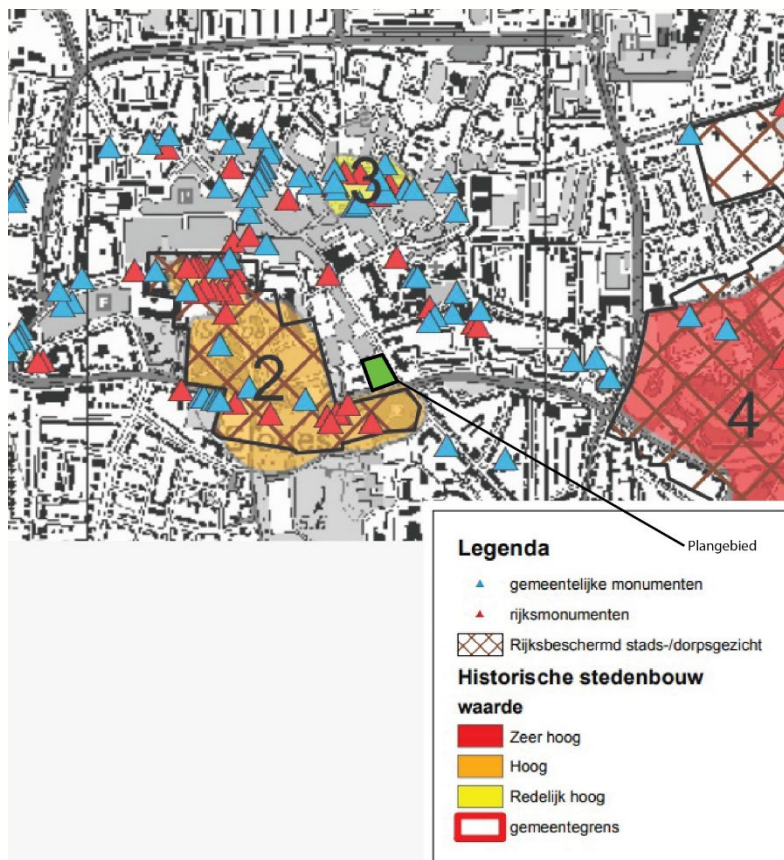
Conclusie

De plannen voor de Keiweg-Ridderstraat zijn in overeenstemming met de vastgestelde (en herziene) Randvoorwaarden en uitgangspunten zoals vastgesteld door de gemeenteraad Oosterhout.

3.3.6 Beleidsnota Cultuurhistorie, Monumenten en Archeologie

Archeologische resten, cultuurhistorische relictten en monumentale gebouwen vormen een belangrijke bron van kennis over het verleden. Veel van dit erfgoed is nog duidelijk aanwezig in Oosterhout en vormt een belangrijk bestanddeel van de cultuurhistorische identiteit van de gemeente. Bewoners voelen zich meer thuis in een stad met 'eigen' historische gebouwen, pleinen en straten en waar de eeuwenoude geschiedenis zichtbaar en beleefbaar is, dan in een stad waar anonieme woonbuurten en winkelstraten het beeld bepalen. In de loop der tijd zijn bij nieuwbouwprojecten en aanleg van infrastructuur cultuurhistorisch waardevolle structuren en archeologische vindplaatsen helaas verloren gegaan. Om te voorkomen dat er nog meer cultuurhistorische en archeologische relictten uit onze gemeente verdwijnen, is het door de gemeenteraad vastgestelde beleidsplan 'Cultuurhistorie, monumenten en archeologie' opgesteld.

De aandachtspunten en kansen op het gebied van cultuurhistorie worden in drie thema's verdeeld in het document. De aandacht voor historische structuren, historisch groen en openbare ruimte. Tevens zijn er meerdere erfgoedkaarten gemaakt voor het grondgebied binnen de gemeente Oosterhout. Op de kaart met archeologische verwachtingszones is te zien het gehele centrum van Oosterhout is aangemerkt als terrein van hoge archeologische waarde, daarom is een archeologisch onderzoek uitgevoerd. Daaronder valt ook het plangebied. Op de kaart met historische stedenbouw is te zien dat de locatie niet valt in een zone met historische stedenbouw of monumenten, de locatie valt net erbuiten. In Figuur 14 is een uitsnede van de kaart te zien waarbij het plangebied groen gearceerd is. In de Waardenkaart historisch groen is te zien dat het park Brakestein is aangemerkt als historische groenstructuur met de waarde 'hoog'. Door middel van een BEA (paragraaf 4.9) is getoetst of deze waarde geraakt wordt. 'Ten slotte is in de Waardenkaart historische geografie te zien dat de Keiweg en Ridderstraat aangemerkt zijn als infrastructuur met redelijk hoge waarde. Door middel van het inzichtelijk maken van verkeersstromen is onderzocht of deze waarde geraakt wordt, zie paragraaf 4.6.3.



Figuur 14: Uitsnede kaart historische stedenbouw

3.3.7 Transitievisie Warmte – Aardgasvrij Oosterhout

Op 22 december 2021 heeft de gemeenteraad de transitievisie warmte van Oosterhout vastgesteld. In deze transitievisie maakt de gemeente inzichtelijk wanneer zij welke wijken of buurten van het aardgas afkoppelt en de overstap maakt naar duurzame energiebronnen. In 2050 moeten alle woningen in Oosterhout aardgasvrij zijn. Het tussendoel is: 20% van de bestaande woningvoorraad in 2030 aardgasvrij of aardgasvrijready. Daarvoor moeten in Oosterhout ongeveer 5000 woningen worden aangepakt. De nieuwbouw die vanaf 2020 al gasloos wordt gerealiseerd, telt hierbij niet mee.

De transitievisie warmte wordt uiteindelijk uitgewerkt in plannen per wijk of buurt, waarin het proces en de alternatieve energiebronnen worden beschreven. Op dit moment heeft de transitievisie nog geen invloed op onderhavig ontwikkeling. Zodra de plannen per wijk of buurt zijn uitgewerkt, worden de kaders duidelijk waaraan ruimtelijke ontwikkelingen dienen te voldoen.

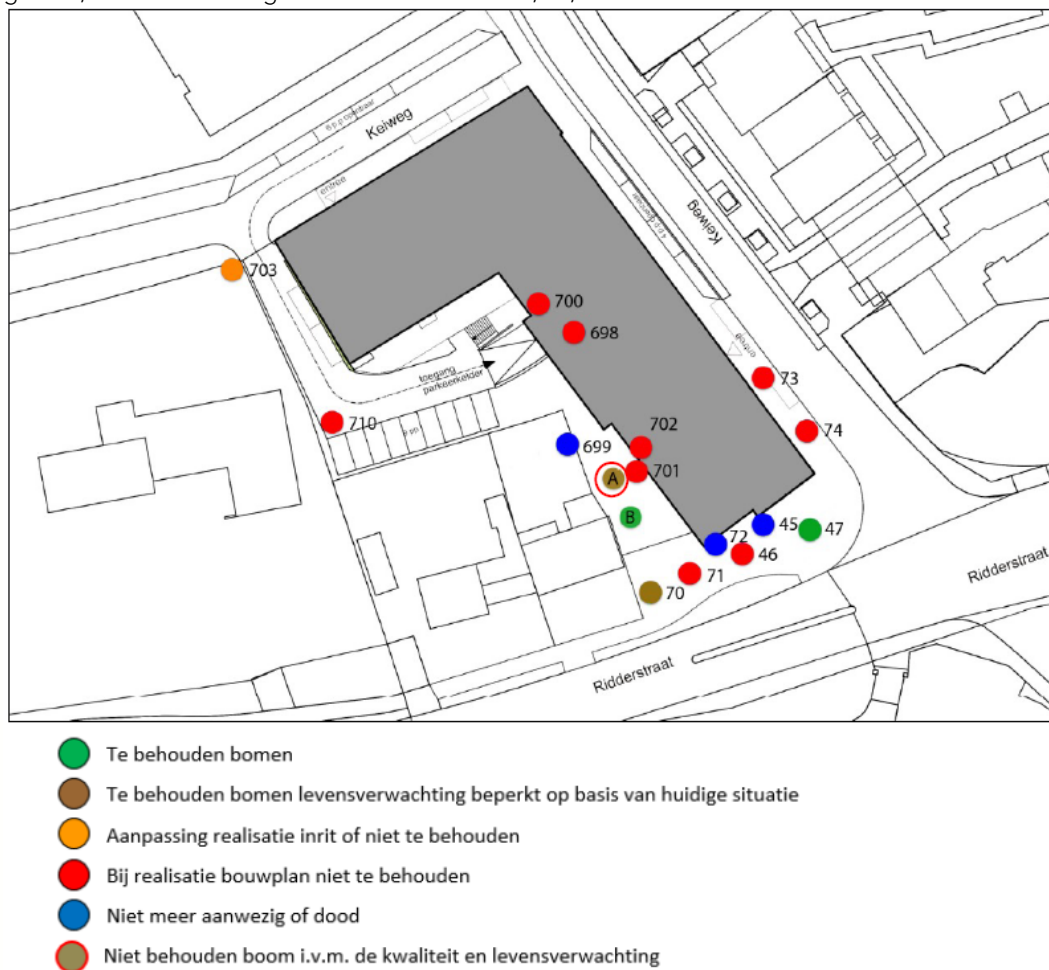
3.3.8 Gemeentelijk groen beleid

Het gemeentelijk groenbeleid is vastgelegd in de Blauw-GroenStructuurvisie en in het bomencompensatiebeleid. Onderhavige ontwikkeling wordt hieronder aan beide beleidskaders getoetst.

Omvang aantasting groen

Voor de toetsing aan het gemeentelijk groenbeleid zijn de bomen in het openbaar gebied van belang en monumentale bomen. In het plangebied komen geen monumentale bomen voor. Wel bomen in het openbaar gebied.

Uit de Actualisatie Boomeffect Analyse (BEA), d.d. 11 oktober 2024 (zie bijlage 13) blijkt dat er 10 bomen niet gehandhaafd kunnen blijven. Hiervan staan 6 bomen op gronden binnen het plangebied en 4 bomen in openbaar gebied. De bomen die gelegen zijn in het openbaar gebied, betreffen de volgende boomnummers 46, 71, 73 en 74.



Figuur 15: Overzicht inpasbaarheid bomen (BEA, bijlage 13)

Volgens voornoemde de BEA kan boom 47 boom-technisch worden gehandhaafd. Omdat echter het appartementsgebouw kort op deze boom wordt gebouwd, zullen de daar te bouwen woonvertrekken op afzienbare termijn te maken krijgen maken met onevenredige hinder door de beperking van daglicht. Waarmee boom 47 op enig moment, omwille van voldoende daglichttoetreding in de woning, zal moeten worden gekapt.

Daarnaast blijkt uit de uitwerking van de compensatieopgave (zie paragraaf Blauw-Groenstructuurvisie) dat boom 70 niet duurzaam kan worden gehandhaafd. Dat, in combinatie met de beperkte resterende levensduur die deze boom volgens de BEA heeft, leidt ertoe dat ook deze boom komt te vervallen. Daarnaast geldt voor het openbaar gebied dat één boom niet meer aanwezig is (nummer 72) – waarbij onbekend is of deze is geveld of niet – en één boom nog wel aanwezig is, maar is afgestorven (boomnummer 45). In verband met onderhavige geplande herontwikkeling, zijn deze bomen nog niet vervangen. De vervanging hiervan wordt meegenomen in de compensatie/herplant-opgave van de onderhavige ontwikkeling.

Vorenstaande gezien komt het totaal aantal te compenseren bomen op in totaal 8 bomen, te weten de bomen 45, 46, 47, 70, 71, 72, 73 en 74. Naast dat er in het openbaar gebied enkele bomen niet te handhaven zijn, zal een deel van het openbaar gebied worden overdragen aan de ontwikkelaar. Het betreft circa 100 m² waarvan 40 m² openbaar groen (zie figuur 16)



Figuur 16: Over te dragen openbare ruimte

Bomencompensatierichtlijn

Bij de vaststelling van de Bomencompensatierichtlijn 2023 is door de raad besloten dat bij ruimtelijke ontwikkelingen, waarvoor voor 1 januari 2024 een anterieure overeenkomst is gesloten of een ontwerpbestemmingsplan ter inzage is gelegd, voor de compensatie van bomen conform de lopende afspraken/kaders moeten worden gehandeld. Bij alle andere ruimtelijke ontwikkelingen moet compensatie conform de nieuwe richtlijn worden uitgevoerd.

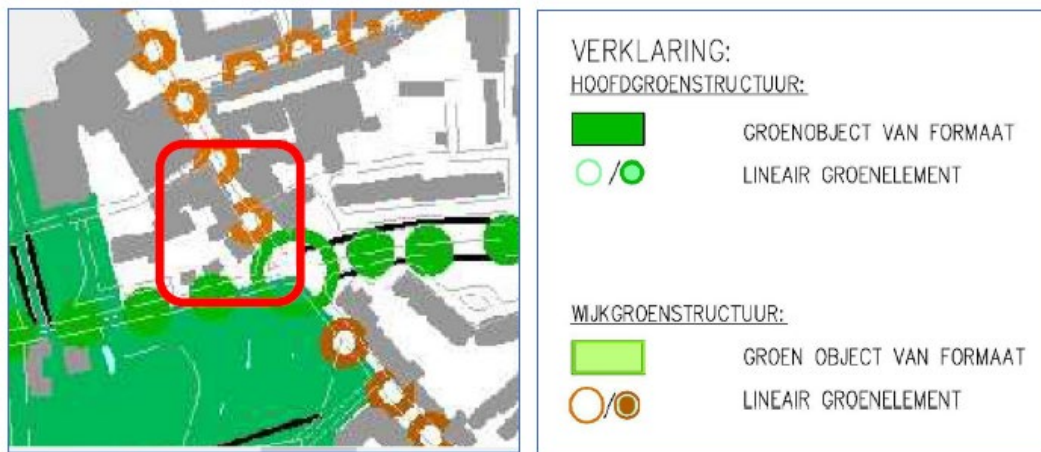
Onderhavig plan is voor 1 januari 2024 ter inzage gelegd, tevens is er voor die datum een anterieure overeenkomst getekend. Hierdoor is niet de nieuwe richtlijn, maar de "Richtlijn bomencompensatie 2009" het toe te passen kader.

Hieronder worden de uitgangspunten van de "Richtlijn bomencompensatie 2009" (hoofdstuk 6 van die richtlijn) aangehaald en wordt getoetst of voorliggend plan daaraan voldoet:

- 1 Compensatie geldt voor alle aantasting; de levensverwachting of vitaliteit van bomen kan direct worden aangetast (velling) maar ook indirect, bijvoorbeeld door de aanleg van verhardingen in het wortelpakket. Alle aantasting van bomen in de openbare ruimte leidt tot compensatie. Daar waar in het vervolg sprake is van velling wordt mede "aantasting" bedoeld. De toetsing aan de richtlijn (zie hieronder) is gebaseerd op de aantasting zoals die in de vorige paragraaf is beschreven. Daarin zijn alle vormen van aantasting meegenomen.
- 2 De compensatieregeling is van toepassing op bomen in de openbare ruimte; de compensatieregeling geldt alleen voor de woongebieden binnen de bebouwde kom, en alleen voor bomen in de openbare ruimte. Hierbij maakt het geen verschil of het aantasting is door een activiteit in de openbare ruimte of door een activiteit in de particuliere ruimte die de medewerking van de gemeente behoeft, maar wel ingrijpt in de openbare ruimte. Onderhavige ontwikkeling is gelegen in een woongebied, binnen de bebouwde kom. Uit voorgaande blijkt dat er acht bomen in de openbare ruimte direct en indirect worden aangetast. Het betreft bomen in de openbare ruimte die worden geraakt door een (ruimtelijke) ontwikkeling in de particuliere ruimte. Voor deze acht bomen geldt de compensatierichtlijn.

- 3 Compensatie moet worden voorkomen; het vellen van bomen in de openbare ruimte moet worden voorkomen. Bomen worden alleen geveld of aangetast als het noodzakelijk is (algemeen belang) en er geen redelijk alternatief voor bestaat. De compensatie is bedoeld om het verlies aan waarde te herstellen. Het mag niet drempelverlagend werken op een besluit tot eventuele velling. Bij de overdracht van openbaar bezit naar particulieren vervalt het openbare karakter. Als bij een dergelijke overdracht bomen zijn betrokken, moeten die op andere wijze worden beschermd (bijv. bestemmingsplan). Ze vallen uitdrukkelijk na overdracht niet meer onder de richtlijn. Ervaring leert dat een afdoende bescherming nauwelijks mogelijk is als de nieuwe eigenaar de bomen niet wil handhaven. Als bomen van wezenlijk algemeen belang zijn, moeten die in principe niet worden overgedragen. Het plan Keiweg-Ridderstraat maakt maximaal 60 woningen mogelijk en voorziet in een kwantitatieve en kwalitatieve woonbehoefte (zie ook paragraaf 3.1.3, 3.2.2, 3.3.2 en 3.3.3). Omdat sprake is van een inbreidingslocatie, wordt het buitengebied ontzien en is er sprake van zuinig ruimtegebruik. Het algemeen belang van deze extra woningen, op deze locatie (stedelijk gebied) weegt zwaarder dan het algemeen belang op behoud van deze acht bomen. Voor wat betreft het gestelde in het beleid over bomen op gemeenteground die wordt overgedragen, geldt dat er weliswaar grondoverdracht plaats vindt maar dat daar geen bomen op staan.
- 4 Compensatie moet plaatsvinden in de (CBS)buurt waarin velling plaats vindt; compensatie is alleen zinvol als deze plaatsvindt in de buurt waar ook velling plaatsvindt. Alleen op die manier draagt de regeling bij aan het behoud en ontwikkeling van de groene kwaliteiten van afzonderlijke buurten. De bomen die worden geveld staan alle in de (CBS)buurt "Centrum" (CBS-buurtcode BU08260000). Het compensatievoorstel (zie paragraaf Blauw-GroenStructuurvisie) voorziet in de herplant van de compensatie-bomen in dezelfde CBS-buurt.

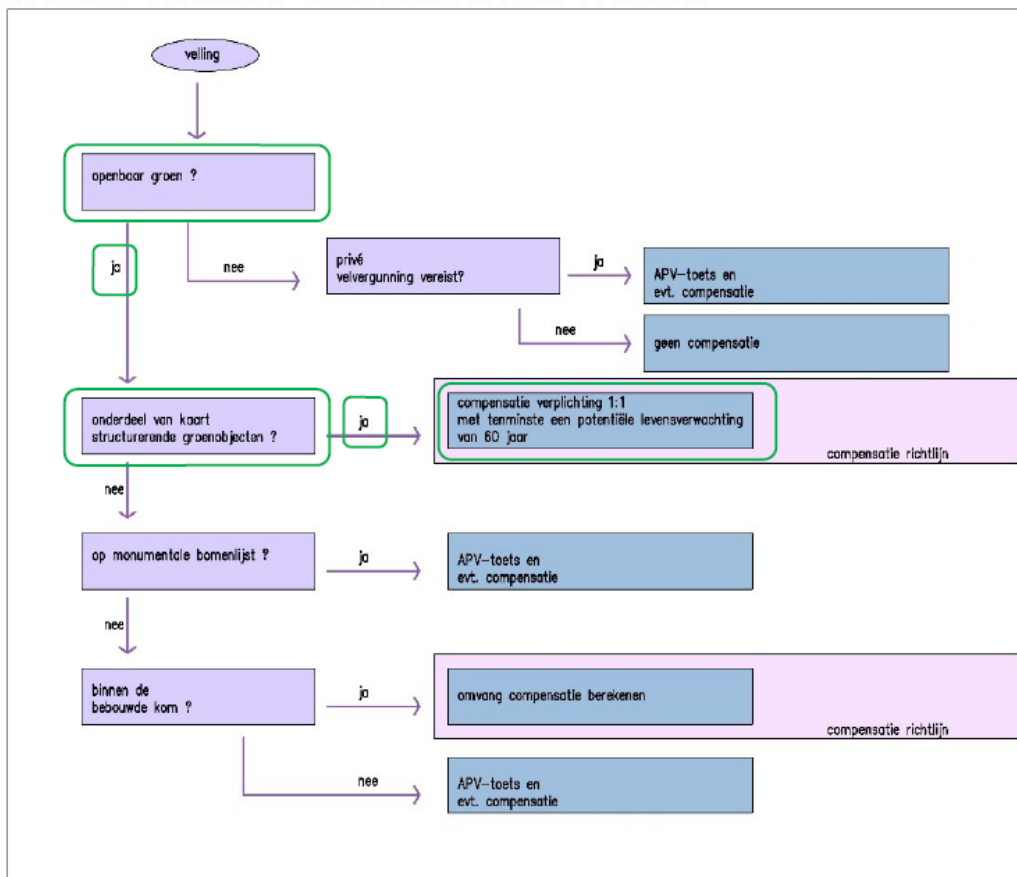
- 5 De compensatie is afhankelijk van de waarde of behoefte van de gebieden en objecten; in structurerende groenobjecten zoals parken en lanen langs de tangentwegen moet volledige compensatie plaatsvinden. Deze groenobjecten zijn immers van grote waarde voor de groene beleving van de stad. Bovendien moet deze compensatie duurzaam zijn. Deze structuren vormen ook op lange termijn de dragers van de stedelijke structuur. De kaart met structurerende groene objecten is opgenomen in bijlage 1 bij de richtlijn voor bomencompensatie. Compensatie binnen de "groen objecten van formaat" van vellingen daarbuiten is niet toegestaan. Dit is ter behoud van de ruimtelijk variatie in die objecten. In wijken en buurten waarin op dit moment weinig openbaar groen en/of bomen aanwezig is, geldt een hogere compensatienorm dan in gebieden waar reeds veel groen aanwezig is. Op de kaart in de bijlage 2 bij de richtlijn voor bomencompensatie, is de ruimtelijke verdeling en compensatienorm opgenomen. Uit onderstaande afbeelding (figuur 17) blijkt dat de acht bomen die moeten worden gecompenseerd onderdeel uitmaken van Structurerende groenobjecten – Lineair groenelement. De compensatie (zie paragraaf Blauw-GroenStructuurvisie) zal dan ook niet plaats vinden een Groenobject van formaat. Uit het schema toetsing compensatieverplichting (zie figuur 18 en hieronder bij punt 6), blijkt dat er geen toetsing hoeft plaats te vinden aan bijlage 2. Maar dat per definitie een 1 op 1 compensatie geldt met ten minste een potentiële levensverwachting van 60 jaar.



Figuur 17: Uitsnede bijlage 1, Richtlijn bomencompensatie 2009; 'kaart structurerende groenobjecten'

- 6 Compensatie is afhankelijk van de (potentiële) waarde van de boom; de potentiële levensverwachting wordt bepaald door de ondergrondse en bovengrondse groeiruimte. Uitgangspunt daarbij is dat zowel bovengronds als ondergronds, elke kubieke meter overeenkomt met 1 jaar. Toetsing van de compensatie is voorbehouden aan de afdeling die is belast met het beleid en het beheer van de openbare ruimte. Bij reguliere inboet (vervanging) worden bomen ter plaatse vervangen; de nieuwe boom heeft daarmee ondergrondse en bovengrondse groeiruimte, en daarmee eenzelfde potentiële levensverwachting als de boom die wordt geveld. Daarom hoeft bij inboet geen compensatie te worden bepaald. In de bijlage 3 is een figuur opgenomen waarin eenvoudig de compensatiewaarde van een potentiële levensverwachting kan worden bepaald. Daarbij is aangegeven hoe de compensatie moet worden berekend (rekenvoorbeeld). Aanvullend hierop, volgt uit het schema toetsing compensatieverplichting (welke onderdeel uitmaakt van hoofdstuk 6 van de "Richtlijn bomencompensatie 2009") dat indien er sprake is van een boom die onderdeel is van structurerende groenobjecten (lees; onderdeel is van de wijkgroenstructuur of hoofdgroenstructuur) er een compensatieverplichting geldt van 1:1, waarbij de compensatieboom tenminste een potentiële levensverwachting heeft van 60 jaar. Er is sprake van bomen in de wijkgroenstructuur en hoofdgroenstructuur. Uit het toetsingsschema uit de richtlijn Bomencompensatie zoals dat hier is overgenomen (zie figuur 18), volgt een compensatieverplichting van 1:1 met tenminste een potentiële levensverwachting van 60 jaar. Het compensatieplan voorziet in de aanplant van acht bomen in de hoofdgroenstructuur. Daarbij zal de inrichting van de openbare ruimte zo worden aangepast dat sprake is van een groeiplaats die een technische levensverwachting van tenminste 60 jaar waarborgt.

SCHEMA TOETSING COMPENSATIEVERPLICHTING



Figuur 18: Schema toetsing compensatieverplichting 'Richtlijn bomencompensatie 2009'

- 7 Er is geen compensatielijst; de compensatieverplichting wordt gekoppeld aan de werkzaamheden die nopen tot velling. Op projectbasis moet, in geval van velling, worden voorzien in compensatie. De initiatiefnemer tot velling is tevens de partij die zorgdraag voor compensatie. Als blijkt dat compensatie niet mogelijk is of alleen onder onevenredige inspanningen mogelijk is, mag van de richtlijn worden afgeweken. Die bevoegdheid is echter voorbehouden aan het college. Er wordt geen compensatielijst opgesteld omdat deze geen toegevoegde waarde heeft. Als compensatie niet plaats kan vinden op de aangewezen locaties, heeft compensatie geen doel. De aanplant van bomen in nieuwbouwggebieden of andere locaties heeft geen (verstorende) invloed op compensaties elders. In dit geval maakt de compensatie onderdeel uit van de gehele herontwikkeling (en daarmee de werkzaamheden). Daarmee resteert geen compensatieopgave die elders moet worden ingericht. Conform de richtlijn wordt er dan ook geen compensatielijst opgesteld. Daarnaast zijn er geen redenen om af te wijken van de richtlijnen. De uitvoering van de compensatie is geborgd in de planregels (artikel 4.2.8).

- 8 Registratie en rapportage; omdat mutaties in het areaal openbaar groen worden verwerkt in het groenbeheersysteem, kan vanuit dat systeem jaarlijks een overzicht worden gegenereerd van bomen die zijn verdwenen en bomen die zijn bijgeplant. Bij deze gegevens kan een aanvullend kenmerk worden opgenomen waaruit de potentiële levensverwachting blijkt. Op deze wijze kan de compensatie worden geadministreerd en gerapporteerd zonder noemenswaardige extra inspanning. In het groenbeheersysteem zullen de mutaties van kap en compensatie worden verwerkt zodra deze zijn uitgevoerd.

Conclusie

Uit bovenstaande blijkt dat er wordt voldaan aan de "Richtlijn bomencompensatie 2009", als er 8 bomen worden gecompenseerd en deze een levensverwachting hebben van minimaal 60 jaar. Deze compensatie zal plaats vinden daar waar deze gezien de Blauw-GroenStructuurvisie het meest wenselijk is, hetgeen is geborgd in de planregels (artikel 4.2.8).

Blauw-GroenStructuurvisie

Op 4 juli 2023 heeft de raad het beleidskader "Blauw-GroenStructuurvisie 2023" vastgesteld. Omdat er bij vaststelling van dit beleidskader niet is voorzien in een overgangsrecht (zoals bij het bomencompensatiebeleid), is deze van toepassing op onderhavige ontwikkeling.

Uit paragraaf Bomencompensatieregeling blijkt dat er totaal acht bomen in het openbaar gebied (twee langs de Keiweg en zes langs de Ridderstraat) door de onderhavige ontwikkeling niet in stand kunnen worden gehouden.

Deze bomen zijn alle gelegen in de zogenaamde lijnvormige hoofdgroenstructuur. Het beleidskader stelt dat lijnvormige objecten in de groenstructuur langgerekte groenobjecten zijn, die vaak bestaan uit enkele of dubbele bomenrijen en/of houtsingels. Deze lineaire groenobjecten vallen veelal samen met landschappelijke en stedenbouwkundige patronen zoals reliëf, bebouwing, wegen, water en verkavelingspatronen. Ze zorgen meestal voor geleiding en/of verbinding tussen grotere groenobjecten. In het onderhavige geval betreft het bomen die stedenbouwkundige patronen (de Keiweg en de Ridderstraat) begeleiden.

Ten aanzien van de instandhouding van lijnvormige groenstructuren stelt de Blauw-GroenStructuurvisie 2023 dat de vormgeving en inrichting van deze structuren niet statisch is. Ontwikkelingen in die structuren zullen steeds integraal moeten worden gezien. Voorkomen moet worden dat de meest bepalende elementen in de structuur worden aangetast of verloren gaan. Bij aantasting van deze structuren zal in compensatie moeten worden voorzien, zodat de ruimtelijke en functionele samenhang ter plaatse wordt hersteld. In de hoofdstructuur is dit herstel tenminste één op één (volwaardige herstel). In de wijkstructuren kan de herstelopgave lager zijn.

Op figuur 19 is te zien dat in het onderhavige geval sprake is van een lijnvormige groenstructuur die is gekwalificeerd als hoofdgroenstructuur. Dit betekent dat er moeten worden voorzien in een één op één compensatie, waarmee de ruimtelijke en functionele samenhang ter plaatse wordt hersteld.



Figuur 19: Uitsnede Blauw-GroenStructuurvisie, detailkaart kern Oosterhout

Toetsing Ridderstraat

Beschrijving huidige groenstructuur

In de lijnvormige groenstructuur langs de Ridderstraat is een tweedeling te maken. Er is sprake van een duidelijke laanstructuur vanaf Tilburgseweg tot aan de Keiweg en vanaf de Bredaseweg tot aan het westelijke Slotpark. De laanstructuur is redelijk compleet en de aanwezige onderbrekingen zijn niet storend. Wel is ter plaatse van die onderbrekingen versterking mogelijk door de aanplant van bomen.

Vanaf de Keiweg tot aan het eind van het westelijke Slotpark heeft de groenstructuur een parkachtig karakter die aansluit bij de achterliggende grote parken. De beplanting langs de weg bestaat uit solitaire bomen en grote boomgroepen met her en der open plekken. Van een duidelijke laanbeplanting met een duidelijk ritme is geen sprake.

Het plangebied bevindt zich aan het begin van het parkachtige deel. De bomen die direct grenzen aan het plangebied, een boomgroep en een solitaire boom, markeren het begin van de parkzone aan de noordzijde van de Ridderstraat. De solitaire boom (nummer 47) staat het meest op de hoek van de kruising met de Keiweg. Deze boom heeft daarmee een duidelijke bijdrage aan zowel de groenstructuur van de Ridderstraat als die van de Keiweg.

Effect herontwikkeling op de huidige groenstructuur

Vier bomen aan de Ridderstraat kunnen niet worden gehandhaafd. Daarnaast zijn er twee bomen reeds afgestorven of reeds verdwenen, en in afwachting van de herontwikkeling nog niet vervangen. Eén boom (nummer 70) is van ondergeschikt belang voor de lijnvormige groenstructuur; hij is beperkt van omvang (3e orde) en niet beeldbepalend. Drie bomen (nummers 71, 46 en 47) vormen vanuit het oosten gezien het begin van de robuuste parkzone langs de Ridderstraat en zijn daarmee dan ook beeldbepalend. Door het wegnemen van deze bomen wordt dit begin weliswaar aangetast en minder groen, maar gaat de lijnstructuur niet geheel verloren; de combinatie van bomen (en overig groen) verder in westelijke richting in de Ridderstraat, in combinatie met park aan de zuidzijde, zijn voldoende robuust om de structuur te dragen. Wel verandert de aanzet van karakter. Er worden beeldbepalende elementen aangetast. Er zal dus een herstel van de functionele en ruimtelijke samenhang moeten plaats vinden. Behalve dat er bomen moeten verdwijnen vervalt er een ook relatief smalle strook openbaar groen langs de Ridderstraat (zie paragraaf Omvang aantasting groen). Die strook bestaat uit lage beplanting en gras. Deze heeft echter geen bepalende waarde voor de lijnvormige groenstructuur. Compensatie daarvan is daarom niet aan de orde.



Figuur 20: Luchtfoto met de lijnvormige hoofdgroenstructuur in de Ridderstraat

Compensatiemaatregelen

De beeldbepalende groep aan het begin van de groenstructuur kan worden hersteld door de aanplant van drie bomen, waarvan één zo veel mogelijk op de hoek met de Keiweg, maar op voldoende afstand van het nieuwe gebouw. De twee andere kunnen dan in de resterende ruimte worden aangebracht (zie figuur 21). De compensatie zijn bomen van de 1e orde die groot kunnen uitgroeien, zoals een linde of een iep. De boom (nummer 70), die niet bepalend is voor de hoofdgroenstructuur en volgens de BEA reeds een beperkte restlevensverwachting heeft, moet (in verband met het bomencompensatiebeleid, zie paragraaf) worden gecompenseerd. Ook voor deze boom zal compensatie plaats vinden nabij de kruising Keiweg-Ridderstraat. Een vijfde boom wordt gecompenseerd aan de overzijde van de Keiweg op de hoek van de Ridderstraat-Keiweg. Daarmee wordt het oostelijke deel van de structuur meer verbonden met het westelijke deel en het middendeel. Voor de zesde boom wordt er voorzien in compensatie door de aanplant van een boom op de hoek van Ridderstraat en de Pastoor de Bresserstraat. Hier staan nu berken met een bescheiden omvang met een beperkte levensduur. Dat is een voorbeeld van een onderbreking in de structuur zoals die eerder is benoemd. Door de aanplant van een boom die groter (en ouder) kan worden dan deze berken, wordt daar de groenstructuur versterkt en voor de lange termijn behouden.



Figuur 21: Luchtfoto met compensatie in de lijnvormige hoofdgroenstructuur Ridderstraat

Toetsing Keiweg

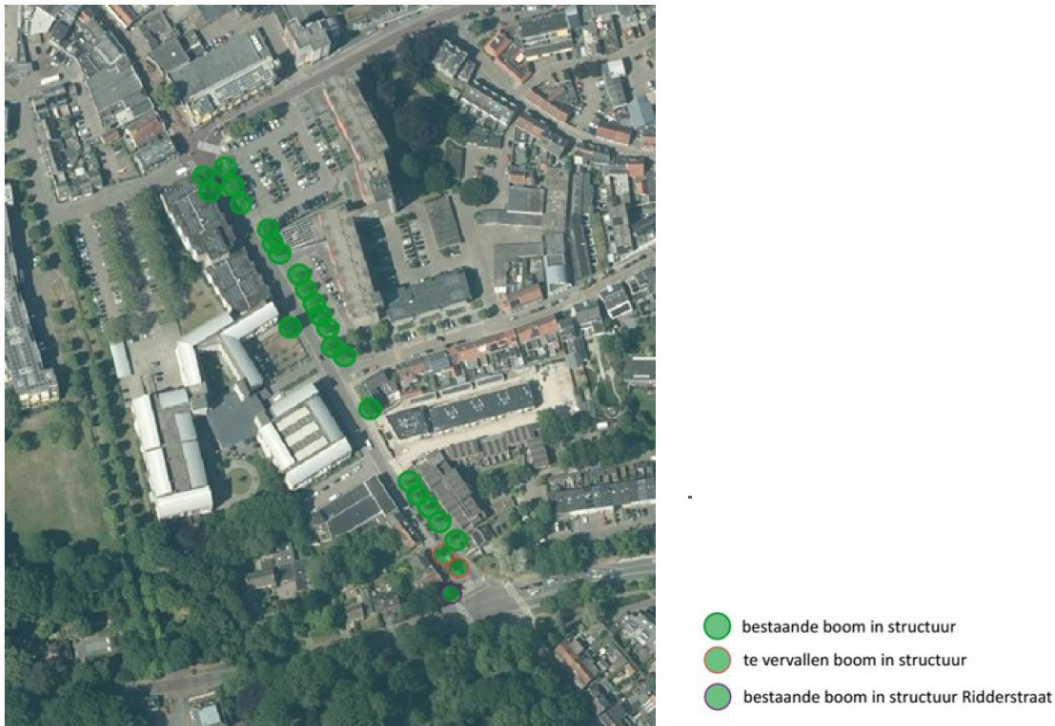
Beschrijving huidige groenstructuur

De lijnvormige groenstructuur aan de Keiweg bestaat in hoofdzaak uit circa 20 bomen aan de oostzijde van deze weg. Dat zijn overwegend vrij jonge bomen. Deze structuur aan de oostzijde van de weg is in ontwikkeling en nog niet compleet. Aan de westzijde staan enkele min of meer solitaire bomen die samen met de boom op de kop van de Keiweg (hoek met de Ridderstraat) de structuur versterken, door aan die westzijde voor een ritme in de begeleiding te zorgen. Vanwege het ontbreken van ondergrondse of bovengrondse ruimte mist de oostzijde van de Keiweg, op verschillende plekken in de structuur, een aantal bomen. Ter hoogte van de kruising met de Ridderstraat wordt dat deels opgevangen door de huidige twee bomen aan de westzijde van de Keiweg. Deze twee bomen vormen de opmaat van de

lijnvormige hoofdgroenstructuur van de Keiweg die zich daarna, vooral aan de oostzijde van de Keiweg, voortzet.

Effect herontwikkeling op de huidige groenstructuur

Door de herontwikkeling zullen aan de westzijde van de Keiweg twee bomen wegvallen (boomnummer 73 en 74, in figuur 22 weergegeven met rode omcirkeling). Dit zal echter niet leiden tot een onevenredige aantasting van de lijnvormige hoofdgroenstructuur in de Keiweg; deze twee bomen vormen weliswaar onderdeel van die structuur maar zijn niet de meest bepalende elementen. Het zijn nog vrij jonge bomen en beperkt van omvang. Ze maken geen onderdeel uit van de meer bepalende groenstructuur aan oostzijde van de Keiweg. En ze zijn niet bepalend voor "het ritme" aan de westzijde van de Keiweg. Compensatie wordt echter wel vereist.



Figuur 22: Groenstructuur kruising Keiweg

Uit paragraaf Omvang aantasting groen blijkt dat een strook openbaar gebied wordt overgedragen om de ontwikkeling van de nieuwbouw mogelijk te maken. Deze strook grond is verhard en daarmee niet bepalend voor de hoofdgroenstructuur. Er is dan ook geen sprake van compensatie van dit oppervlak.

Compensatiemaatregelen

Voor de groenstructuur zou het toevoegen van bomen aan de (voor de groenstructuur meest

bepalende) oostzijde van de straat het wenselijk zijn. Met een dergelijke toevoeging kan op termijn een aaneengesloten rij straatbomen ontstaan. Dit bezien voorziet de compensatie aan de oostzijde van de Keiweg in één boom aan de oostzijde, halverwege de Keiweg. Daarnaast kan het ritme aan de westzijde van de Keiweg worden versterkt door een boom halverwege de Keiweg te plaatsen. In figuur 23 is de wijze van compenseren in de Keiweg weergegeven.



Figuur 23: Luchtfoto met compensatie in de lijnvormige hoofdgroenstructuur Keiweg

Conclusie

Uit vorenstaande blijkt dat er wordt voldaan aan de "Blauw-GroenStructuurvisie 2023", indien de hiervoor beschreven compensatiemaatregelen worden uitgevoerd, hetgeen is geborgd in de planregels (artikel 4.2.8).

3.3.9 Conclusie

Ter verantwoording van het gemeentelijk beleid is gekeken naar de volgende stukken: omgevingsvisie Oosterhout, Woonvisie (2016), Actieplan stadshart, Randvoorwaarden en uitgangspunten Keiweg – Ridderstraat, Beleidsnota Cultuurhistorie, Monumenten en Archeologie, de Transitievisie Warmte – Aardgasvrij Oosterhout en het gemeentelijk groenbeleid. Voor ieder van de beleidsstukken is een doorvertaling gemaakt naar de beoogde ontwikkeling en een afweging gemaakt of deze past binnen het beleidsstuk. Op basis van deze doorvertaling wordt geconcludeerd dat de beoogde ontwikkeling past binnen de kaders zoals opgesteld in het hiervoor aangehaalde beleid van Oosterhout.

4 Omgevingstoets

4.1 Bodem

In verband met de voorgenomen ontwikkeling is een verkennend bodemonderzoek verricht. Dit is een verplichting die voortvloeit uit het Besluit ruimtelijke ordening. Het doel van het bodemonderzoek is het vaststellen van de milieu-hygiënische bodemkwaliteit. Ten behoeve hiervan is een verkennend bodemonderzoek door middel van boringen uitgevoerd conform NEN 5725 en NEN 5740. Dit onderzoek is uitgevoerd door Nipa Milieutechniek en is opgeleverd op 21 februari 2017. Het betreffende rapport is uitgegaan van een plan met 53 woningen. Het planvoornemen is sindsdien gewijzigd naar 60 woningen. Deze aanpassing in het planvoornemen is niet relevant voor de uitkomsten van het onderzoek en de uitkomsten zijn daarom nog steeds van kracht. De rapportage is bijgevoegd als bijlage 4. Uit het bodemonderzoek is het volgende gebleken voor de planlocatie.

Op de locatie is in 2006 reeds een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd. In februari 2017 is een actualiserend bodemonderzoek uitgevoerd ter plaatse van het noordelijke gedeelte van het plangebied. Uit dit onderzoek blijkt dat de gehele locatie heterogeen verontreinigd is met lood. In de bodem zijn licht tot sterk verhoogde gehalten aan lood gemeten. Tevens zijn plaatselijk matig verhoogde gehalten aan zink en PAK gemeten. Na sloop dient volgens de voorschriften vanuit de gemeente ter plaatse van de huidige bebouwingen een aanvullend bodemonderzoek uitgevoerd te worden. Op basis hiervan kan een sanering gaan plaatsvinden door middel van de ontgraving van de top laag ter plaatse van de parkeerkelder. Uit het actualiserend onderzoek blijkt daarnaast dat een verkennend asbestonderzoek dient te worden uitgevoerd na de sloop van de gebouwen.

Op 21 mei 2024 is het bodemonderzoek uit 2017 geactualiseerd. Dit geactualiseerde bodemonderzoek is bij vaststelling van het bestemmingsplan als bijlage 4, onder vervanging van het bodemonderzoek uit 2017, aan dit plan gevoegd. De actualisatie heeft niet geleid tot andere inzichten. Wel is naar aanleiding van een zienswijze met betrekking tot de mogelijkheid van uitspoeling van asbest het onderzoek uitgebreid. Hieruit blijkt dat er geen sprake is van uitspoeling of sprake kan zijn: in 2021 heeft er een asbestinventarisatie plaatsgevonden, waarbij mogelijke asbestbronnen zijn onderzocht.

De aanwezige asbestbronnen zijn in 2021, op verzoek van een omwonende en de gemeente, verwijderd. Met het verwijderen van de asbestbronnen is ook een mogelijke blootstelling of verdere verwerking uitgesloten. Om dit zeker te stellen is bij de actualisatie van het bodemonderzoek in 2024, extra aandacht besteed aan asbestverdachte puinlagen in de bodem.

Hierbij zijn enkele proefgaten gegraven waarbij onderzoek is gedaan naar de aanwezigheid van asbestverdacht materiaal. Ter plaatse van enkele proefgaten is asbest in de bodem aangetroffen. Gezien het huidige gebruik van de locatie en de aanwezige verharding, zijn huidige contactrisico's nagenoeg uitgesloten en is er geen sprake van acute humane risico's. Gezien de immobiele eigenschappen van asbest is uitspoeling of verspreiding in het grondwater uitgesloten.

Conclusie

Op grond van een nader verkennend bodemonderzoek worden er geen belemmeringen verwacht voor de uitvoering van het plan. Op deze manier is het aspect bodem verantwoord.

4.2 Geluid

In de Wet geluidhinder worden verschillende objecten, waaronder woningen, beschermd tegen bijvoorbeeld weglawaai en industrielawaai. De mate waarin het geluid het woonmilieu mag belasten is geregeld in diezelfde wet. In een ruimtelijke onderbouwing moet aangetoond worden dat gevoelige functies, zoals woningen, een aanvaardbare geluidsbelasting hebben. Vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening is een akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai nodig. In het onderzoek wordt de geluidsbelasting op de gevels van het te realiseren woongebouw inzichtelijk gemaakt en getoetst aan het wettelijk kader.

Het akoestisch onderzoek is uitgevoerd door Stantec en bijgevoegd als bijlage 5. Op basis van verkeersgegevens beschikbaar gesteld door de gemeente Oosterhout is geconstateerd dat de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting van 48 dB als gevolg van de Keiweg en Ridderstraat ter plaatse van diverse gevels wordt overschreden. Verder blijkt dat ten gevolge van de Keiweg ter plaatse van de noordoostgevel ook de maximale ontheffingswaarde van 63 dB wordt overschreden. Deze gevels moeten doof worden uitgevoerd tenzij de geluidbelasting voldoende wordt gereduceerd en voldaan wordt aan de maximale ontheffingswaarde. De overschrijding van de maximale ontheffingswaarde bedraagt ten hoogste 3 dB.

Alleen een maatregel in de vorm van het vervangen van de klinkerbestrating op de Keiweg en de Ridderstraat kan als doelmatig worden aangemerkt. Voor de Keiweg is de maatregel 'dunne deklagen B' doorgerekend en voor de Ridderstraat 'stille klinkerbestrating'. Ook na deze maatregel is het vaststellen van een hogere waarde noodzakelijk. Het is aan het oordeel van het bevoegd gezag of het vervangen van de klinkerbestrating past binnen het stedenbouwkundig beeld van de omgeving. Verder is aangetoond dat de cumulatie niet leidt tot onacceptabele geluidbelastingen en wordt geadviseerd om de benodigde karakteristieke geluidwering te baseren op de cumulatieve geluidbelasting.

Als onderdeel van het plan wordt half verdiept onder het appartementencomplex een parkeergarage gerealiseerd. Aangetoond is dat dit ter plaatse van de nieuwe appartementen en bestaande woningen niet leidt tot een onacceptabele akoestisch situatie mits op de erfgrens tussen het plangebied en de woningen een gesloten grensafscherming wordt gerealiseerd met een lengte van 55 meter en een hoogte van minimaal 1,5 meter.

Bij dit onderzoek is uitgegaan van een worst-case benadering voor wat betreft de verkeersgeneratie. Dit maakt dat in plaats van een verkeersgeneratie van 3,7 tot 4,5 voertuigbewegingen per etmaal per appartement (zie paragraaf 4.6.3), is uitgegaan van 6 voertuigbewegingen per etmaal per appartement.

Conclusie

De conclusie is dat ter plaatse van de appartementen een goed woon- en leefklimaat kan worden geborgd. Vanwege de overschrijding van de voorkeursgrenswaarde wordt een ontwerpbesluit verzoek hogere waarde gelijktijdig met het ontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegd. Daarnaast wordt een gesloten grensafscherming gerealiseerd op de westelijke perceelsgrens, deze maatregel is planologisch in de regels en verbeelding van het bestemmingsplan via een voorwaardelijke verplichting geborgd.

4.3 Luchtkwaliteit

Een gezonde lucht draagt bij aan een gezonde leefomgeving. De luchtkwaliteit is echter niet overal even goed, als gevolg van zware industrie, (concentraties van) intensieve veehouderijen en drukke (vaar)wegen. Beoordeeld moet worden of er sprake is van een goed woon- en leefklimaat. Bovendien moet aangetoond worden dat een planvoornemen zelf niet bijdraagt aan verslechtering van de luchtkwaliteit.

Analyse

Goed woon- en leefklimaat

Het planvoornemen valt onder een wettelijke categorie waarvan de bijdrage aan de verslechtering van de luchtkwaliteit is uitgezonderd van nader onderzoek naar de luchtkwaliteit. Vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening is wel onderzocht of ter plaatse sprake is van een acceptabel woon- en leefklimaat. Via het RIVM is hiervoor een monitoringstool beschikbaar die inzicht geeft in de luchtkwaliteit ter plaatse genaamd 'Centraal Instrument Monitoring Luchtkwaliteit'. Het doel is het bewaken van de kwaliteit van de buitenlucht en het tijdig signaleren van een (dreigende) overschrijding van omgevingswaarden. De resultaten uit de monitoringstool voor de stoffen stikstofdioxide (NO₂) en fijnstof (PM_x) ter plaatse van het meest relevante receptor wegverkeer (20164965_10686) zijn in onderstaande tabel weergegeven.

Categorie	Grenswaarde	2021	2030
Jaargemiddelde concentratie NO ₂	40 µg/m ³	16,9 µg/m ³	13,2 µg/m ³
Jaargemiddelde concentratie PM ₁₀	40 µg/m ³	17,8 µg/m ³	15,1 µg/m ³
jaargemiddelde concentratie PM _{2,5}	25 µg/m ³	10,5 µg/m ³	7,9 µg/m ³
Overschrijdingsdagen per jaar- gemiddelde concentratie PM ₁₀	35	6	6

Tabel 4: resultaten Centraal Instrument Monitoring Luchtkwaliteit

Uit de resultaten van de monitoringstool blijkt dat aan alle grenswaarden wordt voldaan. Er is daarmee sprake van een goed woon- en leefklimaat ter plaatse van het plangebied.

Effecten op de omgeving

In de Wet milieubeheer zijn luchtkwaliteitseisen opgenomen voor diverse verontreinigende stoffen. Voor ontwikkelingen die 'niet in betekenende mate' bijdragen aan de luchtverontreiniging hoeft niet te worden getoetst aan de grenswaarden. Een nadere uitwerking van deze regelgeving is vastgelegd in het Besluit niet in betekenende mate en de Regeling niet in betekenende mate. In de Regeling staan categorieën vermeld als 'niet in betekenende mate' worden aangemerkt. Dit voor onder meer woningbouwlocaties, als een dergelijke locatie netto niet meer dan 1.500 nieuwe woningen omvat. Het planvoornemen omvat 60 woningen en betreft daarmee een project dat niet in betekenende mate bijdraagt aan de concentratie van fijnstof in de buitenlucht.

Voor de volledigheid zijn ook de effecten van het planvoornemen op de luchtkwaliteit onderzocht door de toekomstige verkeersgeneratie als gevolg van het plan in te vullen in de NIBM-rekentool. In onderstaande figuur is het resultaat van de rekentool weergegeven. Uit de berekening volgt dat het plan niet in betekende mate bijdraagt aan de concentratie van stoffen in de lucht.

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit, GCN2022

Jaar van planrealisatie	2025
Extra verkeer als gevolg van het plan	
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	312
Aandeel vrachtverkeer	0,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	
NO ₂ in µg/m ³	0,14
PM ₁₀ in µg/m ³	0,05
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³	1,2
Conclusie	
De bijdrage van het extra verkeer is niet-in-betekenende-mate; geen nader onderzoek nodig	

Figuur 24: resultaat rekentool

Conclusie

Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor het planvoornemen.

4.4 Externe veiligheid

Externe veiligheid gaat over het risico dat aan bepaalde activiteiten verbonden is voor niet bij de activiteit betrokken personen. Het beleid omtrent externe veiligheid richt zich op het beheersen en voorkomen van risicovolle bedrijfsactiviteiten en risicovol transport tegenover kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten, zoals bijvoorbeeld woningen. Het gaat daarbij om de bescherming van individuen en groepen tegen ongevallen met bijvoorbeeld gevaarlijke stoffen.

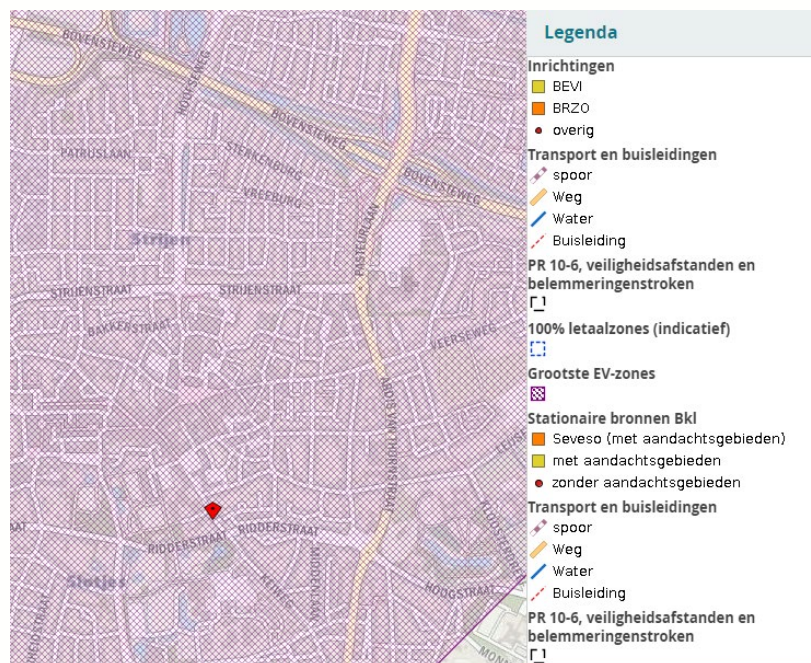
Het externe veiligheidsbeleid in Nederland is gebaseerd op een tweetal begrippen, het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Het plaatsgebonden risico is de kans per jaar dat één persoon die onafgebroken en onbeschermd op een plaats langs een transportroute of nabij een inrichting verblijft, komt te overlijden als gevolg van een incident met het vervoer, de opslag en/of de handeling van gevaarlijke stoffen. De risico's worden weergegeven in PR-risicocontouren. Voor nieuwe situaties geldt een PR-contour van 10⁻⁶.

Het groepsrisico is de kans per jaar dat een groep van 10 of meer personen in de omgeving van de transportroute of de inrichting voor handelingen met gevaarlijke stoffen in één keer het (dodelijk) slachtoffer wordt van een ongeval.

Het groepsrisico geeft de aandachtspunten aan waar zich mogelijk een ramp met veel slachtoffers kan voordoen en houdt daarmee rekening met de aard en dichtheid van de bebouwing in de nabijheid van de transportroute. In tegenstelling tot het plaatsgebonden risico geldt voor het groepsrisico geen grenswaarde, maar een oriëntatiewaarde. Het overschrijden van de oriëntatiewaarde is mogelijk mits dit in de besluitvorming door het bevoegd gezag gemotiveerd wordt middels een verantwoordingsverplichting.

Met de ontwikkeling wordt geen Bevi-inrichting mogelijk gemaakt. Ook bevindt het plangebied zich niet in het invloedsgebied van transport van gevaarlijke stoffen over de weg, het water of door een buisleiding. Hiermee wordt er voldaan aan de Beleidsvisie externe veiligheid van de gemeente Oosterhout.

De planlocatie is bekeken via ev-signaleringskaart.nl, omdat de voorgenomen ontwikkeling bestaat uit kwetsbare objecten. Deze tool geeft inzicht in de mogelijke veiligheidsrisico's op de desbetreffende locatie. Op ev-signaleringskaart.nl, zie figuur 25, is gekeken naar de themakaart ev quickscan, waar gekeken wordt naar externe veiligheid onder huidige wetgeving en de aankomende Omgevingswet. Er waren geen risicobronnen te vinden in het plangebied.



Figuur 25: Uitsnede EV-signaleringskaart

Het plangebied bevindt zich in het invloedsgebied van een risicovolle inrichting die aan de Zeilmakerijweg 1 is gelegen. Het betreft een inrichting waar activiteiten plaatsvinden met vloeibare chemicaliën, waaronder brandbare en zeer licht ontvlambare vloeistoffen. Dit leidt tot brandbare en toxische effectafstanden. Hier bevindt het plangebied zich niet in. Ook is de ontwikkeling buiten de PR-contouren van de risicovolle inrichting gelegen. Het invloedsgebied betreft 3.625 meter. Met een afstand van circa 3 kilometer valt het plangebied hierin. Met de beoogde ontwikkeling zullen maximaal 60 appartementen gerealiseerd worden op de locatie. Een eventuele toename van het personen-aantal zal door de momenteel aanwezige personen geen significante effect hebben op het groepsrisico. Daarnaast zal ook door de afstand en het grote invloedsgebied, waardoor een groot deel van Oosterhout hierin valt, de beoogde ontwikkeling geen significante invloed hebben op het groepsrisico. Desalniettemin is vanwege de ligging in het invloedsgebied een beknopte verantwoording noodzakelijk.

Bijgevoegd als bijlage 6 aan deze toelichting is het Standaardadvies 2023 van de Veiligheidsregio Midden- en West-Brabant die geldt voor het invloedsgebied waarbinnen het plangebied gelegen is. Dit standaardadvies zal verwerkt worden binnen de beoogde ontwikkeling.

Conclusie

Binnen het plangebied is vanuit externe veiligheid er sprake van een aanvaardbare veiligheidssituatie.

4.5 Bedrijven en milieuzonering

Het is noodzakelijk om een ruimtelijke scheiding aan te brengen tussen milieubelastende en milieugevoelige functies ter bescherming of vergroting van de leefkwaliteit. De toelaatbaarheid van bedrijvigheid kan globaal worden beoordeeld met de methodiek van de VNG-brochure 'Bedrijven en milieuzonering'. In deze brochure is een richtafstandenlijst voor gemiddelde bedrijven opgenomen met informatie over de milieukeurmerken van verschillende typen bedrijven.

De bedrijven zijn opgedeeld in verschillende categorieën en iedere categorie hangt samen met een bepaalde richtafstand. Categorie 1 staat voor een richtafstand van 10 meter, categorie 2 voor een richtafstand van 30 meter, categorie 3.1 voor een richtafstand van 50 meter, categorie 3.2 voor een richtafstand van 100 meter, categorie 4.1 voor een richtafstand van 200 meter en categorie 4.2 voor een richtafstand van 300 meter.

Beoordeling

Het plangebied is gelegen aan de Keiweg en de Ridderstraat; twee belangrijke ontsluitingswegen van het centrum van Oosterhout. In de voorliggende situatie is er sprake van een gebied met functiemenging, omdat deze langs één van de stadstoegangswegen ligt met meerdere functies (VNG-brochure 'Bedrijven en milieuzoneringen' paragraaf 4.5). Door de aanwezige functies en de hoofdinfrastructuur in de omgeving van het plangebied, kan de omgeving worden beschouwd als een gemengd gebied.

In de directe omgeving van het plangebied komt één niet-woonfuncties (bedrijven en voorzieningen) voor. Dit betreft woonzorgcomplex 'De Doelen' direct ten noorden van het plangebied. Het woonzorgcomplex heeft in het vigerende bestemmingsplan een maatschappelijke functie, waarin o.a. maatschappelijke, culturele, educatieve, religieuze en medische doeleinden mogelijk worden gemaakt. Dergelijke functies hebben volgens de VNG publicatie maximaal een milieucategorie 2. De bijbehorende richtafstand in een gemengd gebied is 10 meter. Het plangebied is op circa 13 meter van het woonzorgcomplex gelegen, waardoor deze functie geen belemmeringen voor de beoogde woningbouwontwikkeling oplevert.

Conclusie

Het woon- en leefklimaat ter plaatse van het plangebied kan in voldoende mate worden gegarandeerd. Daarnaast worden de omliggende bedrijven en voorzieningen door de beoogde ontwikkeling niet beperkt in hun bedrijfsvoering. Op deze manier is het aspect bedrijven en milieuzonering verantwoord.

4.6 Parkeren en verkeer

4.6.1 Autoparkeren

Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen dient in voldoende parkeer- en stallingsplaatsen te worden voorzien voor auto's en fietsen. Het actuele toetsingskader dat de gemeente daarvoor hanteert, is de nota parkeernormen 2022. Met behulp van dit toepassingskader kan de te verwachten parkeervraag als gevolg van een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling worden berekend en worden bepaald of de voorgestelde parkeeroplossing afdoende is om daarin te voorzien.

Parkeeropgave

De parkeernormen van Oosterhout zijn enerzijds gerelateerd aan het gebied waar een functie is gelegen en anderzijds het type functie en de kenmerken daarvan. De gebiedsindeling is vooral toegespitst op de mate waarin ruimte beschikbaar is voor het faciliteren van de auto in relatie tot de aanspraak die op die ruimte wordt gemaakt voor andere (beleids)doeleinden. Deze gebiedsindeling heeft als resultaat dat er twee gebieden zijn benoemd, te weten binnen en buiten het centrumgebied. De planlocatie ligt daarbij binnen het centrumgebied en valt onder de categorieën 'appartementen: koop/huur duur' en 'appartementen: koop/huur middelduur'.

Met behulp van de bijbehorende parkeernorm en de aanwezigheidspercentages bij gecombineerd gebruik, wordt vervolgens de parkeervraag voor de maatgevende periode bepaald. Bij woningbouw is dit de werkdagnacht omdat het gecombineerde aanwezigheidspercentage van de bewoners (100%) en de bezoekers (0%) dan het hoogst is. De parkeeropgave waarin het plan moet voorzien is daarmee 67,2 parkeerplaatsen.

Programma	Parkeernorm	Aanwezighedspercentage
36 dure huur appartementen	x 1,2 pp per woning = 43,2 bewonersparkeerplaatsen	x 100% = 43,2 parkeerplaatsen
	x 0,1 pp per woning = 3,6 bezoekersparkeerplaatsen	x 0% = 0 parkeerplaatsen
24 middeldure huur appartementen	x 1 pp per woning = 24 bewonersparkeerplaatsen	x 100% = 24 parkeerplaatsen
	x 0,1 pp per woning = 2,4 bezoekersparkeerplaatsen	x 0% = 0 parkeerplaatsen
	Totaal	= 67,2 parkeerplaatsen

Figuur 26: Parkeeropgave tijdens de maatgevende periode (werkdagnacht)

Parkeercapaciteit

Nu de parkeeropgave voor het plan bekend is, is de volgende stap om te onderzoeken hoe het vereiste aantal parkeerplaatsen kan worden gerealiseerd. Het primaire uitgangspunt is dat de parkeerbehoefte voor zowel bewoners als bezoekers wordt gefaciliteerd door op eigen terrein parkeerplaatsen aan te leggen. De initiatiefnemer kan ook beschouwen of voor (een deel van) de op te lossen parkeerbehoefte een mogelijkheid voor maatwerk aanwezig is. In deze specifieke situatie is de initiatiefnemer van plan om de navolgende parkeervoorzieningen te realiseren.

De inzet van deelmobiliteit

De initiatiefnemer is van plan deelauto's te stallen bij de ontwikkeling om de parkeerbehoefte van de bewoners te reduceren. Het gaat hierbij om het aanbieden van traditioneel deelautogebruik, namelijk 'roundtrip station based'. De autodeler plaatst de deelauto na gebruik terug op dezelfde locatie/vaste standplaats als waar die de auto heeft gevonden. Met de inzet van een of meerdere deelauto's is het daarmee mogelijk om de benodigde parkeerplaatsen verder omlaag bij te stellen. De locatie van deze planontwikkeling ligt bovendien in gereguleerd gebied. Dit heeft een positief effect op het gebruik van deelauto's omdat de gemeente de uitgifte van parkeervergunningen kan reguleren.

De CROW publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren' gaat uit van een reductie per deelauto van vier tot acht standaard auto's. Uitgaande van een minimale reductie per deelauto van vier standaard auto's, is er sprake van een reductie van drie parkeerplaatsen per deelauto. Aangezien er altijd bewoners zijn die principieel niet meedoen of een andere invulling aan de eigen vervoervraag geven, lijkt een ingroeimodel waarbij eerst drie deelauto's worden geplaatst reëel. De deelauto's zelf worden geplaatst op eigen terrein om geen extra belasting op de openbare ruimte te veroorzaken. Voor een goede borging van het effect van de deelauto is worden de toekomstige bewoners al voor verkoop van de woning geïnformeerd. De deelauto's worden bij de oplevering van de woningen meteen beschikbaar gesteld. De toepassing van drie deelauto's voor de bewoners verlaagd de parkeerbehoefte met negen parkeerplaatsen.

De afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft in haar uitspraken² bevestigd dat een lagere parkeereis mogelijk is bij de inzet van deelauto's (deelmobiliteitscorrectie). De toepassing van dergelijke kortingen voor mobiliteitsoplossingen in brede zin is dan ook een instrument dat mogelijkheden biedt aan gemeenten. Mocht de inzet van deelauto's als mobiliteitsconcept in de praktijk echter straks niet blijken te werken is als risicobeheersmaatregel afgesproken dat de initiatiefnemer dan binnen een loopafstand van minimaal 200 meter de benodigde parkeerplaatsen alsnog realiseert in het openbaar gebied. De afspraken hierover zijn vastgelegd in de anterieure overeenkomst tussen de gemeente en initiatiefnemer en worden straks ook als voorwaarde opgenomen bij de bouwvergunning. Dit laatste geldt ook voor de termijn waarbinnen en wijze waarop de evaluatie moet plaats vinden, zijnde binnen 5 jaar na gereedmelding van de bouw van het appartementencomplex, middels een parkeeronderzoek met tellingen.

Parkeergelegenheid op eigen terrein

Met de inzet van drie deelauto's bestaat de resterende parkeeropgave uit 58,2 parkeerplaatsen (67,2 parkeerplaatsen – 9 parkeerplaatsen). Deze parkeeropgave wordt volledig op eigen terrein gerealiseerd. De parkeervoorzieningen op eigen terrein bestaan uit een halfverdiepte parkeerkelder in combinatie met een aantal parkeerplaats op maaiveld. Bewoners van het appartementencomplex zullen daarbij voornamelijk gebruik maken de parkeervoorzieningen in de halfverdiepte parkeerkelder en bezoekers van de parkeerplaatsen op maaiveld. In de parkeerkelder is ruimte voor 51 parkeerplaatsen en op maaiveld worden 9 haaksparkerplaatsen gerealiseerd. In totaal zijn er op eigen terrein 60 parkeerplaatsen beschikbaar. Dit is voldoende om tijdens de maatgevende periode te voorzien in de parkeerbehoefte.

² ECLI:NL:RVS:2023:2204

Parkeren tijdens winkeltijden

Op 5 maart 2024 heeft het college een besluit genomen die bepaald dat toekomstige bewoners van de herontwikkellocatie Keiweg-Ridderstraat niet in aanmerking komen voor een parkeervergunningen. En daarmee toekomstige bewoners van maandag tot en met zaterdag tussen 9:00 uur en 18:00 uur, en tijdens koopavonden tussen 18:00 uur en 21:00 uur, gedwongen zijn te parkeren op eigen terrein of buiten het vergunningengebied. Hiermee kan er gedurende de genoemde momenten, daar waar een parkeervergunningplicht van toepassing is, geen sprake zijn van toename van een parkeerdruk ontstaan door de onderhavige ontwikkeling.

Samenvatting

Bij dit woningbouwproject is de parkeerbehoefte tijdens de werkdagnacht maatgevend omdat het gecombineerde aanwezigheidspercentage van de bewoners (100%) en de bezoekers (0%) dan het hoogst is. Dit vertaalt zich naar een parkeeropgave van 67,2 parkeerplaatsen. Met de inzet van deelmobiliteit, in de vorm van drie deelauto's voor de bewoners, kan het aantal te realiseren parkeerplaatsen verder worden verlaagd. Elke deelauto staat namelijk voor minimaal vier auto's. Hiermee is sprake van een reductie van drie parkeerplaatsen per deelauto. Met de inzet van drie deelauto's bestaat de resterende parkeeropgave uit 58,2 parkeerplaatsen (67,2 parkeerplaatsen – 9 parkeerplaatsen). Deze parkeeropgave wordt volledig op eigen terrein gerealiseerd.

De parkeervoorzieningen op eigen terrein bestaan uit een halfverdiepte parkeerkelder in combinatie met een aantal parkeerplaats op maaiveld. In de parkeerkelder is ruimte voor 51 parkeerplaatsen en op maaiveld worden 9 haaksparkerplaatsen gerealiseerd. In totaal zijn er daarmee op eigen terrein 60 parkeerplaatsen beschikbaar. Dit is voldoende om tijdens de maatgevende periode te voorzien in de parkeerbehoefte. In aanvulling op voorgaande is in de regels van het bestemmingsplan in artikel 10.2 het gemeentelijk parkeerbeleid planologisch verankerd en vormt daarmee het toetsingskader bij de aan te vragen omgevingsvergunning. Het besluit om geen parkeervergunningen te verlenen aan de toekomstige bewoners van het nieuwe appartementencomplex, borgt aanvullend dat er gedurende winkeltijden geen toename in de parkeerdruk in het openbaar gebied kan ontstaan.

4.6.2 Fietsparkeren

De gemeente Oosterhout wil met het stellen van fietsparkeernormen in de nota parkeernormen bij nieuwbouw-, verbouw- en transformatieprojecten het groeiende bezit en gebruik van de fiets faciliteren en stimuleren. De planlocatie ligt binnen het centrumgebied en valt onder de categorieën 'appartementen: koop/huur duur' en 'appartementen: koop/huur middelduur' waarbij een parkeernorm geldt van 5,0 en 4,0 fietsparkeerplaatsen per woning respectievelijk. Dit vertaalt zich naar een totale parkeeropgave voor 276 fietsparkeerplaatsen, zie onderstaande figuur.

Programma	Parkeernorm fiets	
24 middeldure appartementen	x 4,0 pp per woning	= 96,0 fietsparkeerplaatsen
36 dure appartementen	x 5,0 pp per woning	= 180,0 fietsparkeerplaatsen
60 appartementen		276,0 fietsparkeerplaatsen

Figuur 27: Fietsparkeeropgave behorende bij de planontwikkeling

De fietsparkeernorm dient op eigen terrein te worden opgelost en in appartementsgebouwen bij voorkeur in een gezamenlijke stalling uitgevoerd. Daarom is in het appartementengebouw een gezamenlijke fietsparkeerplaats voor de bewoners voorzien op de begane grond van 101 fietsparkeerplaatsen. De overige 175 benodigde fietsparkeerplaatsen zijn voorzien in de persoonlijke berging bij ieder appartement.

Hierbij gelden de voorwaarden dat zowel de gezamenlijke berging als de persoonlijke berging (ook al die niet op de begane grond liggen) voldoen aan de gestelde kwaliteitseisen uit de Leidraad fietsparkeren CROW publicatie 291. De persoonlijke bergingen moeten voldoende ruim zijn om naast de algemene bergingsruimte ook 3 fietsen te kunnen stallen. In aanvulling op voorgaande is in de regels van het bestemmingsplan in artikel 10.2 het gemeentelijk parkeerbeleid planologisch verankerd en vormt het toetsingskader bij de aan te vragen omgevingsvergunning.

4.6.3 Verkeersaspecten

Verkeersbewegingen

De Keiweg is, gezien de functie in het gemeentelijk wegennet, te classificeren als erftoegangsweg type 1. Voor dit soort wegen wordt een verkeersintensiteit van tussen de 4.000 tot 6.000 motorvoertuigen per etmaal als maximum gehanteerd. Dat maximum zegt niet zozeer iets over de verkeersafwikkeling, maar is vooral ingegeven vanuit het oogpunt van duurzaam veilig: een weg heeft een bepaalde functie en inrichting en daarbij past een bepaalde hoeveelheid verkeer. In die zin is het dus meer een streefwaarde en niet een hard maximum.

Hoewel er sprake is van een verkeerstoename als gevolg van deze ontwikkeling en de ontwikkeling aan de overzijde van de Keiweg, blijft de hoeveelheid verkeer in de toekomst binnen de bandbreedte van 4.000 tot 6.000 motorvoertuigen per etmaal die passend wordt geacht voor een erftoegangsweg type 1. Voor het bepalen van de verkeersgeneratie wordt gebruik gemaakt van kengetallen van het CROW. Deze kengetallen zijn gebaseerd op de mate van verstedelijking, de ligging van de herontwikkellocatie (centrum, schil centrum, rest bebouwde kom of buitengebied) en de prijsklasse van de woningen. Oosterhout is volgens het CBS te classificeren als een sterk stedelijke gemeente. De herontwikkellocatie is gelegen in het centrum. In dergelijk geval geldt voor dure huurappartementen een verkeersgeneratie van 3,7 tot 4,5 voertuigbewegingen per etmaal per appartement.

Indien deze kengetallen worden toegepast dan genereert onderhavige herontwikkeling 222 tot 270 voertuigbewegingen per etmaal. Voor de ontwikkeling aan de Keiweg 57 (zelfde ligging, goedkope huurappartementen/ sociale huur) gelden de volgende CROW-kengetallen 1,8 tot 2,6 voertuigbewegingen per etmaal per appartement. En genereert daarmee 39,6 tot 57,2 voertuigbewegingen per etmaal. In totaal leiden beiden ontwikkelingen (waarvan Keiweg 57 recent is gerealiseerd) tot een totale verkeersgeneratie van maximaal (270 + 57,2 is) 327,2 voertuigbewegingen per etmaal. De laatste verkeerstellingen dateren van 2016. In dat jaar was er sprake van gemiddeld 4.253 voertuigbewegingen per etmaal in 2016. Indien daarbij de 1% "natuurlijke aanwas" aan toename in verkeer bij wordt opgeteld, kom je uit op 4.932,59 voertuigbewegingen per etmaal. Dat is binnen de bandbreedte van 4.000 tot 6.000 motorvoertuigen per etmaal die passend wordt geacht voor een erftoegangsweg type 1. De Keiweg heeft hiermee voldoende capaciteit om dit verkeer te verwerken. Volledigheidshalve wordt er melding van gemaakt dat in bijlage 5 (akoestisch rapport) uit is gegaan van een worst-case scenario en daarmee hogere kengetallen (in dit geval 6 voertuigbewegingen per etmaal per appartement) dan zou moeten worden toegepast.

Verkeersdoorstroming

Een goede doorstroming van het verkeer op de Keiweg is daarnaast belangrijk, met name voor het busverkeer. Om de mogelijke verstoring van de nieuwe woningen op de verkeersdoorstroming te bekijken is op de locatie een wachtrijmeting uitgevoerd. De ontsluiting van de parkeergarage van de beoogde woningen ligt op korte afstand van het door verkeerslichten geregelde kruispunt Keiweg/Ridderstraat. Om er zeker van te zijn dat de wachtende auto's voor het verkeerslicht de toegang tot appartementen niet blokkeren is een wachtrijmeting uitgevoerd. Met camerabeelden is op een tweetal (verkeerskundig) representatieve momenten de wachtrij voor het verkeerslicht in beeld gebracht, te weten dinsdag 18 oktober 2022 en donderdag 20 oktober 2022. Hierna is het resultaat van de wachtrijmeting weergegeven



Figuur 28: Resultaat wachtrijmeting

Voorgaande afbeelding laat het resultaat van de wachtrijmeting zien, waarbij de toegang tot het appartementencomplex is aangeduid met de oranje pijl. De tabel geeft aan hoe vaak een wachtrij tot een bepaalde lijn komt. Hieruit blijkt dat de wachtrij voor het verkeerslicht op doordeweekse dagen beperkt is en het in/en uitrijden van het doodlopende deel van de Keiweg niet wordt geblokkeerd door wachtend autoverkeer. Er is dus geen gevaar dat afslaand verkeer naar de nieuwe appartementen de doorstroming en verkeersafwikkeling op de Keiweg verstoort.

Conclusie

De extra verkeersbewegingen naar aanleiding van de ontwikkeling aan de Keiweg leiden niet tot verkeersafwikkelingsproblemen. De verkeersintensiteit van de Keiweg zal als gevolg van de ontwikkelingen toenemen. Deze verkeerstoename zal echter niet leiden tot problemen met de verkeersafwikkeling. De verkeersintensiteit blijft met verhoging van het planvoornemen onder het theoretisch maximum van 5.000 mvt/etmaal. De wachtrijen voor het verkeerslicht met het kruispunt bij de Ridderstraat zijn ook dusdanig dat de toegang tot de ontwikkeling niet geblokkeerd wordt. Hiermee bestaat er geen gevaar voor de verkeersafwikkeling.

4.7 Watertoets

In Nederland vraagt het aspect water steeds de aandacht. We hebben behoefte aan een schoon en voldoende water – niet te veel en niet te weinig – én we willen een veilige leefomgeving. De verandering van het klimaat vormt daarbij een extra uitdaging. Ruimtelijke ontwikkelingen hebben vaak invloed op de waterhuishouding. De watertoets is het hele proces van vroegtijdig informeren, adviseren, afwegen en uiteindelijk beoordelen van waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen en besluiten.

Beleidskader

Waterschap Brabantse Delta

Het plangebied valt onder beheer van Waterschap Brabantse Delta. De doelen van het waterschap staan beschreven in het Waterbeheerplan 2022 - 2027. Aansluitend hierop hebben de drie Brabantse waterschappen één gezamenlijke Keur, waarin de uitgangspunten zijn opgenomen voor het beoordelen van ontwikkelingen die waterschapsbelangen raken. De waterschappen maken bij het beoordelen van plannen met een toegenomen verhard oppervlak daarbij onderscheid tussen grote en kleine plannen. De grenswaarden voor een verplichting in waterberging is sinds 26 maart 2021 aangescherpt naar 500 m². Dit betekent dat elke ontwikkeling met een verhardingstoename van meer dan 500 m² een compensatieplicht heeft.

Gemeente Oosterhout

Het waterbeleid van de gemeente Oosterhout is vastgelegd in het 'Water- en Rioleringsplan 2017 – 2021'. Dit beleid is verlengd tot 31 december 2023 bij het raadsbesluit van 23 november 2021. In dit rapport zijn het beleid, de ambities en de te nemen maatregelen ten aanzien van grondwater, hemelwater en afvalwater binnen de gemeente opgenomen. In het Water- en Rioleringsplan is opgenomen dat voor nieuwe bouwwerken in bestaand gebied het huishoudelijk afvalwater en hemelwater gescheiden moet worden aangeboden.

Bij nieuwbouw zal, waar mogelijk, het hemelwater worden aangesloten op een regenwaterriolering, infiltreren in de bodem of afgevoerd worden naar het oppervlaktewater. Regels over de omgang met afvalwater zijn belegd in de Verordening afvalwater 2021 van gemeente Oosterhout. Deze verordening is vastgesteld bij het raadsbesluit van 23 november 2021.

Omschrijving plangebied

Het plangebied heeft een oppervlakte van circa 2.450 m² en het maaiveld bevindt zich op circa 5,6 m boven N.A.P. De bodemopbouw van het plangebied wordt gekenmerkt als voornamelijk zandgronden: voedselarm en vochtig tot droog. Conform de wateratlas van de Provincie Noord-Brabant wordt het plangebied gekenmerkt als geschikt voor infiltratie.

De dichtstbijzijnde grondwatertrap is VII (GHG: 80-140, GLG: >120). Deze grondwatertrap komt op circa 750 meter ten oosten van het plangebied voor, binnen stedelijk gebied is geen grondwatertrap bekend. De gemeente Oosterhout heeft een eigen peilbuismeetnet binnen het stedelijk gebied. De dichtstbijzijnde beschikbare peilbuisgegevens zijn van peilbuis SV01 aan de Ridderstraat, tegenover huisnummer 39. De gemeten hoogste grondwaterstand (2007) was rond de 4,4m boven N.A.P. In het plangebied is geen oppervlakte water aanwezig, wel zijn er vijvers in het stadspark ten westen en direct ten zuiden in park 'Brakestein'. In de Keiweg is een regenwaterriool PVC 315 mm gelegen, welke het regenwater afvoert naar het park 'Brakestein'.

Ter hoogte van de Keiweg is tevens een vuilwaterriool beton 500 mm gelegen. Het plangebied maakt geen onderdeel uit van een grondwaterbeschermingsgebied, keurgebieden, of een beschermd gebied voor waterberging, peilbesluitgebied en beschermde natuur.

Beoordeling

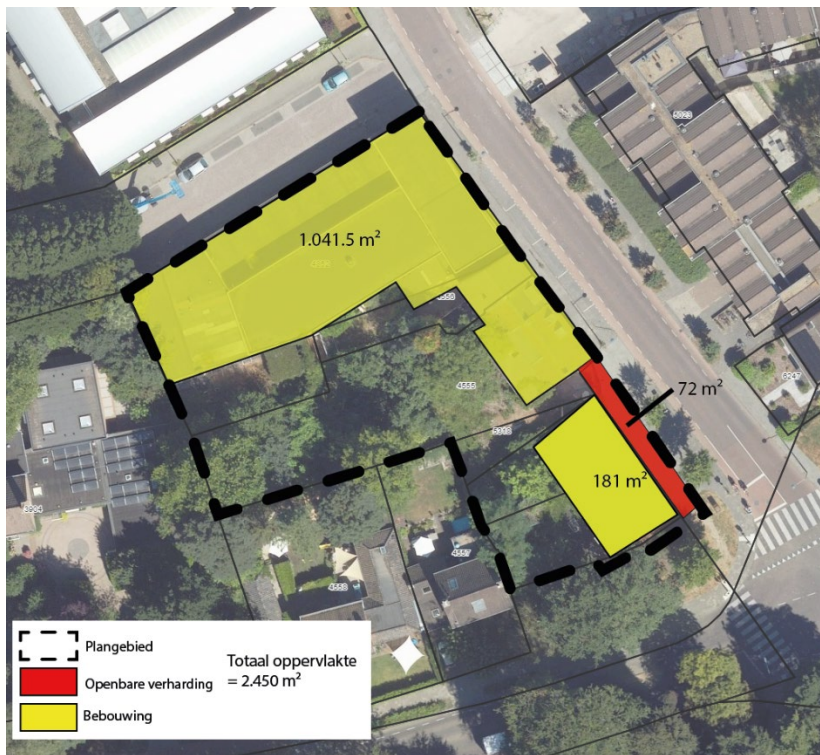
Hemelwater

Indien er een toename is in het verhard oppervlak, moet er een extra investering worden gedaan in waterberging. Volgens het beleid van het waterschap mag je een groen dak in zijn geheel zien als onverhard oppervlak. In de regels is geborgd dat 70% van het dakoppervlak moet worden ingericht als groen dak. Hiermee moet in de berekening 30% van het dakoppervlak worden gezien als verhard oppervlak. Door uit te gaan van 0% verharding van de huidige tuinen, ga je uit van een worst-case benadering bij het bepalen of er wel of geen toename is in het verharde oppervlak. Deze uitgangspunten leiden tot onderstaande berekening. Uit deze berekening blijkt dat er een afname is in het verharde oppervlakte, en geen toename.

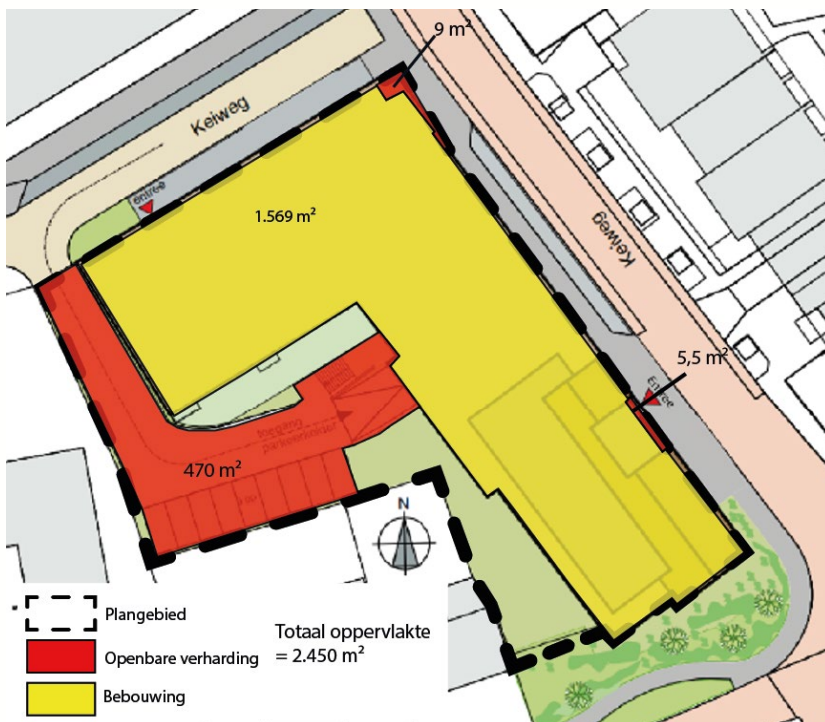
	Huidig m ²	Toekomstig m ²
Dakoppervlak	1.222,5 m ²	470,7
Oppervlakte verharding (weg, parkeervoorziening)	72	484,5
Totaal	1.294,5	955,2
Afname		339,3

Tabel 5: Verhard oppervlakte

In figuur 29 is de huidige situatie afgebeeld en in figuur 30 de beoogde situatie.



Figuur 29: Verhard oppervlakte huidige situatie



Figuur 30: Verhard oppervlakte beoogde situatie

Per saldo is er sprake van een afname van verhard oppervlakte als gevolg van de beoogde ontwikkeling. Dit betekent dat op basis van de Keur van het Waterschap en het vigerende gemeentelijk water- en rioleringsplan er geen verplichting is tot aanleg van een waterbergingsvoorziening. Op dit moment is een hemelwaterverordening in ontwikkeling. Om hier op in te spelen is in overleg met gemeente Oosterhout het volgende afgestemd:

- Ten behoeve van het vertraagd afvoeren van het regenwater er een groen dak wordt gerealiseerd op het platte dak van de vierde verdieping. Het platte dak heeft een totaal oppervlakte van circa 1.391 m². Hiervan is in de planregels via een voorwaardelijke verplichting in artikel 4.2.7 planologisch geborgd dat minimaal 70% ingericht moet worden als groen dak.
- Het dakoppervlak mag afwateren op het gemeentelijk regenwaterriool waarbij het water wordt verzameld aan de westzijde van het gebouw en via een leiding in zuidelijke richting afvoert naar het park 'Brakestein'. Het regenwater op het terrein zelf wordt zoveel mogelijk opgevangen op het eigen perceel. Dit door de parkeerplaatsen uit te voeren als halfverharding en de rest van de terreinverharding onder afschot te leggen en uit te voeren als open verharding.
- Het overtollig regenwater wordt oppervlakkig afgevoerd en via kolken en goten gekoppeld aan het leidingsstelsel die in zuidelijke richting afvoert naar het park 'Brakestein'. Regenwater dat de parkeergarage bereikt wordt opgevangen in een put en eveneens weggepompt via dit leidingsstelsel.
- Met het oog op de waterkwaliteit wordt bij de bouw van het beoogde pand tevens geen gebruik gemaakt van uitlogbare materialen zoals koper, lood en zink.

Afvalwater

Voor de afvoer van het afvalwater wordt het appartementengebouw aangesloten op het gemeentelijk vuilwaterriool in de Keiweg, waarbij (indien nodig) wordt voorzien in een buffervoorziening. Tevens wordt het vuilwater afkomstig van de balkons verwerkt richting dit vuilwaterriool. De eerder genoemde afvalwaterverordening bevat daarvoor een aantal indieningsvereisten. De uitwerking van het rioleringsplan vindt plaats in samenspraak met de gemeente Oosterhout.

Conclusie

In het kader van deze ruimtelijke procedure zijn de gevolgen voor de waterhuishouding inzichtelijk gemaakt en de daaruit voortvloeiende waterbergingsbehoefte. In de regels van het bestemmingplan is via een voorwaardelijke verplichting in artikel 4.2.8 deze waterberging ook planologisch verankerd. Geconcludeerd kan worden dat er met het voorliggend plan geen waterschaps- of gemeentelijke belangen in het geding zijn. Er is derhalve geen belemmering aanwezig vanuit het aspect water.

4.8 Flora en fauna

Sinds 1 januari 2017 is de Wet natuurbescherming (Wnb) in werking gesteld. Deze wet regelt de bescherming van natuurgebieden die uniek zijn voor Nederland en Europa. De bescherming is specifiek gericht op de bescherming van dieren, planten, bossen en andere houtopstanden. Een quickscan natuurwetgeving is nodig om inzicht te geven in het mogelijke effect van een nieuwe ontwikkeling op beschermde flora, fauna, Natura 2000-gebieden en overige beschermde natuurgebieden.

Quickscan natuurwetgeving

De eerste stap in het onderzoek of er beschermde soorten of gebieden in de omgeving van het plangebied zijn, is de zogenoemde quickscan natuurwetgeving. In dit specifieke geval is de uitgevoerde quickscan een actualisatie van ecologische onderzoeken die dateren uit 2017. De quickscan natuurwetgeving is uitgevoerd door Buro Maerlant op de voorgenomen planlocatie. De bijbehorende onderzoek rapportage is als bijlage 7 toegevoegd.

Uit de quickscan natuurwetgeving is gebleken dat in het plangebied mogelijk zoogdieren en amfibieën voorkomen die onder Wnb zijn beschermd. De soorten in kwestie zijn algemeen voorkomende soorten (zogenaamde A-soorten). Dit houdt in dat deze soorten verstoord mogen worden zonder dat daar vooraf een ontheffing voor is verkregen. Wel geldt altijd de Zorgplicht (artikel 1.11 Wnb). Deze houdt in dat nadelige gevolgen voor dieren en planten altijd zoveel mogelijk voorkomen moeten worden. Om aan deze algemene zorgplicht te voldoen, moeten dieren die tijdens werkzaamheden worden aangetroffen, zo snel mogelijk naar een aangrenzende locatie buiten het plangebied worden verplaatst.

Verder is gebleken dat de te slopen bebouwing mogelijk vleermuisverblijven bevat. Het slopen van deze bebouwing kan daarom leiden tot verstoring of vernietiging van vleermuizen en hun verblijven. Alle vleermuissoorten zijn beschermd onder het vleermuisprotocol. Conform dit protocol dient er een vervolgonderzoek vleermuizen uitgevoerd te worden. Om vertraging te voorkomen wordt tevens geadviseerd om alvast vleermuiskasten in de omgeving op te hangen.

Ten slotte is er een kans op aanwezigheid van nesten van de huismus en gierwaluw in de te slopen bebouwing. Deze twee vogels zijn beide jaarrond beschermde soorten en voor beiden wordt een vervolgonderzoek geadviseerd.

Aanvullend ecologisch onderzoek

Na aanleiding van de constatering uit de quickscan natuurwetgeving is een aanvullend onderzoek ecologie naar huismus, gierwaluw en vleermuizen uitgevoerd in het kader van de Wet natuurbescherming. Dit aanvullend onderzoek is uitgevoerd door Blom ecologie, het rapport is opgeleverd op 31 oktober 2022 en bijgevoegd als bijlage 8. In dit aanvullend onderzoek is geconstateerd dat het plangebied geen nesten van huismussen of gierwaluwen bevat. Voor deze twee soorten is de beoogde ontwikkeling geen belemmeringen. Ten aanzien van vleermuizen is gebleken dat er twee verblijfplaatsen van vleermuizen (specifiek gewone dwergvleermuis zomerverblijf) aanwezig zijn in het plangebied.

Beschikking ontheffing Wet natuurbescherming

Er is ten aanzien van de gewone dwergvleermuis een ontheffing van de Wet natuurbescherming aangevraagd op 26 april 2023. Behorende bij de ontheffingsaanvraag is een mitigatieplan opgesteld door Blom ecologie en bijgevoegd als bijlage 9. Op basis van de ingediende aanvraag, met bijbehorende stukken, heeft Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant op 6 juni 2023 besloten om, onder voorwaarden, ontheffing te verlenen voor de verstoring van de verblijfplaats van de gewone dwergvleermuis. Op deze ontheffing zijn er geen bezwaren ingediend waardoor de ontheffing voor de verstoring van de verblijfsplaats van de gewone dwergvleermuis onherroepelijk is verklaard. De beschikking is voor de volledigheid bijgevoegd als bijlage 10.

4.9 Bomeneffectanalyse

Op 3 maart 2019 is een bomeneffectanalyse (BEA) uitgevoerd (zie bijlage 11). Ter voldoening aan de randvoorwaarden en uitgangspunten van de raad (zie paragraaf 3.3.5) is deze BEA opgevolgd door een windbelastingsonderzoek voor de bomen in het nabijgelegen Park Brakestein (zie bijlage 12). Omdat het bouwplan sindsdien is aangepast (vergroting van de afstand van het nieuwe gebouw met 2 tot 5 meter ten opzichte van het Park Brakestein), heeft er medio 2024 een actualisatie plaats gevonden (zie bijlage 13). Uit de actualisatie (zie bijlage 13) blijkt dat onder het treffen van maatregelen er in totaal 10 bomen niet te handhaven zijn. Van deze bomen staan er 4 op gemeenteground.

Daarnaast kunnen er 6 bomen op grond van de ontwikkelaar niet worden gehandhaafd, waarvan 1 boom ook zonder de onderhavige ontwikkeling niet kan worden gehandhaafd, en kap sowieso wordt geadviseerd. De bomen op gemeentegrond worden gecompenseerd conform het gemeentelijk beleid (zie paragraaf 3.3.8). Waarbij niet alleen de bomen worden gecompenseerd die volgens de BEA uit 2024 als direct gevolg van de herontwikkeling verdwijnen (4 stuks), maar ook die bomen in het openbaar gebied die reeds zijn afgestorven (1 boom), niet meer aanwezig zijn (1 boom), op de lange termijn sowieso niet te handhaven zijn (1 boom) of omwille van een onevenredige beperking van de lichttoetreding in de appartementen op termijn zullen moeten worden geveld (1 boom). De overige bomen die volgens de BEA uit 2024 niet te handhaven zijn, vallen niet onder het gemeentelijk groenbeleid. Daarnaast is het behoud van deze bomen niet noodzakelijk om te spreken van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties.

Daarvoor wordt, ook in dit specifiek geval, de toetsing aan het gemeentelijk groenbeleid en de compensatie die daaruit voortvloeit als voldoende gezien. Uitzondering hierop vormt de boom met het nummer 703. Ondanks dat instandhouding van deze boom voor een evenwichtige toedeling aan functies niet noodzakelijk wordt geacht, wordt gezien het belang wat de eigenaar van deze boom heeft met het behoud van deze boom, in de regels een voorwaardelijke verplichting opgenomen. Deze verplichting voorziet erin dat er maatregelen worden getroffen (zoals genoemd in de BEA uit 2024) tijdens en na de realisatie van het appartementencomplex, die gericht zijn op de instandhouding van deze boom. Tot het moment dat de eigenaar van de boom, de instandhouding van deze boom niet langer wenst of blijkens deskundig advies de boom, ondanks het treffen van maatregelen zoals genoemd in de BEA uit 2024, niet langer te handhaven is.

Uit het windbelastingsonderzoek (bijlage 12) blijkt dat de extra windversnelling als gevolg van de nieuwbouw, op basis van de theoretische windlastberekening geen aanwijzing geeft voor een toename van breukgevoeligheid of instabiliteit voor de bomen in het park Brakestein. In de actualisatie (bijlage 13) is aangegeven dat het aangepaste bouwplan verder weg van dit park is gelegen, en de vorm (hoogte en lengte) van het gebouw niet wezenlijk anders wordt. Daarmee is de wijziging van het ontwerp niet van (negatieve, wel van positieve) invloed op de conclusies uit het windbelastingsonderzoek. Een actualisatie van het windbelastingsonderzoek voor de bomen in het park Brakestein is om deze reden niet nodig.

Conclusie

Op basis van de uitgevoerde onderzoeken is er sprake van een aanvaardbare situatie betreffende de bomen in én rond het plangebied.

4.10 Stikstof

Een ruimtelijke ontwikkeling mag niet leiden tot een significant negatief effect op Natura 2000-gebieden. Een van deze negatieve effecten betreft het aspect stikstof. Overbelasting met stikstofdepositie vormt al jarenlang een probleem voor zowel de verwezenlijking van de instandhoudingsdoelstellingen in veel Natura 2000-gebieden, als voor het mogelijk maken van economische ontwikkelingen die stikstofdepositie veroorzaken.

De stikstofdepositie is berekend door middel van een AERIUS berekening. De AERIUS berekening is uitgevoerd voor de bouw- en gebruiksfase. De rekenresultaten zijn niet hoger dan 0,00 mol/ha/jaar. Hierdoor voldoet het plan aan de Wet natuurbescherming. De stikstofrapportage met bijbehorende AERIUS berekeningen is toegevoegd als bijlage 14. Het aspect stikstof vormt hierdoor geen bedreiging voor de voorgenomen ontwikkeling. Ten behoeve van de juridisch-planologische borging is in de regels van het bestemmingsplan een voorwaardelijke verplichting opgenomen, waarin de maximale totale stikstofemissie is vastgelegd.

Conclusie

Er is gekeken naar de stikstofdepositie voor het plangebied door middel van een AERIUS berekening. Hieruit is gebleken dat er geen negatieve effecten zijn op Natura 2000-gebieden rondom het plangebied. Aanvullend onderzoek is daarom niet nodig. Op deze wijze is er voldaan aan de verantwoording stikstof.

4.11 Archeologie en cultuurhistorie

De Erfgoedwet, van kracht sinds 1 juli 2016, bundelt wet- en regelgeving op het gebied van behoud en beheer van het cultureel erfgoed in Nederland in één nieuwe wet. Samen met de Omgevingswet die naar verwachting in juli 2023 wordt ingevoerd, wordt een integrale bescherming van ons cultureel erfgoed mogelijk. Het voornaamste doel is om het cultuurhistorische karakter van Nederland op gebiedsniveau te behouden en te versterken.

Ieder nieuw bestemmingplan moet een analyse van cultuurhistorische waarden bevatten. In de toelichting van het bestemmingsplan dient een beschrijving te worden opgenomen hoe met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden. Ook de facetten historische (steden)bouwkunde en historische geografie dienen te worden meegenomen in de belangenafweging. Hierbij gaat het om zowel beschermde als niet formeel beschermde objecten en structuren.

4.11.1 Archeologie

Op 25 januari 2012 heeft de gemeenteraad de Erfgoedkaart Oosterhout vastgesteld. Deze kaart geeft de archeologische verwachtingen en archeologische en cultuurhistorische waarden in Oosterhout weer waardoor deze als volwaardig belang in ruimtelijke planvorming mee kunnen worden gewogen. Tevens worden op deze kaart de voorschriften vastgesteld voor de omgang met archeologische bodemschatten in de ruimtelijke inrichting en in bouwprojecten.

Op basis van deze kaart geldt voor het plangebied de volgende archeologische waarden:

- terrein met hoge archeologische waarde;
- historisch lint.

Ingevolge het gemeentelijk archeologie beleid uit de Erfgoedverordening geldt dat voor gebieden met een hoge archeologische verwachting bodemingrepen die het bodemarchief zouden kunnen aantasten, niet zijn toegestaan. Indien een ingreep dieper gaat dan 0,5 meter onder maaiveld en de ingreep een oppervlak heeft van 100 m² of meer, dan moet ingevolge deze verordening middels een archeologisch onderzoek worden aangetoond of er waarden zijn te verwachten en zo ja, hoe daar mee bij het realiseren van het plan rekening wordt gehouden.

Voor het planvoornemen worden ingrepen uitgevoerd dieper dan 0,5 meter onder maaiveld en ingrepen met groter oppervlak dan 100 m², waardoor het nodig is dat een archeologisch onderzoek wordt uitgevoerd.



Figuur 31: Archeologische beleidskaart

Beoordeling

Voor het plangebied is een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd, tevens bijgevoegd als bijlage 15. Door de ligging van het plangebied in de oude bewoningskern langs het historische lint van Oosterhout, geldt een hoge verwachting. De verstoringsgraad ter plaatse van de showroom en het woonhuis op nummers 74 en 76-78 is hoog. Hier worden geen archeologische resten in situ meer verwacht. Geadviseerd wordt dit deel van het plangebied vrij te geven ter ontwikkeling. Ter plaatse van de overige huizen worden ook bodemverstoringen verwacht, maar de exacte mate is niet bekend. Vanuit de gemeente is toch gewenst het volledige plangebied te onderzoeken. Daarom zal het vervolgonderzoek het volledige plangebied betreffen.

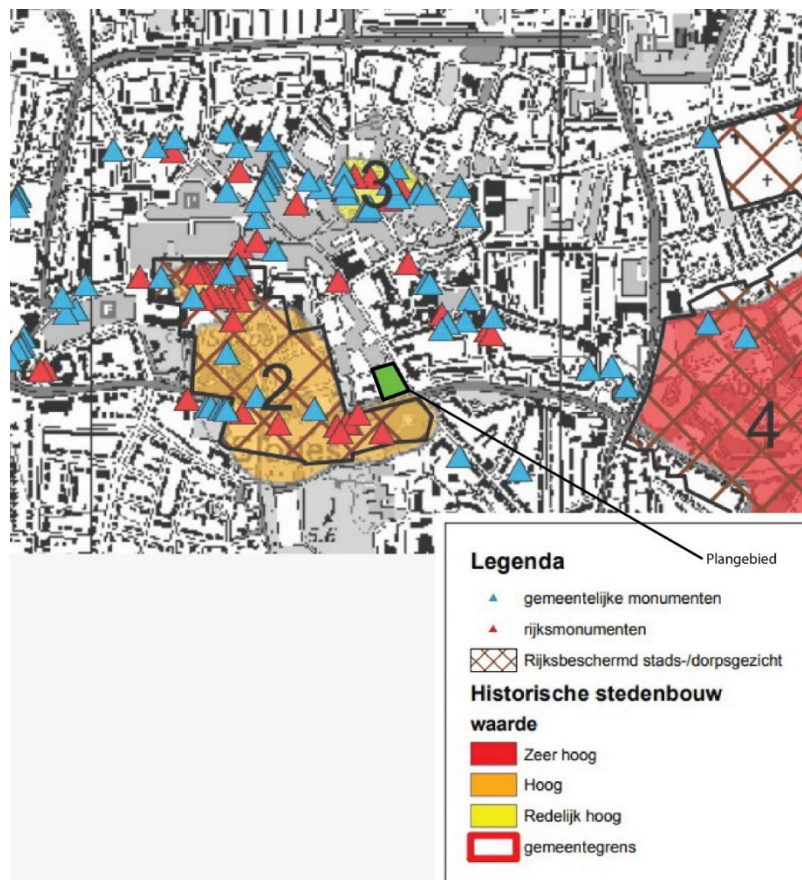
Dit onderzoek vindt plaats middels verkennende boringen in de bodem. Met behulp van het verkennend onderzoek kan onderzocht worden of de bodemopbouw nog intact is en op welke niveaus archeologische resten kunnen voorkomen. Op basis van de resultaten van een verkennend booronderzoek kan worden beoordeeld of er eventueel vervolgonderzoek van toepassing is.

Conclusie

In voorliggend bestemmingsplan is de dubbelbestemming 'Waarde –archeologie' overgenomen. Hierdoor is geborgd dat, ten behoeve van de bouwplannen, nader archeologisch onderzoek wordt uitgevoerd.

4.11.2 Cultuurhistorie

Voor het vaststellen van de cultuurhistorische waarde van het plangebied is de Erfgoedkaart van de gemeente Oosterhout beoordeeld. Bij bestudering van de Waardenkaart voor historische geografie, welke onderdeel is van de Erfgoedkaart, is gebleken dat de Keiweg een historische ontsluitingsroute van Oosterhout is. Deze weg heeft een redelijk hoge cultuurhistorische waarde. Het plangebied zorgt niet voor een aanpassing van het tracé van de weg. De voorgevel van de nieuwbouw wordt gesitueerd in de voorgevellijn van de naastgelegen percelen. Daarmee doet het plan geen afbreuk aan de cultuurhistorische waarde van deze weg. Binnen het onderhavige plangebied dan wel in de directe omgeving zijn geen cultuurhistorische objecten of monumenten aanwezig.



Figuur 32: Erfgoedkaart Oosterhout

4.12 Schaduwwerking en privacy

4.12.1 Schaduwwerking

Binnen Nederland worden er geen formele eisen gesteld aan de bezonning van woningen of andere bouwwerken. Gemeenten zijn dus vrij om hun eigen eisen te stellen aan de bezonning. Wel bestaat er de zogenaamde TNO-norm voor bezonning van woonkamers. Volgens de lichte TNO-norm is er sprake van een voldoende bezonning bij tenminste twee mogelijke bezonningsuren per dag in de periode van 19 februari t/m 21 oktober (gedurende acht maanden) ter plaatse van het midden van de vensterbank aan de binnenkant van het raam van de woonkamer. Op verzoek van de gemeente Oosterhout is deze norm ook in dit onderzoek gebruikt. De bezonningsstudie is als bijlage 16 opgenomen.

Conclusie

Naar aanleiding van de opgestelde bezonningsstudie is de conclusie dat de schaduwwerking op de omliggende woningen voldoet aan de lichte TNO-norm van minimaal 2 uur bezonning per dag.

4.12.2 Privacy

In het kader van dit plan is een privacy studie uitgevoerd om te bepalen of door de nieuwbouw sprake is van een aantasting van privacy in vergelijking tot de huidige (planologische) situatie. In deze paragraaf wordt ingegaan op de resultaten. De privacy studie is opgenomen als bijlage 17.

Analyse

Uit jurisprudentie blijkt (zie onder andere de uitspraken van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 19 februari 2020 (kenmerk: 201901149/1/R3) en die van 15 januari 2020 (kenmerk: 201906614/1/R3)) dat verlies van privacy geen reden kan zijn om te oordelen dat er geen sprake is van een goede ruimtelijke ordening, zeker niet in een verstedelijkte omgeving, waar afstemming is gezocht op de bouwhoogte van omliggende panden. Ondanks deze jurisprudentie is er in deze paragraaf gekeken naar de individuele effecten op privacy. De individuele effecten op privacy worden afgewogen tegen het algemeen belang van deze herontwikkeling.

In het planvoornemen wordt, in vergelijking met het vigerend recht, de afstand van de beoogde bebouwing tot de woningen aan de Ridderstraat 39 en 41 verkleind. Hierdoor verandert de situatie t.o.v. de privacy voor deze woning. Doordat de balkons van de beoogde appartementen georiënteerd zijn op de kopgevel van deze woning ontstaat er geen direct zicht in de woning zelf. Wel is er vanuit de balkons van het planvoornemen direct zicht op de tuinen van Ridderstraat 39 en 41, wat leidt tot inbreuk op de privacy. Deze inbreuk op de privacy wordt in de praktijk echter nog verminderd door het opgaand groen wat aanwezig is in de tuinen van deze bewoners.

Ten opzichte van de woning op Ridderstraat 37 wordt de afstand tot de woonperceel, in vergelijking met het gebouw wat hier voorheen stond, vergroot. Het planvoornemen staat een hogere bebouwing toe dan het vigerende bestemmingsplan. De beoogde bebouwing krijgt echter alleen op de eerste woonlaag een raam en vanaf de tweede woonlaag een gesloten gevel. Om dit juridisch te borgen is het bestemmingsplan voorzien van een verbodsregeling op gevelopeningen op de 2e, 3e en 4e woonlaag die direct zicht geven op het perceel Ridderstraat 37, zie figuur 33 voor een impressie hiervan. Om enige flexibiliteit te behouden, zal de regeling worden voorzien van een binnenplanse omgevingsvergunning, die het college de bevoegdheid geeft om medewerking te verlenen aan gevelopeningen die (deels) wel direct zicht geven op het perceel Ridderstraat 37. Waarbij privacy als toetsingscriterium zal worden opgenomen. Alleen vanuit de eerste verdieping is er daarom zicht op de woning en in de tuin aan de Ridderstraat 37. De huidige bebouwing heeft op de eerste verdieping ook een raam, waardoor het planvoornemen niet tot extra inbreuk op de privacy leidt. Tot slot draagt het opgaand groen wat aanwezig is in de tuin van deze bewoner bij aan het behoud van de privacy.



Figuur 33: Impressie gevel zonder zicht

Aan de Keiweg liggen richting het centrum aan weerszijden een aantal appartementencomplexen. Vanuit de beoogde bebouwing is er zicht op de appartementencomplexen. Gezien de afstand is de inbreuk op privacy echter beperkt.

Naar aanleiding van een zienswijze is er een regeling opgenomen die het onmogelijk maakt om ondergeschikte bouwonderdelen (zoals een balkon) op een kortere afstand dan 8,3 meter van de woningen aan Ridderstraat 37, 39 of 41 te bouwen. Deze aanpassing heeft een positief effect op de beleving van privacy

Conclusie

Er is in het ontwerp aandacht besteed om de privacy van de bestaande woningen zoveel mogelijk te behouden. Echter is er, vooral in de tuinen, enige inbreuk op privacy. Met de herontwikkeling van de planlocatie wordt echter voorzien in de woonbehoefte in een stedelijk milieu, het creëren van een entree naar de binnenstad en het op gang helpen van doorstroming. De bovengenoemde vermindering van privacy in met name de tuinen wordt, mede gezien de jurisprudentie hierover, als acceptabel geacht.

4.13 Lichthinder

Als gevolg van de planontwikkeling komt er op de doodlopende straat van de Keiweg een nieuwe in- en uitrit. Als gevolg van de uitrijdende auto's kunnen bewoners van zorgcentrum De Doelen mogelijk lichthinder van het autoverkeer ondervinden. Tot dit doel is inzichtelijk gemaakt wat hiervan de impact is en of sprake is van een acceptabel woon- en leefklimaat.

Ondanks dat de uitgangspunten en randvoorwaarden van de raad sec het uitrijdend verkeer betreffen, wordt er in het kader van een goede ruimtelijke ordening in deze paragraaf gegaan op het inrijdend verkeer

Uitgangspunten

Over de lichtbundel van koplampen van auto's is geen wet- en regelgeving aanwezig. Wel gelden er normen voor de wijze waarop koplampen moeten worden afgesteld. Deze normen beogen de bestuurder zicht te geven op de weg en zorgen ervoor dat de auto voldoende zichtbaar is voor medeweggebruikers. Over lichthinder in het algemeen is een richtlijn beschikbaar van de NSW. Deze richtlijn is opgesteld ter voorkoming van lichthinder ter plaatse van onder andere woningen door straatverlichting, reclameverlichting, sportverlichting enz. De richtlijn gaat niet in op hinder door de lichtbundel van koplampen van auto's. Dit betekent echter niet dat er geen hinder ondervonden kan worden van de lichtbundel van koplampen.

Op basis van onderzoek kan echter niet kwantitatief worden vastgesteld of er over het algemeen geen hinder van de lichtbundel van koplampen wordt ondervonden. Er is daarom een kwalitatieve beoordeling uitgevoerd van de situatie.

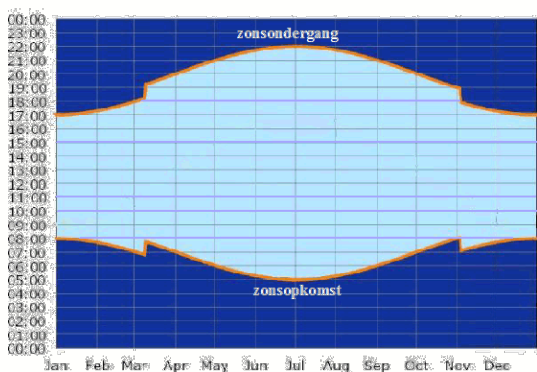
Beoordeling uitrijdend verkeer

De uitrijdende auto's van de beoogde in- en uitrit kunnen lichthinder veroorzaken voor de bewoners van het zorgcentrum De Doelen. In bijlage 18 is verbeeld hoe de lichtbundel richting het zorgcentrum schijnt. Relevant daarbij is dat de internationale wetgeving (Artikel 6.2.4.2 van reglement nr. 48 van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties) stelt dat de koplamphoogte van een personenauto minimaal 0,5 meter en maximaal 1,2 meter boven maaiveld mag bedragen en moet voldoen aan de eis dat er boven de horizon geen licht meer uit de koplamp mag komen. De koplamp dient daarnaast zo te zijn afgesteld dat de bundel 1% (= op 100m 1 meter naar beneden) naar beneden is gericht.

Bij een minimale en gemiddelde koplamphoogte zal het licht van de koplampen schijnen op de beukenhaag van het zorgcentrum. De beukenhaag heeft een hoogte van ongeveer één meter en is het hele jaar voorzien van blad. In de periode dat de haag groen is, zal van instraling geen sprake zijn. Ook in de winterperiode is de haag blad-dragend maar is de bladdichtheid minder en zal de beukenhaag beperkt licht doorlaten. Bij een maximale koplamphoogte zal het licht net boven de beukenhaag in de woning schijnen. Het licht schijnt de woning in op een hoogte van ongeveer één meter. Hiermee wordt directe lichthinder zoveel als mogelijk voorkomen. In de praktijk dragen geparkeerde auto's, op de langspaarkeerplaatsen aan de Keiweg, ook bij aan de afschermende werking ten aanzien van lichthinder.

Verkeersbewegingen per dagdeel

Het uitgangspunt van lichthinder is, dat er alleen sprake kan zijn van hinder wanneer de verlichtingssterkte door de koplampen hoger is dan de verlichtingssterkte die ontstaat door daglicht. In onderstaande figuur is te zien wanneer in Nederland de zon op- en ondergaat.



Figuur 34: Tijden zonsondergang en -opgang

De periode van 19.00 tot 23.00 uur is vooral van belang omdat dit de periode is waar het donker kan zijn en gebruik wordt gemaakt van de woonkamer. In de winterperiode zal dit nog iets langer zijn, omdat het vanaf circa 17.00 uur donker is. Voor de zomerperiode is dit korter, omdat de zon dan later onder zal gaan. De periode van 07.00 tot 19.00 uur is nauwelijks van belang omdat in deze periode de zon schijnt en dus geen overlast ervaren kan worden. In de winterperiode zal dit nog iets korter zijn, omdat het later licht wordt. Voor de zomerperiode is dit langer, omdat de zon dan later onder zal gaan. De periode van 23.00 tot 07.00 uur is niet van toepassing omdat er in deze periode nauwelijks gebruik wordt gemaakt van de woonkamer.

In de CROW publicatie 256 zijn kengetallen opgenomen over de verdeling van het verkeer over de dagdelen. In tabel 7 van deze publicatie is een verdeling van het aantal motorvoertuigbewegingen (mvt) naar dagdeel van het werkdagemaal opgenomen. In onderstaande tabel zijn deze kengetallen opgenomen. Het woonmilieutype in Oosterhout is daarbij getypeerd als 'centrum-stedelijk met hoge dichtheid'. Passen we deze kengetallen toe op de verkeersgeneratie van het plan (312 mvt/etmaal) dan komt de verdeling van het vertrekkend verkeer uit op de onderstaande verdeling:

Tijdperiode	Percentage motorvoertuigen naar dagdeel van het werkdagemaal	Percentage vertrekkend verkeer naar dagdeel	Aantal motorvoertuigbewegingen vertrekkend verkeer naar dagdeel
07.00 – 19.00 uur	70%	54%	119
19.00 – 23.00 uur	25%	36%	28
23.00 – 07.00 uur	5%	69%	11

Tabel 6: Verdeling motorvoertuigen per etmaal naar dagdeel

Van 19.00 tot 23.00 uur is de periode waarop er vooral lichthinder kan worden ervaren. Het aantal autobewegingen dat het plangebied in deze periode verlaat is beperkt. Het gaat om 28 auto's in een periode van vier uur.

De koplampen van inrijdend verkeer hebben sec een effect op het perceel Ridderstraat 37. Internationale wetgeving bepaald dat een koplamp van een personenauto (vrachtauto's zullen geen tot zeer sporadisch gebruik maken van de inrit) zich op een maximale hoogte van 1,2 meter mag bevinden, er boven de horizon geen licht mag schijnen en de bundel 1% naar beneden is afgesteld (zie hiervoor). Het deel van perceel Ridderstraat 37, wat grenst aan de inrit, beschikt reeds over een 2 meter hoge tuinmuur. Hierdoor is bij de maximale koplamphoogte geen sprake van lichthinder door inrijdend verkeer. Qua borging van de werking van een dergelijke muur, is er in de planregels een voorwaardelijke verplichting opgenomen die erin voorziet dat op grond en op kosten van de ontwikkelende partij, een 2 meter hoge erfscheiding wordt geplaatst en in stand wordt gehouden.

Conclusie

Uitrijdend verkeer met een minimale en gemiddelde toegestane koplamphoogte (personenauto's) veroorzaken geen lichthinder voor de bewoners van het zorgcentrum De Doelen. Voertuigen met een maximale toegestane koplamphoogte, zoals vrachtwagens en bestelbussen, kunnen wel mogelijk in beperkte mate lichthinder veroorzaken. Gelet op het beperkt aantal voertuigen dat het plangebied in de avondperiode via de uitrit verlaat, in combinatie met de afscherpende werking van de aanwezige parkeer- en groenelementen bij zorgcentrum De Doelen, is geconcludeerd dat de lichtinstraling minimaal is en niet leidt tot een onaanvaardbare aantasting van het woon- en leefklimaat. Voor wat betreft het inrijdend verkeer is er door de verplichting tot het oprichten en in stand houden van een muur van 2 meter hoog, geen sprake van lichthinder op het belendende perceel.

4.14 Kabels en leidingen

Kabels, leidingen en straalpaden dienen te worden beschermd tegen ingrepen die de werking ervan kunnen bedreigen. Aan de andere kant dient de omgeving te worden beschermd tegen het gevaar dat van bestaande en toekomstige leidingen, kabels en hoogspanningslijnen kan uitgaan. Uit inventarisatie is gebleken dat er zich binnen of in de directe omgeving van het plangebied geen relevante kabels, leidingen of straalpaden bevinden, waarvoor een planologische regeling moet worden opgenomen.

4.15 Duurzaamheid

Duurzaamheid is een breed begrip. In een duurzamere wereld wordt gekeken of mens (*people*), milieu (*planet*) en economie (*profit*) met elkaar in evenwicht kunnen zijn, zodat we de aarde niet uitputten. Om te zorgen voor deze balans heeft Nederland zich geconformeerd aan het klimaatakkoord, wat heeft geresulteerd in de klimaatwet. Dit zorgt voor nieuwe uitdagingen op het gebied van ruimtelijke ontwikkeling voor een duurzame en gezondere leefomgeving, ook in Oosterhout. Naast het feit dat de gemeente hierin een belangrijke voorbeeldrol en eigen verantwoordelijkheid heeft, willen we het nemen van duurzamere keuzes vooral stimuleren en faciliteren. Daarbij moet er meer ruimte zijn voor eigen initiatieven en eigen verantwoordelijkheid van burgers, bedrijven en belangengroeperingen.

Het belangrijkste afwegingskader voor duurzaamheid is, naast wet- en regelgeving, de in 2019 door de gemeenteraad vastgestelde documenten "Ambities voor de energietransitie Oosterhout 2030" en de "Routekaart energietransitie 2019-2022", alsmede de in 2021 vastgestelde "Transitievisie Warmte – Aardgasvrij Oosterhout". Duurzaamheid bestaat voor de gemeente Oosterhout uit drie speerpunten: energietransitie, circulariteit en klimaatadaptatie.

4.15.1 Energietransitie

De huidige samenleving zorgt voor uitputting van de huidige energiebronnen (fossiel). Met de energietransitie wordt gewerkt aan een samenleving waar sprake is van duurzaam opgewekte hernieuwbare energie. Deze transitie is essentieel om de nationale doelstellingen op het gebied van CO₂-reductie te behalen. De Klimaatwet zegt dat er 49% CO₂ gereduceerd moet worden in 2030 ten opzichte van de uitstoot in 1990. Ook Oosterhout moet voldoen aan de landelijke doelstellingen. Naast het gebruik van duurzame energie, draagt het verminderen van energieverbruik (isoleren) ook bij aan het reduceren van CO₂ uitstoot.

De gemeente beoordeelt (ver-)bouwplannen op de bijdrage aan de lokale, regionale of nationale duurzaamheidsdoelstellingen. Deze doelstellingen zijn verwoord in het ambitie document Energietransitie Oosterhout 2030 en de RES West-Brabant. Het absolute minimum staat beschreven in het Bouwbesluit, waarin eisen ten aanzien van de EPC en geluidisolatie zijn opgenomen. Sinds januari 2021 is de BENG-eis ingevoerd (Bijna Energie Neutraal Gebouw). De gemeente Oosterhout heeft de ambitie om op het gebied van duurzaamheid een extra inspanning boven op het bouwbesluit te stimuleren.

4.15.2 Circulariteit

Binnen de gemeente Oosterhout wordt gestreefd naar het bundelen van lokale kennis, technologie en innovaties om zo een meer circulaire lokale economie te krijgen. Een circulaire economie draagt bij aan het hergebruik van materialen, producten en diensten in plaats van de vernietiging daarvan. Het gebruik van biobased producten, gemaakt van hernieuwbare grondstoffen, draagt bij aan circulariteit en een duurzame samenleving, en wordt daarom gestimuleerd door de gemeente Oosterhout.

4.15.3 Klimaatadaptatie

Een veranderd klimaat heeft gevolgen voor de samenleving. Wateroverlast, droogte, hitte en bodemdaling komen in meer of mindere mate regelmatig voor en dat neemt de komende jaren verder toe. Vanuit de landelijke overheid is bepaald dat Nederland in 2050 zo goed mogelijk klimaatbestendig moet zijn ingericht. In de 'Nationale Klimaatadaptatiestrategie 2016' (NAS), het Uitvoeringsprogramma NAS en in het Deltaplan Ruimtelijke Adaptatie (DPRA) wordt klimaatadaptatie verder uitgelegd. De gemeente streeft naar een klimaatbestendig Oosterhout in 2050. Dit betekent dat de woningen en de ruimtelijke inrichting aangepast moeten worden zodat ze bestand zijn tegen onder andere hitte, droogte en wateroverlast. Bovendien moet dit ervoor zorgen dat de kwaliteit van de leefomgeving wordt vergroot.

De gemeente stelt momenteel beleid op waarin de gevolgen van klimaatverandering inzichtelijk worden gemaakt op ons grondgebied. Dit beleid dient ook als ruimtelijke onderbouwing voor het stellen van toekomstige planregels in het bestemmingsplan. Hierbij ziet de gemeente Oosterhout het programma van eisen uit het Convenant Klimaatadaptief Bouwen en het Manifest Bouwen voor Natuur, beide van de provincie Zuid-Holland, als richtinggevend. Voor nu verwacht de gemeente Oosterhout dat bij nieuwe ontwikkelingen de uitkomsten van de stresstesten worden meegenomen bij de ontwikkeling van plannen. De nieuwe ontwikkeling mag de situatie in het plangebied en omliggende gebied voor de thema's hitte, droogte en wateroverlast niet verergeren ten opzichte van de bestaande situatie, en draagt het liefst bij aan het verminderen daarvan. De initiatiefnemer moet in het bestemmingsplan aangeven welke maatregelen genomen worden om het project klimaatbestendig te maken.

Beoordeling

In de oorspronkelijke situatie is het plangebied bijna volledig verhard. Met de herontwikkeling van de locatie is, naast het woonprogramma met bijbehorende parkeergelegenheid, een nieuwe inrichting van het plangebied zorgvuldig tot stand gekomen. Binnen het plangebied wordt een groen dak gerealiseerd om hittestress, waterberging en leefbaarheid te verbeteren. Het appartementencomplex wordt duurzaam ontwikkeld. Bijzondere aandacht gaat uit naar de energiezuinigheid van het gebouw. Het appartementencomplex wordt gasloos gerealiseerd door onder andere gebruik te maken van zonnepanelen en warmtepomptechniek conform de BENG eisen. Het wettelijk kader voor circulariteit is de Milieu Prestatie Gebouw (MPG). Dit kader gaat in op het materiaalgebruik van bebouwing in relatie tot de duurzaamheid. De maximale grenswaarde op het moment van vaststelling van het bestemmingsplan bedraagt 0,8. De ontwikkelaar heeft de ambitie uitgesproken om met de ontwikkeling 20% onder deze waarde uit te komen. Waardoor binnen de beoogde ontwikkeling verder gegaan wordt dan de MPG norm.

4.16 Vormvrije m.e.r.-beoordeling

In het voorstadium van een ruimtelijke ontwikkeling is het van belang om na te gaan of er mogelijk significant nadelige milieueffecten op kunnen treden. De milieueffectrapportage (m.e.r.) is hiervoor als wettelijk instrumentarium ontwikkeld. Het doel hiervan is om het milieubelang volwaardig te laten meewegen bij de voorbereiding en vaststelling van plannen en besluiten.

Op 7 juli 2017 is een wetswijziging van het Besluit milieueffectenrapportage inwerking getreden. De wetswijziging heeft tot gevolg dat nu ook onder de drempelvoorwaarden uit de D-lijst van het Besluit MER een formele procedure en apart besluit is vereist. De voorgenomen herziening van het bestemmingsplan kan daarbij worden aangemerkt als activiteit die, zij het onder de opgenomen drempelwaarden, voorkomt in onderdeel D van het Besluit milieueffectrapportage. Daardoor is formeel sprake van een wijziging van een 'stedelijk ontwikkelingsproject' en dient een vormvrije m.e.r.-beoordeling te worden opgesteld.

Voorafgaand aan de terinzagelegging van onderhavig bestemmingsplan is een vormvrije m.e.r.-beoordeling uitgevoerd. De beoordeling, d.d. 27 oktober 2023, is als bijlage 19 toegevoegd. Gelet op de kenmerken van de bestemmingsplanwijzigingen en de hiermee samenhangende (potentiële) milieueffecten, is geconcludeerd dat het planvoornemen van dusdanig beperkte invloed op het milieu is dat allerminst sprake kan zijn van 'belangrijke nadelige milieugevolgen'.

Volledigheidshalve wordt er melding gemaakt dat in bijlage 19 abusievelijk is uitgegaan van het kadastrale nummer 5688, in plaats van 6351. Ook is abusievelijk uitgegaan van een totaaloppervlakte van 2.565 m², in plaats van 2.450m². Deze verschrijvingen hebben geen gevolgen voor opzet of de uitkomst van het onderzoek in deze bijlage en daarmee vorenstaande conclusie.

Conclusie

Het college van burgemeester en wethouders heeft besloten dat er geen sprake is van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu, zoals bedoeld in Bijlage III van de EU-richtlijn. Er is vervolgens geen passende beoordeling vereist en daarom ook geen noodzaak om een milieueffectrapport op te stellen.

5 Juridische opzet

5.1 Het juridische plan

Het onderhavige bestemmingsplan heeft tot doel een juridisch-planologische regeling te scheppen voor de bebouwing en het gebruik van de gronden en gebouwen binnen het bestaand stedelijk gebied.

Bij het opstellen van het onderhavige bestemmingsplan is aansluiting gezocht bij de in de Wet ruimtelijke ordening en het Besluit ruimtelijke ordening geformuleerde uitgangspunten. Daarnaast is aangesloten bij het gemeentelijke 'Handboek (digitale) bestemmingsplannen'. Voor onderhavig bestemmingsplan is de versie van 2019, V01 gehanteerd. Het handboek bevat een set regels die voor alle nieuwe bestemmingsplannen binnen de gemeente Oosterhout wordt gehanteerd, waardoor sprake is van uniforme regelingen in de diverse plannen. In het handboek is gestreefd naar standaardisering van bestemmingen en regels, zoals aangegeven in de Standaard Vergelijkbare bestemmingsplannen 2012 (SVBP 2012).

5.2 Algemene toelichting verbeelding

Op de verbeelding wordt met lijnen, coderingen en arceringen aan gronden een bepaalde bestemming toegekend. Binnen een bestemmingsvlak zijn op de verbeelding met aanduidingen nadere regels aangegeven. De verbeelding is volgens IMRO 2012 getekend. Dit is een eenduidige en technische methode voor het tekenen van kaarten. Hiermee kan ruimtelijke informatie eenvoudig digitaal uitgewisseld worden met andere overheden en samenwerkingspartners. Tevens maakt deze methode het mogelijk om het plan via internet te raadplegen.

5.3 Algemene toelichting planregels

De juridische regeling bestaat uit vier hoofdstukken, te weten:

- Hoofdstuk 1 (inleidende regels), met daarin een aantal regels die van belang zijn voor de toepassing en interpretatie van de regels in de overige hoofdstukken en de wijze van meten
- Hoofdstuk 2 (bestemmingsregels), met daarin per bestemming onder meer bestemmingsregels, bouwregels en afwijkingsmogelijkheden
- Hoofdstuk 3 (algemene regels), met daarin algemene afwijkings-, bouw-, gebruiks-, aanduidings-, afwijkings- en wijzigingsregels
- Hoofdstuk 4 (overgangs- en slotregels), met daarin de overgangsregels en de slotregel

5.4 Toelichting bestemmingen

Enkelbestemming Wonen

De tot 'Wonen' bestemde gronden zijn bedoeld voor wonen, aan huis verbonden beroepen of aan huis verbonden bedrijven en gastouderschap, tuinen, erven en verhardingen, groen- en nutsvoorzieningen, ondergeschikte voorzieningen voor verkeer en verblijf, een parkeergarage wanneer dit ter plaatse is aangeduid, en voor water en waterhuishoudkundige voorzieningen.

Binnen de bestemming is de realisatie van een appartementencomplex mogelijk doordat een bouwvlak met de aanduiding 'gestapeld' is opgenomen. Voor de bebouwing zijn de maximum bouw- en goothoogten vastgelegd. Ter plaatse van de hoek Keiweg – Ridderstraat mag een hogere bebouwing worden gerealiseerd dan in het overige deel van het plangebied. Onder de bebouwing is een half verdiepte parkeergarage mogelijk gemaakt. Ook in de buitenruimte zijn parkeerplaatsen mogelijk. Het maximum aantal woningen is via een aanduiding op de verbeelding begrensd tot 60 wooneenheden.

Ter borging van privacy op het perceel Ridderstraat 37, is een regeling opgenomen die voorziet op een verbod op gevelopeningen op de 2e, 3e en 4e woonlaag, die direct zicht geven op het perceel Ridderstraat 37. Als voorbeeld van een dergelijke gevelopening is in paragraaf 4.12.2 een impressie opgenomen die bij twijfel van de bedoelingen van deze juridische regeling duidelijkheid kan bieden. Om enige flexibiliteit te bieden, is er in de regels een mogelijkheid opgenomen om middels een omgevingsvergunning (waartegen bezwaar en beroep open staat) af te wijken van dit verbod, onder afweging van de privacy-belangen van perceel Ridderstraat 37.

De standaardregeling voor ondergeschikte bouwonderdelen uit artikel 2.2 van de planregels is niet van toepassing als daarmee de afstand tussen het ondergeschikte bouwonderdeel en de woningen aan de Ridderstraat 37, 39 en 41 minder is dan 8,3 meter.

In de planregels zijn tevens een viertal voorwaardelijke verplichtingen opgenomen. De voorwaardelijke verplichting van het groene dak die stelt dat minimaal 70% van het dakoppervlak van het gebouw een dakbegroeiing heeft. 70% is circa de oppervlakte van het 14 meter hoge platte deel van het dak dat geschikt is voor begroeiing. De voorwaardelijke verplichting bodem stelt dat het gebruik van de gronden is toegestaan mits deze aan de kwaliteit achtergrondwaarden voldoet, dit is een nationale norm voor bebouwing waar wonen onder valt. Voor de voorwaardelijke verplichting waterberging is gesteld dat de waterberging gerealiseerd en in stand gehouden moet worden om verharding aan te mogen leggen binnen het plangebied. Ten slotte is er een voorwaardelijke verplichting opgenomen ten aanzien van de geluidbelasting op de woningen ten aanzien van de geluidsbelasting op de woningen, het voorkomen van lichthinder door inrijdend verkeer en de instandhouding van bomen conform de rapportage Actualisatie Boomeffect Analyse (d.d. 11 november 2024).

Enkelbestemming Verkeer

In het noordoostelijk deel van het plangebied wordt een klein deel van het perceel toegevoegd aan de openbare ruimte. Deze gronden krijgen daarom, net als de rest van de openbare ruimte, de bestemming 'Verkeer'. Binnen deze bestemming is het mogelijk om onder meer voorzieningen voor verkeer en verblijf te realiseren. Binnen deze bestemming zijn uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, en gebouwen van openbaar nut toegestaan, waarbij in de regels is vastgelegd tot welke bouwhoogte deze voorzieningen zijn toegestaan.

Dubbelbestemming Waarde - Archeologie

Ter bescherming van de potentieel aanwezige archeologische waarden is voor een gedeelte van het bestemmingsplangebied de dubbelbestemming 'Waarde –Archeologie' opgenomen. Hiermee zijn bij toekomstige ontwikkelingen de potentieel aanwezige archeologische waarden beschermd. Het is namelijk verboden op of in de gronden zonder een omgevingsvergunning bodemroerende werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden uit te voeren als de ondergrenzen voor de archeologische onderzoeksplicht worden overschreden. Een omgevingsvergunning is verplicht gesteld bij grondwerkzaamheden vanaf 100 m² en dieper dan 50 cm beneden maaiveld.

6 Handhaafbaarheid

Handhaving vormt een belangrijk onderdeel van een beleidscyclus. Regels worden gesteld met als doel het beschermen van een bepaald belang. Zonder toezicht op naleving van deze regels bestaat het risico dat dit doel onvoldoende bereikt wordt. Tevens komt de gemeente ongeloofwaardig over als gestelde regels niet worden gehandhaafd.

Handhaafbaarheid, draagvlak en naleefgedrag

Een eerste voorwaarde voor handhaving is een duidelijk en handhaafbaar beleid en regelgeving. Om die reden worden nieuwe versies van digitale handboeken en die onderdelen van bestemmingsplannen die afwijken van het digitale handboek, door de afdeling die belast is met vergunningverlening en handhaving, gecontroleerd op uitvoerbaarheid. Ook voor dit bestemmingsplan heeft deze toets plaats gevonden. Naast handhaafbare regels dient er ook het nodige draagvlak voor het nieuwe beleid en de daaruit voortvloeiende regels te zijn. Immers zal een plan met weinig draagvlak op weinig naleefgedrag kunnen rekenen. Het creëren van draagvlak is onder andere bewerkstelligd door in de verschillende fasen van het planproces burgers, belangenorganisaties en andere belanghebbenden te betrekken, al dan niet via wettelijk bepaalde inspraakmomenten.

Preventieve en repressieve handhaving

Naast repressie (handhavend optreden op het moment dat er sprake is van een overtreding) heeft preventie een belangrijke functie in de gemeentelijke handhavingsstrategie (de gemeente hanteert de landelijke handhavingsstrategie). Bij preventief handhaven spelen vooral dialoog, voorlichting en advisering een belangrijke rol. Zo voorziet het handhavingsbeleid van de gemeente Oosterhout in meer aandacht voor voorlichting en communicatie, onder andere door het uitgeven van voorlichtingsbrochures.

Qua repressie voorziet het gemeentelijk handhavingsbeleid en het daarop gebaseerde integrale uitvoeringsprogramma in het continu opsporen van overtredingen van het bestemmingsplan. Ook worden er gezamenlijk met andere overheden (brandweer, politie, belastingdienst) multidisciplinaire handhavingsacties georganiseerd. Binnen dergelijke acties is er ook aandacht voor overtredingen van het bestemmingsplan. Indien een overtreding wordt geconstateerd, zal als eerste stap in het handhavingstraject telkens worden gezien of het illegale gebruik of bouwwerk op grond van het bestemmingsplan of afwijking daarvan, alsnog gelegaliseerd kan worden. Is dat niet het geval dan wordt het handhavingstraject doorgezet. Al deze aspecten zijn vastgelegd in het beleidsplan Fysieke Leefomgeving en de daarin opgenomen handhavingsstrategie en dienen als leidraad voor de alledaagse handhavingspraktijk binnen de gemeente Oosterhout.

IJkmoment, overgangsrecht en monitoring beleid

De totstandkoming van dit bestemmingsplan is een ijkmoment voor de handhaving. Indien bebouwing of gebruik afwijkt van het bestemmingsplan, zal hiertegen handhavend worden opgetreden. Voor zowel bouwen, als gebruik is het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan de peildatum. Tegen bebouwing en gebruik dat onder het overgangsrecht valt, kan niet handhavend worden opgetreden.

7 Uitvoerbaarheid

7.1 Economische uitvoerbaarheid

Bij de vaststelling van een bestemmingsplan, waarin ontwikkelingen mogelijk worden gemaakt, dient de gemeenteraad een exploitatieplan vast te stellen. Dit heeft te maken met de geldende wettelijke verplichting voor de gemeente om de kosten te verhalen op de initiatiefnemer. Van deze verplichting tot het vaststellen van een exploitatieplan kan worden afgezien, indien het kostenverhaal op een andere manier is geregeld. Voor de ontwikkeling van deze locatie heeft de gemeente Oosterhout een anterieure overeenkomst afgesloten met Van Wanrooij ten aanzien van de planologische procedure en de bijbehorende onderzoeken. Hierin staat opgenomen dat de kosten die de gemeente maakt omtrent dit plan, verhaald worden op de initiatiefnemer. Ook eventuele tegemoetkomingen in planschade die uit het bestemmingsplan voortvloeien, zijn voor rekening van de initiatiefnemer.

7.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

7.2.1 Omgevingsdialoog

Op 31 januari 2022 is op de website www.appartementenkeiwegoosterhout.nl het voorgenomen bouwplan gepresenteerd. De getoonde stukken bestaan uit het schetsontwerp met een toelichting van de architect, beelden van de bestaande situatie, een toelichting op verkeer en parkeren en informatie over de planning. Bezoekers van de website hadden via een antwoordformulier de mogelijkheid hun mening over het plan kenbaar te maken van 31 januari 2022 tot en met 14 februari 2022. De ontwikkelaar heeft ook gevraagd of mensen mee wilde denken over een geschikte projectnaam.

De binnengekomen reacties waren divers en naar aanleiding van een aantal reacties zijn de plannen aangepast, heeft nader onderzoek plaatsgevonden en is waar mogelijk de inbreng vanuit de omwonenden verwerkt in het plan. Het verslag van de omgevingsdialoog is opgenomen in bijlage 20. Een belangrijke uitkomst is onder meer dat, vanwege de zorg over de parkeeropgave, is besloten om het plan aan te passen van 64 naar 60 appartementen.

7.2.2 Inspraak

In de Algemene inspraakverordening Oosterhout 2021 is opgenomen dat in principe altijd inspraak wordt verleend bij de herziening van een bestemmingsplan, uitgezonderd bij een ondergeschikte herziening van een eerder vastgesteld beleidsvoornemen of als er van Rijksweg is voorzien in een wettelijk voorgeschreven inspraakmoment en het college van mening is en daartoe expliciet besluit, dat op basis van een gevoerde omgevingsdialoog, en gezien de aard en omvang van de ontwikkeling, inspraak niet tot een meerwaarde leidt voor het in beeld krijgen van de belangen of een eerste afweging daartoe.

In onderhavige situatie zijn de uitgangspunten en randvoorwaarden al door de gemeenteraad in 2016 en 2017 vastgesteld en toen voor inspraak vrijgegeven. Aansluitend is er in het kader van deze bestemmingsplanprocedure een omgevingsdialoog geweest waarin de belangen en reacties van de omwonenden in beeld zijn gebracht. Vanwege deze reeds doorlopen stappen is besloten om op grond van artikel 2.3 lid a en d van de Algemene inspraakverordening Oosterhout 2021 het onderhavig bestemmingsplan niet als voorontwerp vrij te geven voor inspraak.

7.2.3 Vooroverleg

Het concept ontwerpbestemmingsplan is overeenkomstig artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening in het kader van vooroverleg verzonden naar de betrokken instanties. De reacties zijn voor zover daar aanleiding toe is, verwerkt in het ontwerpbestemmingsplan.

7.2.4 Ontwerpbestemmingsplan

Het ontwerpbestemmingsplan Centrum 2017, herziening 3 (Keiweg – Ridderstraat) wordt gedurende zes weken ter inzage gelegd. Eenieder kan reactie hierop geven. Eventuele reacties worden te zijner tijd beoordeeld en in de toelichting verwerkt, waarna het bestemmingsplan ter vaststelling aan de gemeenteraad wordt aangeboden.

7.2.5 Vaststelling

Het bestemmingsplan Centrum 2017, herziening 3 (Keiweg – Ridderstraat) is op 17 december 2024 in de raadsvergadering van de gemeente Oosterhout gewijzigd vastgesteld. Aanpassingen op het ontwerpbestemmingsplan zijn uitgevoerd aan de hand van de nota van zienswijzen en reactienota, deze is te vinden als bijlage 21 bij de toelichting.

In uitzondering op de reactienota is de nummering van de bijlages bij de toelichting afwijkend. Aanpassing van de nummering van bijlagen 11a, 11b en 11c en daaropvolgende doornummering van bijlagen was noodzakelijk omwille van technische eisen vanuit de IMRO standaarden. Deze staan immers geen letters toe bij bijlagen.

Overzicht bijlagen

- Bijlage 1: Laddertoets Keiweg Oosterhout
- Bijlage 2: Raadsbesluit randvoorwaarden en uitgangspunten (2016)
- Bijlage 3: Aanpassing raadsbesluit (2018)
- Bijlage 4: Bodemonderzoek
- Bijlage 5: Akoestisch onderzoek
- Bijlage 6: Standaard advies Veiligheidsregio
- Bijlage 7: Quicksan natuurwetgeving
- Bijlage 8: Aanvullend onderzoek ecologie
- Bijlage 9: Mitigatieplan Keiweg 74-88 te Oosterhout
- Bijlage 10: Besluit Wet natuurbescherming
- Bijlage 11: Bomeneffectanalyse Ridderstraat Oosterhout
- Bijlage 12: Windbelastingsanalyse parkbomen Ridderstraat
- Bijlage 13: Geactualiseerde Bomeneffectanalyse
- Bijlage 14: Stikstofdepositie onderzoek
- Bijlage 15: Archeologisch onderzoek
- Bijlage 16: Bezonningstudie
- Bijlage 17: Privacy studie
- Bijlage 18: Dwarsdoorsneden lichthinderonderzoek
- Bijlage 19: Aanmeldnotitie m.e.r.- beoordeling
- Bijlage 20: Verslag omgevingsdialoog
- Bijlage 21: Nota van zienswijzen



ACCENT adviseurs

Luchthavenweg 13E **T** 040 - 3030095
5657 EA Eindhoven **I** accentadviseurs.nl