

REACTIENOTA INSPRAAK EN VOOROVERLEG **VOORONTWERP- BESTEMMINGSPLAN “OOSTERHOUT ZUID** **2017 HERZIENING 3 (PARCK WARANDE)”**

Inhoudsopgave

2. Procedure	2
2.1. Vooroverleg	2
2.2. Omgevingsdialoog.....	2
2.3. Inspraak.....	2
3. Reacties vooroverleginstanties.....	3
4. Ingekomen zienswijzen	6
4.1. Inleiding	6
4.2. Lijst indieners zienswijzen	6
4.3. Samenvatting zienswijzen en gemeentelijk standpunt daarover	7
5. Planaanpassingen naar aanleiding van ingediende zienswijzen	15

Bijlagen

1. Verslag omgevingsdialoog
2. Eindverslag inloopavond
3. Lijst indieners zienswijzen (vertrouwelijk)

Gemeente Oosterhout
Team Buiten Beleid
21 juni 2022

1. Aanleiding

Al enige jaren wordt er gewerkt aan een woningbouwontwikkeling op de voormalige locaties van Intergas en Thebe aan de Warandelaan (project bekend onder de naam “Parck Warande”). Het betreft een ontwikkeling voor in totaal 173 woningen waarvan er 35 specifiek bestemd zijn voor inwoners die afhankelijk zijn van 24-uurszorg en 48 woningen in de sociale huursector worden gerealiseerd. De woningen worden in gestapelde vorm gerealiseerd en zijn verdeeld over 5 gebouwen. De locatie is gelegen in de oksel Warandelaan en Wilhelminakanaal zuid.

Het beoogd plan past niet in het huidige bestemmingsplan “Oosterhout Zuid 2017”. Om de realisering mogelijk te maken is het nodig dat er voor het plangebied een nieuw bestemmingsplan wordt vastgesteld. Voorafgaand aan de formele vaststellingsprocedure van het bestemmingsplan is het voorontwerp-bestemmingsplan “Oosterhout zuid 2017 herziening 3 (Parck Warande)” voor inspraak en vooroverleg vrijgegeven.

2. Procedure

2.1. Omgevingsdialoog

De initiatiefnemer heeft voorafgaand aan de ter inzage legging van het voorontwerpbestemmingsplan in juni 2020 de omgevingsdialoog gevoerd. Daarbij zijn direct omwonenden uitgenodigd.

Het door de initiatiefnemer gemaakte verslag van de omgevingsdialoog is opgenomen in bijlage 1.

2.2. Vooroverleg

In het kader van het wettelijk voorgeschreven vooroverleg is de kennisgeving van het voorontwerp-bestemmingsplan toegezonden aan de Provincie Noord-Brabant, het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (RWS namens ministerie), het Waterschap Brabantse Delta en de uitvoeringsinstantie namens de provincie (Grondwaterbeschermingsgebied) de Omgevingsdienst Zuid Oost Brabant.

De reacties van de vermelde instanties zijn onderstaand gebundeld en van een gemeentelijke standpunt voorzien in dit eindverslag.

2.3. Inspraak

Het voorontwerp-bestemmingsplan “Oosterhout zuid 2017 herziening 3 (Parck Warande)” heeft tevens conform de Algemene Inspraakverordening Oosterhout 2021 met ingang van 24 juni 2021 tot en met 21 juli 2021 ter inzage gelegen. Publicatie hiervan heeft plaatsgevonden op 23 juni 2021 in het huis-aan-huis weekblad “Oosterhout” en op de gemeentelijke website. Het voorontwerp-bestemmingsplan was tevens op de landelijke voorziening www.ruimtelijkeplannen.nl in te zien. Gedurende deze termijn bestond de gelegenheid om schriftelijk en mondeling op het plan te reageren door de indiening van een inspraakreactie. Van deze gelegenheid is gebruik gemaakt door 21 instanties c.q. personen.

Tevens vond op 1 juli 2021 een inspraakbijeenkomst plaats. Het verslag hiervan is opgenomen in bijlage 2.

De onderhavige Reactienota inspraak en vooroverleg voorontwerp-bestemmingsplan “Oosterhout zuid 2017 herziening 3 (Parck Warande)” zal ter kennisname worden gebracht aan de gemeenteraad.

3. Reacties vooroverleginstanties

	Reactie	Standpunt gemeente
1	<i>Provincie Noord-Brabant</i> a. provincie kan instemmen met plan omdat het plan 28% sociale huurwoningen betreft met daarnaast zorgappartementen. Het plan voldoet aan de ladder van duurzame verstedelijking. b. Provincie wijst gemeente erop dat zij de komende 5 jaar 224% aan plannen en voor de komende 10 jaar 140% aan plannen (gegevens oktober 2020) heeft. Van deze 140% zou 108% harde plannen betreffen. Welke definitie hanteert gemeente voor harde plannen? c. Binnen regio zijn over programmering afspraken gemaakt, om zo planuitval op te vangen.	a. Dit nemen wij voor kennisgeving aan. b. De gemeente beschouwt een plan als 'hard' op het moment dat er een bestuurlijk besluit ligt om de RO-procedure te starten gebaseerd op een anterieure overeenkomst. Dit is namelijk het moment waarop de gemeente aangesproken/ bestuurlijk gehouden kan worden aan de uitvoering van een initiatief (wel nog onder voorbehoud van besluitvorming door de raad). De provincie hanteert hiervoor een ander begrip namelijk: 'onherroepelijk bestemmingsplan'. c. Dat is bij ons bekend en wordt aangepast in de toelichting.
2	<i>Omgevingsdienst Zuid Oost Brabant (Namens provincie)</i> a. In paragraaf 3.2.2. van de toelichting wordt niet verwezen naar de ligging binnen grondwaterbeschermingsgebied; b. In paragraaf 4.9 van de toelichting alsmede bijlage 10 wordt nog gesproken over de provinciale milieuverordening (PMV); deze is in november 2019 echter vervangen door de Interim omgevingsverordening (IOV); c. Goede zaak dat er geen uitlogbare materialen worden gebruikt (eis vanuit waterschap); dit liefst ook vastleggen voor (toekomstige) bewoners; d. Men is zich bewust van de aanvullende eisen vanuit de IOV, grondwaterbescherming bij de infiltratie	a. Dit is aangepast in de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan b. Dit is aangepast in de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan c. Dit is opgenomen in anterieure overeenkomst met kettingbeding voor toekomstige bewoners d. Dit is meegenomen in de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan.

	van hemelwater (o.a. via wadi's/berminfiltratie) en de meldingsplicht bij de ODZOB voor zaken aangaande de waterberging; ook voor bodemwerkzaamheden dieper dan 3 m-mv, het toepassen van grond en evt. aanvullende zaken is niet alleen goedkeuring van gemeente en waterschap nodig maar geldt ook een meldingsplicht vanuit de IOV (via de ODZOB); in Bijlage 10 worden deze zaken overigens wel genoemd; e. Er wordt in paragraaf 4.9 van de toelichting en bijlage 10 gesproken over ondergrondse infiltratie voor het zuidelijke deel met emissiecategorie 1 (verhardingen); dit is vanuit de IOV alleen toegestaan als onderbouwd wordt dat een bovengrondse voorziening onmogelijk is. Daarbij gelden o.a. de volgende voorwaarden waarvan niet geheel duidelijk is of daar inderdaad aan voldaan wordt: • een infiltratieriool is niet toegestaan; • de voorziening mag niet dieper dan drie meter onder maaiveld worden aangelegd • er mag geen direct infiltratie in het grondwater plaatsvinden • het water wordt gezuiverd door de bodem na het verlaten van de voorziening • de bodemsamenstelling rond de filters moet zo nodig aangepast om voldoende adsorptiecapaciteit zeker te stellen f. In Bijlage 10 Watertoets staat de afstromend hemelwater van gebouwen met gebruik van schadelijke/uitloogbare materialen emissiecategorie 1 is, dit is in de praktijk meestal categorie 2; g. In hoofdstuk 4 van Bijlage 10 komt beheer, onderhoud en gebruik aan de orde. Waardevol dat daar aandacht voor is al is nog niet geheel duidelijk hoe de vervuiling van het oppervlak voorkomen gaat worden.	e. Na verdere uitwerking van de plannen is er geen sprake meer van ondergrondse infiltratie, alles wordt bovengronds afgevoerd. Derhalve is genoemde onderbouwing niet meer nodig. f. Vanwege ligging in grondwaterbeschermingsgebied moet er voldaan worden aan IOV. Hier wordt ook bij naar gehandeld. g. Bij een melding aan de ODZOB wordt altijd een beheerparagraaf gevoegd waarin dit aspect wordt meegenomen.
3	<i>Rijkswaterstaat</i> Het plan geeft geen aanleiding tot het maken	Wordt voor kennisneming aangenomen.

	van opmerkingen	
4	<i>Waterschap Brabantse Delta</i> a. Kan zich vinden in de intenties en randvoorwaarden. Bij de uitwerking wordt aandacht gevraagd voor het lager gelegen plangebied t.o.v. zijn omgeving. Hemelwater dient binnen eigen plangebied te worden geborgen. b. Geeft een positief wateradvies af.	Dat het gebied lager is gelegen is bekend. Het hemelwater wordt in het plangebied opgelost met overloop naar naastgelegen (ten noorden) slootstructuur bij extreme buien. Dit wordt als zodanig in het ontwerp van de openbare ruimte meegenomen. Wordt voor kennisgeving aangegeven.

4. Ingekomen Zienswijzen

4.1. Inleiding

Er zijn 21 zienswijzen ingediend. Deze zienswijzen zijn samengevat en er is aangegeven wat het standpunt ter zake van de gemeente is. Opgemerkt wordt dat, hoewel de zienswijzen samengevat worden weergegeven, een integrale beoordeling heeft plaatsgevonden. Om praktische redenen is er gekozen voor een behandeling per onderwerp en niet voor een behandeling per ingediende brief.

4.2. Lijst indieners zienswijzen

In verband met de Algemene Verordening Gegevensbescherming worden de persoonsgegevens van de indieners van zienswijzen uitsluitend weergegeven in de vertrouwelijke bijlage 3 “Lijst indieners zienswijzen”. Deze persoonsgegevens worden niet openbaar gemaakt en zullen uiterlijk na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan “Oosterhout zuid 2017 herziening 3 (Parck Warande)” worden vernietigd.

Voor de inhoud van dit verslag wordt volstaan met de nummers welke aan de brieven zijn toegekend.

Briefnummer	Datum ontvangst brief
1	25-06-2021
2	27-06-2021
3	28-06-2021
4	28-06-2021
5	30-06-2021
6	30-06-2021
7	01-07-2021
8	05-07-2021
9	07-07-2021
10	07-07-2021
11	11-07-2021
12	12-07-2021
13	13-07-2021
14	13-07-2021
15	16-07-2021
16	18-07-2021
17	19-07-2021
18	20-07-2021
19	21-07-2021
20	21-07-2021
21	23-07-2021

4.3. Samenvatting zienswijzen en gemeentelijk standpunt daarover

Briefnr.	Inspraak	Reactie gemeente
Onderwerp		
Extra ontsluiting / aanpassing ontsluiting omgeving plangebied		
1, 2, 3, 4, 5, 7, 8, 9, 10, 12, 14,15, 16, 20	Wilhelminakanaal Zuid/ Warandelaan kan toenemend verkeer uit plangebied niet aan. De voorgestelde ontsluiting van plangebied is gevaarlijk en onoverzichtelijk. Tweede verkeersontsluiting draagt bij aan veiligere afwikkeling van het verkeer in totaliteit (ook op Wilhelminakanaal zuid). Voor een 2^e ontsluiting vind geen aantasting van groen plaats. Voor een tweede ontsluiting worden verschillende suggesties gedaan.	Vanuit de gedachte van het landelijke verkeersbeleid Duurzaam Veilig is het bij ontsluitingswegen, zoals Wilhelminakanaal Zuid, wenselijk het aantal rechtstreekse aansluiting van zijwegen te beperken. Dit heeft niet enkel te maken met de functie van de weg en de doorstroming ervan, maar ook met de verkeersveiligheid. Vanuit diezelfde gedachte is de voorkeur nieuwe woongebieden te ontsluiten via een 30 km-weg. Het verkeersonderzoek van Goudappel Coffeng van mei 2021 (bijlage 9 voorontwerp-bestemmingsplan) gaat in op de toename van het verkeer als gevolg van onderhavig plan op de bestaande wegen in de omgeving en de consequenties voor de verkeersafwikkeling daarvan. Hiervoor wordt een verkeersmodel gebruikt waar de maximumsnelheid van de weg wordt meegenomen. Uit dat onderzoek blijkt dat één ontsluiting van Parck Warande volstaat en dat de aansluiting Warandelaan/ Wilhelminakanaal Zuid ook in de toekomst voldoet. Een extra ontsluiting op Wilhelminakanaal Zuid zorgt ter plekke voor aantasting van het aanwezige groen dat een aaneengesloten wal vormt langs het kanaal. Voor de ontsluiting richting de aangrenzende sportterrein zie antwoord bij vraag 5. Bovendien zorgt een extra aansluiting voor meer verharding waardoor er een ongewenst toename aan hittestress ontstaat.
3	Een auto-ontsluiting in combinatie met extra ontsluiting voor fietsers en voetgangers richting fietspad aan Wilhelminakanaal zuid zorgt voor een kortere route voor de fietser naar zwembad en andere sportfaciliteiten. De doorsteek tast	De realisatie van enkel een fietsdoorsteek van het plangebied Parck Warande op het fietspad Wilhelminakanaal Zuid heeft ingrijpende nadelige gevolgen voor de groenvoorzieningen (houtopstanden) langs het fietspad Wilhelminakanaal Zuid. Een rechtstreekse aansluiting is vooral gunstig voor het

	geen groen aan en de fietser hoeft niet eerst naar de Warandelaan te gaan en deze 2 maal over te steken om naar het fietspad richting het zwembard en de andere sportfaciliteiten te gaan. Dit komt de verkeersveiligheid op de Warandelaan ten goede.	fietsverkeer tussen het plangebied en Vrachelen. De kortere verbinding (ca. 400 meter) weegt niet op tegen de ongewenste aantasting van de groenstructuur. De verkeerssituatie bij de Warandelaan blijft ongewijzigd of er nu wel of geen rechtstreekse aansluiting vanuit het plangebied Parck Warande komt op (fietspad) Wilhelminakanaal Zuid. De route via de Warandelaan blijft voor veel verkeer de meest logische route. Uit onderzoek naar het snelheidsbeeld op de Warandelaan blijkt dat in de huidige situatie te hard wordt gereden. Dit maakt dat de gemeente voorstelt een werkgroep op te richten om dit snelheidsbeeld te verbeteren. In deze werkgroep kunnen belanghebbenden, gebruikers en de sportverenigingen samen nadenken hierover. Hierbij wordt ingezet op kleinschalige verkeersmaatregelen.
5	Ontsluiting via parkeerterrein ten zuiden van plangebied waardoor schade aan Flora en Fauna wordt beperkt	Vanuit het ruimtelijke wensbeeld (duidelijk en herkenbaar entreemoment) en functioneel gebruik (hoofdontsluiting via een parkeervoorziening) is het verplaatsen van de ontsluiting naar het parkeerterrein niet gewenst.
9, 10	Als er geen alternatief kan worden gevonden voor ontsluiting plangebied dan plan afblazen.	Er is niet gebleken dat een alternatieve ontsluiting noodzakelijk is. Uit onderzoek blijkt dat één ontsluiting van Parck Warande volstaat en dat de aansluiting Warandelaan/ Wilhelminakanaal Zuid ook in de toekomst voldoet. Dit is geen reden om de ontwikkeling stop te zetten.
3, 17	Minder verkeer op Warandelaan als er rotonde wordt aangelegd op kruising Warandelaan-Wilhelminakanaal Zuid. En een betere afwikkeling van verkeer op Wilhelminakanaal Zuid	Het omvormen van de huidige aansluiting Warandelaan op het Wilhelminakanaal Zuid zal naar verwachting niet leiden tot een lagere verkeersintensiteit in de Warandelaan. Bij een rotonde is het voor het verkeer komend vanuit de Warandelaan makkelijker om de rijbaan Wilhelminakanaal Zuid op te rijden. Dit maakt dat de Warandelaan juist aantrekkelijker wordt, als sluiproute voor het verkeer richting Vrachelen.
20	Enkel ontsluiting via Wilhelminakanaal Zuid.	Zoals al eerder aangegeven is vanuit de gedachte van het landelijke verkeersbeleid Duurzaam Veilig het bij ontsluitingswegen, zoals Wilhelminakanaal Zuid, wenselijk het aantal rechtstreekse aansluiting van zijwegen te beperken. Dit heeft niet enkel te maken met de

		functie van de weg en de doorstroming ervan, maar ook met de verkeersveiligheid. Vanuit diezelfde gedachte is de voorkeur nieuwe woongebieden te ontsluiten via een 30 km-weg. Daarom is ontsluiting van het plangebied enkel op de Wilhelminakanaal-Zuid geen reële oplossing.
Onderwerp		
Verkeersonveiligheid en toename verkeer		
Ten behoeve van het bestemmingsplan is een verkeersonderzoek uitgevoerd door Goudappel Coffeng. Als gevolg van de ontwikkeling ontstaat een verkeerstoename op de Warandelaan en Wilhelminakanaal-Zuid. De verkeerstoename leidt in de omgeving niet tot knelpunten op gebied van verkeersveiligheid en doorstroming.		
1, 2, 5, 6, 8, 11, 12, 16, 17, 19	Aanname aantal verkeerswegingen in toekomst is niet correct. Onderzoek gaat voorbij aan toenemende verkeerdrukke en dat niet iedereen zich houdt aan de verkeersregels. Zorg voor extra verkeersslachtoffers door deze woningbouwontwikkeling. Met name in spitsen en sportzaterdagen. Grootschaligheid van ontwikkeling in omgeving. Gebied kan extra verkeersbewegingen niet absorberen.	Intensivering van de woningbouw zorgt altijd voor meer verkeer. Het verkeersonderzoek gaat in op de toename van het verkeer als gevolg van plan Parck Warande op de bestaande wegen in de omgeving van de planontwikkeling en de consequenties voor de verkeersafwikkeling. Het onderzoek zegt overigens niets over gedrag van de individuele verkeersdeelnemer. Het onderzoek is uitgevoerd aan de hand van het meest recente verkeersmodel en landelijke kencijfers van het CROW om de verkeerstoename te bepalen. Hierbij wordt uitgegaan van de maximum toegestane rijsnelheid op deze wegen. Zeker in het weekend zullen de verplaatsingen van en naar de woningen verspreid over de dag plaatsvinden. De toename als gevolg van de woningbouw op de drukke sportmomenten zal dan ook ondergeschikt zijn. De ligging van de sportvelden aan de Warandelaan zorgt op een aantal tijdstippen voor extra verkeer in de straat. De drukke momenten bij de sportvoorzieningen vallen buiten de reguliere spitsperioden. Hierdoor vindt er wel een spreiding plaats. Uit onderzoek naar het snelheidsbeeld op de Warandelaan blijkt dat in de huidige situatie te hard wordt gereden. Dit maakt dat de gemeente voorstelt een werkgroep op te richten om dit snelheidsbeeld te verbeteren. In deze werkgroep kunnen belanghebbenden, gebruikers en de sportverenigingen samen nadenken hierover. Hierbij wordt ingezet op kleinschalige verkeersmaatregelen.

6, 13	Kruisingen op Warandelaan zien er niet altijd uit als kruising, maar als inrit. Voorrangsregels zijn nu al voor weggebruikers onduidelijk. Dit zorgt voor verkeersonveiligheid. Dit geldt ook voor de geplande ontsluiting.	Herkenbaarheid van de aansluiting is punt van aandacht bij de verdere uitwerking van dit plan.
6, 14, 15, 20	De ingevoerde fietspaden op de Warandelaan maken het verkeersbeeld niet rustiger. Speciale fietspaden niet aanwezig. Voor fietsers nu al onveilig op Warandelaan. Er zal de komende jaren meer fietsverkeer komen op de Warandelaan.	De voetpaden nabij de sportvoorzieningen in de Warandelaan zijn nu ook aangeduid als vrijwillig fietspad. De maatregel is getroffen op uitdrukkelijk verzoek van de sportverenigingen. De Warandelaan is een 30 km-weg (verblijfsgebied). In 30 km-wegen maken fietsers en gemotoriseerd verkeer gebruik van dezelfde rijbaan. Uit onderzoek naar het snelheidsbeeld op de Warandelaan blijkt dat in de huidige situatie te hard wordt gereden. Dit maakt dat de gemeente voorstelt een werkgroep op te richten om dit snelheidsbeeld te verbeteren. In deze werkgroep kunnen belanghebbenden, gebruikers en de sportverenigingen samen nadenken hierover. Hierbij wordt ingezet op kleinschalige verkeersmaatregelen.
9, 10, 11, 19	Het is nu al te druk op de Warandelaan. Vanuit Warandelaan gaat het verkeer via Warandepoort en Paterserf vervolgt men zijn weg. Deze wegen zijn niet ingericht op een dergelijke verkeersdrukte. Beide wegen afsluiten voor doorgaand verkeer.	De klacht van sluipverkeer door de woongebieden Paterserf en Warandepoort staat los van de ontwikkeling van het plan Parck Warande. Het verkeersonderzoek van Goudappel Coffeng wijst uit dat er wel sprake is van een beperkte toename van verkeer, maar dat dit geen grote verkeersstromen zijn. Het afsluiten van wegen voor het verkeer heeft vaak verregaande gevolgen. Zo zal bij het afsluiten van de weg Warandepoort aan de zijde van de Warandelaan, de verkeersintensiteit ter hoogte van de aansluiting Warandepoort op Paterserf doen toenemen. Al het verkeer uit de wijk moet dan via deze ontsluiting het gebied in- en uitrijden.
9, 10	Deze bouw kan niet los worden gezien van Galvanitas, Lievenshove en Wilhelminahaven die ook hun verkeer op Wilhelminakanaal zuid ontsluiten.	De verkeerseffecten worden in beginsel per bestemmingsplan bekeken. Nadat een bestemmingsplan is vastgesteld worden de consequenties hiervan meegenomen in de nog vast te stellen bestemmingsplannen. Ter geruststelling, de Wilhelminakanaal-Zuid heeft voldoende capaciteit om het extra verkeer van de drie door reclamant aangehaalde ontwikkelingen af te wikkelen.

		De raad neemt nog een besluit in het 3 ^e kwartaal van 2022 over de uitvoeringsagenda van de mobiliteitsagenda. In de uitvoeringsagenda is het uitvoeren van een breed onderzoek naar de verkeerssituatie in het gehele gebied opgenomen. Nadat de raad heeft ingestemd met de uitvoeringsagenda kan bovengenoemd onderzoek worden opgestart. Mogelijk volgen hier maatregelen uit.
14	Gevolgen 1 ontsluiting voor hulpverleners onbekend (niet genoemd in verkeersanalyse)	Nood- en hulpdiensten zijn betrokken bij de totstandkoming van het inrichtingsplan. Het plan voorziet in twee calamiteitenontsluitingen, beide via het grote parkeerterrein bij TSC.
18	Maak van Warandelaan eenrichtingsverkeer of fietsstraat.	Het instellen van eenrichtingsverkeer of een fietsstraat zijn vergaande maatregelen. Een gehele herinrichting van de Warandelaan is kostbaar en vanuit onderhoudsoogpunt niet aan de orde. Wel wordt er ingezet om het snelheidsbeeld op de Warandelaan te verbeteren. Er wordt een werkgroep opgericht met belanghebbenden, gebruikers en de sportverenigingen om hier vorm aan te geven. Hierbij wordt ingezet op kleinschalige verkeersmaatregelen.
Onderwerp Woningbouwprogramma en bouwhoogten ten opzichte van omvang plangebied		
8, 9, 10, 13, 14, 16, 18,	De geplande bebouwing is te hoog ten opzichte van overige bebouwing in omgeving met een woonbestemming. Hooguit 4 a 5 lagen maal 2 gebouwen. Verzoek bouwhoogte niet veel hoger dan de aanwezige bomen. Plan als Le Duett past beter op deze plek. Aan het kanaal kan wel een spiegeling zijn.	De aanwezige bomen aan de Warandelaan hebben een bestaande hoogte van circa 24 meter. In directe relatie met deze hoogte van de waardevolle bomen is een aanpassing van de maximale bouwhoogten ten opzichte van het voorontwerpbestemmingsplan gewenst voor de drie gebouwen die aan de Warandelaan zijn gepland. In het voorontwerpbestemmingsplan is een maximale bouwhoogte opgenomen van 25m voor beide blokken die het dichtste bij de Warandelaan staan en 22m voor het blok er tussenin. In het ontwerpbestemmingsplan wordt het gebouw dat het dichtste bij het parkeerterrein van TSC is gesitueerd maximaal 22m. Het blok dat bij de ontsluiting van het plangebied op de Warandelaan ligt wordt maximaal 21m. Het gebouw dat tussen de twee andere gebouwen ligt wordt maximaal 20m hoog.

		Hoewel de in het voorontwerp-bestemmingsplan opgenomen maximale bouwhoogten in relatie tot de bouwhoogten van de in de directe omgeving aanwezige gebouwen aanvaardbaar zijn uit oogpunt van een goede ruimtelijke ordening, worden de maximale bouwhoogten toch verlaagd in het ontwerpbestemmingsplan. De aanpassingen van de maximale bouwhoogten van de genoemde bouwblokken blijven onder de hoogten van de bestaande waardevolle bomen.
8, 9, 10, 11, 16, 21	Te veel woningen voor omvang plangebied. Dit zorgt voor misvorming op de huidige prachtige natuurlijke omgeving en sportvelden. Aantasting karakter 'wonen in het groen'. Geen tweede Paterserf aan de Warandelaan.	Het ruimtelijke concept en de landschappelijke basis voor Parck Warande is gebaseerd op de karakteristieke kamers van het Warandegebied. Het plangebied wordt omzoomd door een robuuste groenstructuur. Deze opgaande groenstructuur is bepalend voor de begrenzing en beleving van de groene kamer. Verder wordt in het plangebied een tweede groenstructuur voorgesteld. Deze groenstructuur vormt de open ruimte tussen de verschillende woongebouwen. De inrichting is gebaseerd op een (half) open beeld waarin verschillende soorten groen en water elkaar afwisselen. Hierdoor is groen vanuit alle hoeken te beleven.
16	Opoffering groen past niet op deze locatie	Afname van groen is bij een stedelijke ontwikkeling bijna onvermijdelijk. De groene kamer, welke typerend is voor deze omgeving, blijft echter behouden en/of wordt hersteld. Van de groenzone langs Wilhelminakanaal Zuid, de Warandelaan en de sportvelden zal slechts een deel van de groenzone gelegen aan de sportvelden verdwijnen, maar zal gecompenseerd worden zodat een aaneengesloten groene zone zal ontstaan. Hoewel het groen hiermee kwantitatief afneemt, neemt de kwaliteit van het groen juist wel toe.
18	De vele parkeerplaatsen op maaiveld doen denken aan jaren '60 inrichting i.p.v. nu .	Om te kunnen voldoen aan de gestelde parkeernormering dient een aanzienlijk deel van de benodigde parkeerplaatsen op maaiveld te worden aangelegd. Deze parkeervoorzieningen zijn verdeeld over verschillende ruimtes. Door het veelvuldig toepassen van bomen en hagen (parkeerkoffers) wordt het beeld op voertuigen beperkt. Daarnaast wordt voorzien in parkeren op maaiveld onder de toekomstige gebouwen.
20, 21	Er wordt niet voldaan aan de groeneis van de gemeente van 115 m2 groen per woning. Het plan doet	In de gemeentelijke richtlijn bomencompensatie is opgenomen dat in de gemeente Oosterhout per woning gemiddeld 115m2 groen aanwezig

	de ecologie en woongenot verstoren	is. Oosterhout heeft aangegeven een groene gemeente te willen blijven en heeft daarom uitgesproken te streven naar een <i>gemiddelde</i> van 115m2 openbaar groen per woning. Het is daarmee geen harde eis. Het gaat immers om een totaalbeeld over de gehele gemeente.
Onderwerp Bouwverkeer		
9, 10	Verzoek geen bouwverkeer langs Patersef en Warandepoort	De toekomstige route voor bouwverkeer betreft een uitvoeringsaspect en wordt in een later stadium bepaald. Uitgangspunt is de overlast van omwonenden hierbij zoveel mogelijk te beperken.
18	Voorstel tijdelijke bouwverbinding met Wilhelminakanaal-Zuid	Aanleg van een tijdelijke ontsluiting vanaf de rijbaan Wilhelminakanaal Zuid geeft onherstelbare schade aan de groenstructuur en is hiermee in strijd met het uitgangspunt om de groene omranding van het gebied te behouden en te ontzien.
18	Zorgen over extra verkeer tijdens de bouwwerkzaamheden. Invloed op woongenot en schade aan bestaande bebouwing	Overlast tijdens de bouw is nooit geheel uit te sluiten. Bij uitwerking van de bouwplaats inrichting worden afspraken gemaakt met de aannemer(s) om overlast zoveel mogelijk te beperken. De toekomstig aannemer is verantwoordelijk voor het voorkomen van schade aan de woningen in de omgeving van het plangebied. Uitwerking en communicatie volgt in een latere fase van het project.
Onderwerp geluid		
9,10, 19	Geluidsoverlast van verkeer voor (bestaande) omgeving. Geluidsarm asfalt aanbrengen zou een gunstige aanvulling zijn.	Een geluidonderzoek wordt getoetst aan de Wet geluidhinder. Indien een grenswaarde wordt overschreden op de nieuwe of bestaande woningen wordt tevens een verplicht maatregelonderzoek gedaan om het geluid te reduceren. Er zijn maatregelen benoemd in de uitgevoerde onderzoeken. De eventueel te nemen maatregelen zijn echter niet kosten efficiënt. Bij de bestaande woningen is dat alleen aan de orde bij reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder van een geluidgezoneerde weg. Een 30 km-weg is niet geluidgezoneerd. Daarnaast moet er sprake zijn van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat bij alle woningen (bestaand en nieuw). In dat kader

		wordt beoordeeld of er eventueel maatregelen nodig zijn op onaanvaardbare overlast te voorkomen. Uit het geluidsrapport verkeerslawaaï blijkt dat een geringe toename van geluidbelasting zal plaatsvinden. Deze is bij bestaande woningen aanvaardbaar. De geluidonderzoeken maken deel uit van het ontwerpbestemmingsplan.
13	De geplande warmtewineenheden op de daken gaan voor geluidsoverlast zorgen. De geluidsoverlast moet tot een minimum worden beperkt.	Er zal minimaal worden voldaan aan de gestelde eisen in het Bouwbesluit met betrekking tot de geluidproductie van installaties op het dak. Indien nodig zullen aparte voorzieningen (omkastingen of geluidsschermen) aangebracht worden. Hierdoor wordt een goed woon-en leefklimaat geborgd voor de huidige bewoners en de toekomstige bewoners. In het Bouwbesluit zijn geluideisen gesteld voor de installaties die bijvoorbeeld buiten een gebouw worden opgesteld. Die mag niet meer dan 40 dB bedragen op de perceelgrens van een perceel met een woning van derden. Dat is een laag geluidniveau waarop ook kan worden gehandhaafd.
Onderwerp milieu		
9,10	De fijnstof uitstoot in de afgelopen jaren behoorlijk toegenomen. Dit is bijzonder slecht voor onze gezondheid.	Een woningbouwplan van deze omvang hoeft vanwege de geringe bijdrage aan fijn stof op het achtergrondniveau van fijn stof wettelijk niet nader te worden onderzocht (vrijgesteld). Het autoverkeer ontwikkelt zich snel naar elektrische voertuigen waardoor het fijn stof verder zal afnemen. Ook zijn huizen gasloos waardoor er geen rookgassen zijn. Uit publieke gegevens van het RIVM (www.monitoringstool.nl) blijkt dat de achtergrondniveaus voor fijn stof op deze locatie ver onder de grenswaarden liggen.

5. Planaanpassingen in het ontwerpbestemmingsplan

A. Naar aanleiding van ingediende zienswijzen:

Verbeelding:

Verlagen bouwhoogtes 3 gebouwen aan de Warandelaan

Er wordt een aanpassing gedaan in de maximale bouwhoogte voor de drie gebouwen die aan de Warandelaan zijn gepland. In het voorontwerp-bestemmingsplan is een maximale bouwhoogte opgenomen van 25m voor beide blokken die het dichtste bij de Warandelaan staan en 22m voor het blok er tussenin dat wat verder ligt terug gelegen. In het ontwerpbestemmingsplan wordt het gebouw dat het dichtste bij het parkeerterrein van TSC is gesitueerd maximaal 22m. Het blok dat bij de ontsluiting van het plangebied op de Warandelaan ligt wordt maximaal 21m. Het gebouw dat tussen de twee andere gebouwen ligt wordt maximaal 20m hoog. De aanpassingen van de maximale bouwhoogten van de genoemde bouwblokken blijven daarbij onder de hoogten van de bestaande waardevolle bomen.

B. Naar aanleiding van nadere planuitwerking en noodzakelijke onderzoeken:

Toelichting:

- Extra calamiteitenontsluiting. Deze is niet op verbeelding opgenomen omdat deze al tot de mogelijkheden behoort binnen de bestemmingen 'Groen' en 'Verkeer'
- Daarnaast zijn er nog enkele ambtshalve aanpassingen in de toelichting door te voeren naar aanleiding van recente gemeentelijke besluitvorming of aanpassingen van wet-, en regelgeving.
- Bijlagen bij toelichting: enkele onderzoeken geactualiseerd ofwel anderzijds aangevuld.

Verbeelding:

- Binnen de bestemming Verkeer zijn 2 aanduidingen opgenomen ten behoeve van te realiseren overkapping. Ten behoeve van de zuidelijke locatie een rechtstreekse mogelijkheid tot bouw. In het noordelijke deel is de aanduiding gekoppeld aan een afwijkingsbevoegdheid van het college.
- Binnen de bestemming Groen is de aanduiding waterberging opgenomen

Regels

- In de bestemming Verkeer is de regelgeving opgenomen voor de bouwaanduidingen op de verbeelding aangaande de overkappingen
- Het opnemen van een nadere eis aan een aanvraag omgevingsvergunning voor de woongebouwen waar voor de activiteit slenteren een slecht windklimaat niet kan worden uitgesloten.
- Het opnemen van de aanduiding Waterberging binnen de bestemming Groen is ook als zodanig opgenomen in de regels