

**REACTIENOTA ZIENSWIJZEN**

**inzake**

**ONTWERP-BESTEMMINGSPAN**

**en**

**ONTWERP-EXPLOITATIEPLAN**

**"DE CONTREIE"**

## INHOUD

Hoofdstuk 1:	Inleiding <i>met leeswijzer</i>	blz.	3
Hoofdstuk 2:	Reacties op ingekomen zienswijzen <i>Behandeling individuele zienswijzen, conclusies en gegrond- c.q. ongegrondheid zienswijzen</i>	blz.	6
Hoofdstuk 3:	Wijzigingen n.a.v. zienswijzen <i>Verbeelding, regels.</i>	blz.	36
Hoofdstuk 4:	Wijzigingen n.a.v. ambtshalve overwegingen <i>Verbeelding, regels, toelichting</i>	blz.	37

## HOOFDSTUK 1

### INLEIDING

#### Vooroverleg:

Ter voorbereiding van de formele vaststellingsprocedure is begin januari 2009 het voorontwerp van het bestemmingsplan "de Contreie" in het kader van het voorgeschreven vooroverleg ex artikel 3.1.1. van het Besluit ruimtelijke ordening toegezonden aan diverse instanties, als provincie, diverse rijksdiensten, Waterschap e.d.

De ingediende vooroverlegreacties van de Directie Ruimtelijke Ontwikkeling en Handhaving van de provincie Noord-Brabant, VROM-inspectie Regio Zuid, Waterschap Brabantse Delta en Rijkswaterstaat zijn gebundeld en van gemeentelijk commentaar voorzien in de "Commentaarnota voorontwerp-bestemmingsplan de Contreie". Deze commentaarnota is toegezonden aan de betreffende instanties. Het ontwerp-bestemmingsplan is als gevolg van het gevoerde vooroverleg op een aantal punten aangepast.

#### Inspraak:

In het kader van de inspraakprocedure heeft het voorontwerp-bestemmingsplan "de Contreie" vanaf 5 februari 2009 tot 5 maart 2009 voor iedereen ter inzage gelegen. Op 16 februari 2009 is een inspraakavond (in de vorm van een inspraakmarkt) gehouden.

In het kader van deze inspraakprocedure zijn 25 reacties ontvangen.

De ingediende inspraakreacties zijn vervolgens gebundeld en van gemeentelijk commentaar voorzien in het "Eindverslag inspraak voorontwerp-bestemmingsplan de Contreie". Op basis van de ingediende inspraakreacties is het voorontwerp-bestemmingsplan op een aantal onderdelen aangepast. Ook is het bestemmingsplan op onderdelen nader bezien en zijn ambtshalve nog enkele correcties aangebracht.

#### Vaststellingsprocedure:

Alle aanpassingen zijn verwerkt in het ontwerp-bestemmingsplan "de Contreie". Dat aangepaste ontwerpplan is vervolgens in het kader van artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) met ingang van 8 oktober 2009 tot en met 18 november 2009 voor eenieder ter inzage gelegd bij het gemeentelijk informatiecentrum in het stadhuis en dorps huis Den Brink in Den Hout. Tijdens deze periode heeft ook het ontwerp-exploitatieplan de Contreie ter inzage gelegen. Overigens is het ontwerp-exploitatieplan wederom ter inzage gelegd vanaf 19 november tot en met 30 december 2009, omdat bij de eerste ter inzage legging was verzuimd hiervan een kennisgeving te sturen aan alle eigenaren van de gronden die binnen het gebied van het exploitatieplan zijn gelegen.

Gedurende deze termijn van 6 weken bestond de gelegenheid schriftelijke of mondelinge zienswijzen omtrent het ontwerp bij de gemeenteraad kenbaar te maken. Van deze gelegenheid tot het indienen van zienswijzen hebben 24 instanties en personen gebruik gemaakt. Tijdens de 2<sup>e</sup> termijn van ter inzage legging hebben 2 personen een zienswijze ingediend.

Ook zijn de provincie en de VROM-Inspectie in kennis gesteld van de ter inzage legging van het ontwerp-bestemmingsplan. Op basis van de Wro hebben deze instanties de mogelijkheid om ook zienswijzen bij de gemeenteraad in te dienen, indien zij van oordeel zijn, dat er zaken worden geregeld, welke mogelijk indruisen tegen provinciaal of rijksbeleid. Deze mogelijkheid is in de wet opgenomen mede in verband met het verdwijnen uit de wet van het goedkeuringsrecht van de provincie.

De ingediende zienswijzen worden in de onderhavige "Reactienota zienswijzen" van commentaar voorzien. De zienswijzen zijn per individuele zienswijze verwoord en van een conclusie voorzien.

Op grond van artikel 3.8, lid 1, onder e, van de Wro beslist de gemeenteraad, indien er zienswijzen worden ontvangen, binnen 12 weken na afloop van de termijn van ter visie legging omtrent de vaststelling van het bestemmingsplan. Vaststelling van het bestemmingsplan "de Contreie" dient dus plaats te vinden voor 10 februari 2010.

#### Vervolprocedure:

Na de vaststelling zal het bestemmingsplan op grond van artikel 3.8, lid 3, van de Wro gedurende 6 weken voor een ieder ter inzage worden gelegd. Degene, die tijdig een zienswijze bij de gemeenteraad kenbaar heeft gemaakt, kan gedurende die termijn van ter visie legging beroep bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State indienen tegen het vaststellingsbesluit indienen.

Ook kan beroep worden ingesteld door een belanghebbende aan wie redelijkerwijs niet kan worden verweten dat hij geen zienswijze, overeenkomstig artikel 3.8, lid 1, Wro bij de gemeenteraad naar voren heeft gebracht. Niettemin kan tevens beroep worden ingesteld tegen die onderdelen van het bestemmingsplan, welke door de gemeenteraad gewijzigd zijn vastgesteld.

Het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan treedt in werking met ingang van de dag na die, waarop de beroepstermijn afloopt. Indien binnen de beroepstermijn een verzoek om voorlopige voorziening is ingediend, treedt het besluit niet in werking voordat op dat verzoek is beslist.

LEESWIJZER:

Hoofdstuk 2 van deze Reactienota vormt het hart van deze nota. Hierin worden de ontvangen zienswijzen samengevat en van een reactie voorzien.

Per zienswijze worden conclusies getrokken over het geheel, gedeeltelijk of niet verwerken van de zienswijzen en opmerkingen in het vast te stellen bestemmingsplan "de Contreie". Aangegeven is op welke onderdelen de zienswijzen gegrond of ongegrond zijn verklaard.

In Hoofdstuk 3 wordt aangegeven, welke wijzigingen in het bestemmingsplan hebben plaatsgevonden naar aanleiding van het (gedeeltelijk) gegrond verklaren van ingediende zienswijzen. Deze wijzigingen zijn onderverdeeld in wijzigingen van de verbeelding en van de regels van het bestemmingsplan "de Contreie".

In Hoofdstuk 4 worden tenslotte ambtshalve wijzigingen behandeld. Het totale plan is opnieuw kritisch bezien en op onderdelen zijn correcties aangebracht. Deze onvolkomenheden zijn door middel van de planvaststelling gecorrigeerd. Hier vindt dezelfde onderverdeling van de wijzigingen, als vermeld in Hoofdstuk 3, plaats.

## HOOFDSTUK 2

### REACTIES OP INGEKOMEN ZIENSWIJZEN

Van de gelegenheid tot het indienen van zienswijzen tegen het ter inzage gelegde ontwerpbestemmingsplan "de Contreie" hebben 24 instanties en personen gebruikt gemaakt. De zienswijze van mevrouw Ruigrok, Sara Burgerhartstraat 60 te Oosterhout is op 19 november 2009 per E-mail ingediend en dus na het verstrijken van de formele termijn, zodat deze indiener in haar zienswijze niet ontvankelijk wordt verklaard. In deze reactienota blijft deze zienswijze buiten behandeling.

De 23 overige zienswijzen zijn tijdig ingediend en zijn dan ook ontvankelijk verklaard.

De ingediende zienswijzen worden in de onderhavige "Reactienota zienswijzen" van commentaar voorzien. Per zienswijze wordt aangegeven, welke instantie / persoon een zienswijze op dat onderdeel heeft ingediend en wordt een korte samenvatting van die zienswijze gegeven.

Vervolgens worden de ingediende zienswijzen voorzien van een gemeentelijke reactie. Hierbij moet worden opgemerkt, dat hoewel de zienswijzen samengevat worden weergegeven, een integrale beoordeling van de gehele zienswijze heeft plaatsgevonden, en dus alle aangevoerde aspecten zijn meegewogen bij de gegeven gemeentelijke reactie.

Op basis van het vorenstaande worden conclusies getrokken over het geheel, gedeeltelijk of niet verwerkt worden in het vast te stellen bestemmingsplan en exploitatieplan "de Contreie".

#### Indieners zienswijzen:

Nr.	Naam	Adres	Woonplaats
1.	ProRail	Postbus 624	5600 AP Eindhoven
2.	De heer R. van der Tak	Berkenheuvelstraat 13	5101 WC Dongen
3.	De heer F. Rombouts	Vrachelsestraat 36	4911 BJ Den Hout
4.	Van Diepen van der Kroef advocaten (namens Janus vaten)	Postbus 2380	1620 EJ Hoorn
5.	De heer A.P.J.M. van Leijsen	Achterstraat 4	4911 AZ Den Hout
6.	De heer en mevrouw Willemse	Vrachelsestraat 35	4911 BG Den Hout
7.	WSG	Postbus 112	4930 AC Geertruidenberg
8.	De heer en mevrouw Karels	Vrachelsestraat 50	4911 BJ Den Hout
9.	Commando Dienstencentra	Postbus 412	5000 AK Tilburg
10.	Rijkswaterstaat	Postbus 90157	5200 MJ 's-Hertogenbosch
11.	De heer R.G.A.M. Rovers	Hespelaar 6	4911 AE Den Hout
12.	De heren A.J.P. en J.P.C. de Jongh	Vrachelsestraat 56	4911 BK Den Hout
13.	Leefbaarheidswerkgroep Den Hout	Vrachelsestraat 44	4911 BJ Den Hout
14.	De heer A.J. Jongevos	Vrachelsestraat 44	4911 BJ Den Hout
15.	Fam. van Opzeeland	Vrachelsestraat 42	4911 BJ Den Hout
16.	De heer E. de Leeuw	Poort Hil 16	4822 AH Breda
17.	Verbakel adviesbureau	Overhorst 20	5707 PR Helmond

	onroerende zaken (namens de heer van Leijssen)		
18.	Belangenvereniging LMPweg	Ristereind 4	4904 VM Oosterhout
19.	Stichting buurtpreventie Vrachelen 2-Markkant	Gijsbrecht van Amstelstraat 11	4906 JG Oosterhout
20.	Mevrouw en de heer E.M. Luijkx-Bogers en G.J. Luijkx	Vrachersedijk 15	4904 TA Oosterhout
21.	De heer en mevrouw J.A.M. van den Heijkant en L.J.A.M. van den Heijkant-Donkers	Vrachelsestraat 33	4911 BG Den Hout
22.	De heer B. van Kaathoven	Parelmoervlinder 11	4904 ZB Oosterhout
23.	De heer C. Ruigrok	Sara Burgerhartstraat 60	4906 JH Oosterhout
24.	Mevrouw A. Ruigrok	Sara Burgerhartstraat 60	4906 JH Oosterhout
25.	De heer van M. van Dieden	Lavendelhof 111	4907 AT Oosterhout
26.	De heer J.W.M. Pheninckx	Vrachelsestraat 48	4911 BJ Den Hout

De nummering wordt aangehouden van de hierboven weergegeven lijst van indieners van zienswijzen.

## **1: Zienswijzen van ProRail**

### Inhoud zienswijzen:

- a. In paragraaf 9.6.1 (Industrielawaai) is onvoldoende ingegaan op de invloed van het railverkeer op het aspect geluid.
- b. Niet duidelijk is op welke wijze en met welke gegevens het gestelde in paragraaf 9.6.2. (externe veiligheid) tot stand is gekomen. Verzocht wordt de juiste uitgangspunten en de meest recente cijfers te hanteren.

### Reactie op ingediende zienswijzen:

In het kader van deze zienswijze zijn bij ProRail de gegevens opgevraagd van het aantal treinen dat van deze spoorlijn gebruik maakt.

- a. Met betrekking tot het aspect geluid is geconcludeerd dat op basis van de door ProRail aangeleverde gegevens ten aanzien van de vervoersprognoses 2020 de geluidgevoelige bestemmingen in het plangebied ruimschoots buiten de 55 dB geluidscontour van de hier aanwezige spoorlijn (traject 631) liggen.
- b. Ten aanzien van het aspect externe veiligheid zijn door ProRail (bij brief van 16 november 2009) de prognoses (tot 2020) aangeleverd voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Hieruit blijkt dat op basis van de markverwachting op de middellange termijn geen vervoer van gevaarlijke stoffen wordt verwacht. Op basis hiervan kan dus de conclusie worden getrokken dat het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor geen invloed heeft op het aspect externe veiligheid.

### Conclusie:

De zienswijzen vormen aanleiding om het bestemmingsplan te wijzigen, de toelichting zal worden aangevuld met bovengenoemde informatie.

### Gegrontheid:

De zienswijzen zijn gegrond, maar op basis van de gegevens die door ProRail zijn aangeleverd kan worden geconcludeerd dat het railverkeer geen invloed heeft op het aspect geluid en dat het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor geen invloed heeft op het aspect externe veiligheid. De toelichting zal worden aangevuld met bovengenoemde informatie.

## **2: Zienswijzen van der heer van der Tak**

### Inhoud zienswijzen:

- a. Men zou graag zien dat grotere kavels (> 1000 m<sup>2</sup>) ook beschikbaar komen in het gebied De Akkers 1 en 2, met name in de buurt van de ecologische verbindingzone
- b. In het huidige voorstel worden de kavels in De Akkers 1 pas uitgegeven als de kavels in De Akkers 2 geheel zijn verkocht. Voorgesteld wordt om ten aanzien van de grotere en middelgrote kavels tegen de EVZ ervoor te kiezen dat deze in de eerste fase worden uitgegeven.

- c. Aangeraden wordt om onder de belangstellenden voor de grotere kavels te inventariseren voor welke deelgebieden men belangstelling heeft en de mogelijkheden en wensen onderling af te stemmen.

Reactie op ingediende zienswijzen:

- a. Op basis van de gestelde woningbouwprogrammering, randvoorwaarden en uitgangspunten is binnen het stedenbouwkundig plan gewerkt aan een optimale ruimtelijke invulling. Hierbij zijn verschillende deelgebieden benoemd met elk een eigen opzet, verschijningsvorm en identiteit. De stedenbouwkundige uitgangspunten hebben aan de keuze ten grondslag gelegen om de extensieve kavels te situeren langs de Vrachelsestraat. Hierbij wordt gestuurd op behoud en versterking van de bestaande ruimtelijke kwaliteit. Verder wordt richting de westzijde van het plan ingezet op een overgang tussen stad en landschap. De bebouwingsdichtheid neemt af, de kavels zijn over het algemeen ruim tot zeer ruim en gezocht is naar een variatie in kavelgrootte. Hierbij kan worden gemeld binnen de betreffende deelgebieden er enkele percelen deze voorgestelde kavelgrootte benaderen.
- b. Om redenen die betrekking hebben op technische mogelijkheden ten aanzien van het bouwrijp maken van het gebied is gekozen voor de voorgestelde fasering. Het is namelijk gewenst dat de toekomstige bewoners zo kort mogelijk overlast hebben van bouwverkeer en dat bouwstraten zo snel mogelijk nadat de hieraan gelegen woningen zijn opgeleverd, woonrijp worden gemaakt. Om deze reden is het niet mogelijk om de kavels tegen de EVZ aan eerder uit te geven en te laten bebouwen.
- c. In het reguliere traject kan en zal dit al worden gedaan.

Conclusie:

De zienswijzen vormen geen aanleiding om het bestemmingsplan te wijzigen.

Gegrontheid:

De zienswijzen zijn ongegrond.

**3: Zienswijzen van de heer Rombouts**

Inhoud zienswijzen:

- a. Er wordt bezwaar gemaakt tegen het voornemen een appartementengebouw van 21 meter hoog te realiseren op de hoek Vrachelsestraat/Burgemeester Huijbregts-Schiedonlaan.
- b. De verkeersdruk als gevolg van onder andere de realisering van de MFA en de vervanging van de rotonde door een kruising zal toenemen en gevolgen hebben voor het woongenot.
- c. Hierdoor zal men geen privacy meer hebben en zal de waarde van de woning afnemen.

Reactie op ingediende zienswijzen:

- a. In het kader van de inspraakprocedure is op dit punt een reactie ingediend. Als gemeentelijk standpunt is toen aangegeven dat het gebouw een belangrijk ruimtelijk accent vormt. Met de vaststelling van het Structuurplan is het accent in noordelijke

richting verplaatst. Dit om tegemoet te komen aan de wensen van bewoners van de Vrachelsestraat. Vanuit ruimtelijk oogpunt is het gewenst om het accent te handhaven, omdat het een markering is van zowel het noordelijk deel van de Contreie als de entree naar het zuidelijk deel van het plangebied. Verder reageert het accent op de bebouwing aan de overzijde van de Burgemeester Huijbregts-Schiedonlaan en de zogenaamde centrale ruimte. Dit in overeenstemming met het beeld zoals al is beschreven in de Structuurvisie Vrachelen. Ondanks de argumenten die door diverse belanghebbenden tijdens deze procedure ten aanzien van dit punt naar voren zijn gebracht, blijft het vanuit ruimtelijk oogpunt gewenst dat op deze locatie het accent wordt gerealiseerd.

- b. De verkeerskundige gevolgen van de vervanging van de rotonde door een kruising zijn doorgerekend. Hierbij is gebleken dat het verkeer een goede afwikkeling wordt geboden bij een door met verkeerslichten geregelde kruising. Voor wat betreft de verkeersintensiteiten zal er weinig verschil zijn tussen het aantal motorvoertuigen dat in de huidige situatie over de Vrachelsestraat rijdt en het aantal motorvoertuigen dat in de toekomst vanaf de nieuwe kruising het nieuwe woongebied zal in- en uitrijden. Hierbij moet worden aangetekend dat de Vrachelsestraat voor doorgaand verkeer zal worden afgesloten bij de woning van betrokkene, zodat er geen verkeer meer langs de woning zal komen. Bovendien geldt hier nu een maximum snelheid van 60 km. per uur, terwijl in de toekomst een maximum snelheid van 30 of 50 km. zal gelden ter plaatse van de ontsluitingsweg van het zuidelijk deel van de Contreie.
- c. De gemeente beoogt door de Vrachelsestraat ter hoogte van de woning van de heer Rombouts af te sluiten voor doorgaand verkeer naar Den Hout nadrukkelijk de verkeersdruk ter plaatse van zijn woning en elders in de Vrachelsestraat te beperken, ten opzichte van de huidige situatie waarin de Vrachelsestraat een doorgaande functie heeft voor verkeer naar Den Hout. Voor de situering van het appartementengebouw geldt ook dat het appartementengebouw ten opzichte van oorspronkelijke structuurvisie verder van de woning van belanghebbende is afgeschoven, waarbij de afstand tot de woning naar mening van de gemeente stedenbouwkundig alleszins acceptabel is. De gemeente heeft de woonsituatie van reclamant dus nadrukkelijk meegenomen in de belangenafweging. Voor zover belanghebbende desondanks van oordeel mocht zijn dat er sprake is van schade als bedoeld in afdeling 6.1 Wro kan hij een verzoek om een tegemoetkoming in de schade indienen.

#### Conclusie:

De zienswijzen vormen geen aanleiding om het bestemmingsplan te wijzigen.

#### Gegrontheid:

De zienswijzen zijn ongegrond.

#### **4: Zienswijzen van Van Diepen en van der Kroef advocaten (namens Janus vaten)**

#### Inhoud zienswijzen:

Het plangebied van de Contreie valt deels binnen de geluidscontour van het bedrijventerrein Weststad. Geconstateerd wordt dat binnen deze geluidscontour nieuwe geluidgevoelige bestemmingen worden voorzien. Indien deze nieuwe functies binnen de geluidscontour consequenties hebben voor de exploitatie van het bedrijf van Janus Vaten, dan kan men

hiermee niet instemmen. Voor zover het bestemmingsplan geen aantasting van de positie van Janus Vaten tot gevolg heeft, kan zij hiermee instemmen.

Reactie op ingediende zienswijzen:

Het plangebied van het bestemmingsplan de Contreie valt inderdaad voor een deel binnen de genoemde geluidcontour. Bij de invulling van het plangebied van de Contreie is hiermee ook rekening gehouden, door op de woonwerkkavels binnen deze contour geen nieuwbouw van (bedrijfs)woningen toe te laten. Wel ligt een klein hoekje met de bestemming woongebied (specifieke vorm van woongebied 1) op de hoek Burgemeester Huijbregts Schiedonlaan en de (verlegde) Heiligerweg binnen deze contour. Dit kleine stukje van het CPO kavel waar deze geluidcontour op rust is een stukje van de zone voorterrein aan de oostkant (2 meter diep) en zone voortuin aan de noordkant (2 meter diep), Hier is geen (woon)bebouwing toegestaan en dit heeft dus geen consequenties voor de exploitatie van het bedrijf.

Conclusie:

De zienswijzen vormen geen aanleiding om het bestemmingsplan te wijzigen.

Gegrontheid:

De zienswijzen zijn ongegrond.

**5: Zienswijzen van de heer A.P.J.M. van Leijzen**

Inhoud zienswijzen:

- a. De ontsluiting van het perceel Achterstraat 4 en bijbehorende gronden kan straks niet meer plaatsvinden op de Heiligerweg. Verzocht wordt een ontsluiting langs de aan te leggen EVZ te maken naar de Heiligerweg of Houtse Steeg.
- b. De nieuw ontworpen eigendomsgrens vertoont een aantal haakse bochten. Verzocht wordt de nieuwe grens recht te trekken.
- c. Het huidige veepad, de ondergrondse regenleiding met hydranten en de waterafvoer in de nieuwe situatie dienen te worden aangepast.
- d. De geprojecteerde sportvelden achter de boerderij worden voorzien van lichtmasten van maximaal 15 meter hoog. Verzocht wordt deze zodanig te plaatsen, dat minimale of geen overlast wordt veroorzaakt.
- e. De aanwezige toeslagrechten op het huidige bedrijf kunnen bij verkoop of onteigening niet meer volledig worden benut. Hierdoor ontstaat vermogensschade waarmee rekening dient te worden gehouden.

Reactie op ingediende zienswijzen:

- a. Dit punt zal meegenomen worden bij de huidige onderhandelingen tot aankoop van een deel van de gronden van de heer van Leijzen.
- b. De grens van de EVZ zal worden aangepast, zodat ter plaatse sprake zal zijn van een rechte lijn.
- c. Dit punt zal meegenomen worden bij de grondverwerving.

- d. Er zullen zodanige types lichtmasten worden geplaatst dat de omgeving zo min mogelijk overlast zal ondervinden hiervan. Bovendien gelden hiervoor milieuregels, waaraan voldaan moet worden.
- e. Zie hiervoor onder c.

#### Conclusie:

De zienswijze genoemd onder b is aanleiding het bestemmingsplan te wijzigen. De overige zienswijzen vormen geen aanleiding om het bestemmingsplan te wijzigen.

#### Gegrontheid:

De zienswijzen zijn deels gegrond en deels ongegrond.

### **6: Zienswijzen van de heer en mevrouw Willemse**

#### Inhoud zienswijzen:

- a. Wordt voor de gehele Vrachelsestraat eenrichtingsverkeer ingesteld? Welk deel hiervan wordt afgewaardeerd? In de planbeschrijving staat dat de ruimtelijke assen van de Burgemeester Huijbregts Schiedonlaan overgaan in langzaam verkeer, behalve de Vrachelsestraat, hoe moet dit gezien worden in relatie tot het voorgaande? Waar sluit de Heijligerweg aan op de Max Havelaardreef en waar komen de verkeerslichten? Kunnen fietsers (onder meer de scholieren) straks vlot hier oversteken, of moeten zij lang wachten op het autoverkeer?
- b. In het ontwerp-bestemmingsplan wordt aangegeven dat de bij de woningen Vrachelsestraat 33 en 35 behorende hagen niet meer behoren bij de bestemming verkeer, maar dat deze overeenkomstig het gebruik de bestemming tuin krijgen. Wordt dit nu ook kadastraal vastgelegd en zo ja, wordt men hiervan op de hoogte gebracht?
- c. Verzocht wordt om een deel van de achter de woning geprojecteerde groene wig te betrekken bij de achtertuin. De grens dient zodanig getrokken te worden, dat er een gelijke lijn ontstaat ten opzichte van de groene wig en de nieuw in te plannen kavels.

#### Reactie op ingediende zienswijzen:

- a. Er zal geen sprake zijn van eenrichtingsverkeer, maar van een afsluiting voor (doorgaand) autoverkeer. Deze afsluiting is voorzien aan het begin van de Vrachelsestraat (gezien vanaf de Burgemeester Huijbregts-Schiedonlaan), tegenover de woning Vrachelsestraat 36. Doel van deze afsluiting is te voorkomen dat doorgaand verkeer van de Vrachelsestraat gebruik gaat maken om door Den Hout naar en van de A59 te rijden. Hiervoor in de plaats moet het verkeer gebruik maken van de verlegde Heiligerweg. Ongewenst sluipverkeer wordt hiermee dus tegengegaan. Met de opmerking over de overgang van de ruimtelijke assen in langzaam verkeer wordt niet bedoeld op de Vrachelsestraat. Hiermee wordt bedoeld op de andere structuurbepalende assen (oost-westverbindingen), waar deze vanaf de ecologische verbindingzone alleen nog maar te gebruiken zijn ten behoeve van langzaam verkeer. Voor wat betreft de vraag over de aansluiting van de Heijligerweg op de Max Havelaardreef: deze sluiten niet direct op elkaar aan, maar beiden sluiten aan op de Burgemeester Huijbregts-Schiedonlaan. Zowel bij de Max Havelaardreef als de Heijligerweg is deze oversteek met verkeerslichten geregeld. Een goede

oversteekbaarheid voor fietsers is een van de uitgangspunten voor het ontwerp van deze verkeerslichtenregelingen.

- b. Dit zal inderdaad kadastraal worden geregeld. De voorwaarden waaronder dit zal geschieden, moeten nog nader worden geformuleerd. Uiteraard zal dit in overleg met de betreffende grondeigenaren geschieden.
- c. Met de huidige opzet wordt beoogd een groene en open ruimte te creëren, waarbij het omliggende landschap tot in de wijk wordt doorgetrokken. Vanwege het open karakter van de groene wig, de aangrenzende doorkijk vanaf de Vrachelsestraat en de bewust verspringende perceelsgrenzen (landschappelijke inpassing) is het niet gewenst om aan het verzoek medewerking te verlenen.

#### Conclusie:

De zienswijzen vormen geen aanleiding om het bestemmingsplan te wijzigen.

#### Gegrontheid:

De zienswijzen zijn deels gegrond en deels ongegrond.

### **7: Zienswijzen van WSG**

#### Inhoud zienswijzen:

Men kan zich niet vinden in het gemeentelijk uitgangspunt voor de ontwikkeling van Het Slot, namelijk de parkeeroplossing. Men vindt het onhaalbaar om ondergrondse parkeerplaatsen aan te leggen in combinatie met grondgebonden woningen. Voor het parkeerprobleem dient derhalve een creatieve oplossing gevonden te worden. Gedacht kan hierbij worden aan parkeerplaatsen in een kelder of binnenplaats voor bewoners en voor bezoekers parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Verwezen wordt hiervoor naar het project Dongeburgh in Geertruidenberg. Voor bezoekersparkeren is bezinning op de zone langs de Vrachelsestraat daarbij aan de orde.

#### Reactie op ingediende zienswijzen:

WSG verzoekt om naast de parkeerplaatsen voor bezoekers ook een deel van de parkeerplaatsen voor bewoners aan te mogen leggen op maaiveld. Gelet op het grote aantal woningen dat binnen het deelgebied Het Slot dient te worden gerealiseerd (maximaal 260) en de benodigde parkeercapaciteit die hieruit voortvloeit, is nu nog niet met zekerheid te zeggen welk deel van de parkeerplaatsen voor bewoners en de parkeerplaatsen voor bezoekers op maaiveldniveau kunnen worden gerealiseerd zonder dat het beoogde stedenbouwkundig beeld wordt aangetast. Bij de uitwerking van dit plan in een concrete verkaveling zal dit moeten worden aangetoond. Eén van de randvoorwaarden bij deze uitwerking zal wel zijn dat parkeerplaatsen niet aan de buitenzijde van Het Slot zullen mogen worden aangelegd, maar dat parkeeroplossingen moeten worden gevonden in de binnengebieden. Hierbij kan een onderscheid worden gemaakt in de parkeerplaatsen voor gasten (openbaar gebied) en de parkeerplaatsen voor de bewoners (op eigen terrein).

Teneinde toch meer ruimte voor parkeerplaatsen op maaiveldniveau te creëren, zal het bestemmingsvlak en bouwvlak van Het Slot (op de verbeelding en in de regels aangeduid als "specifieke vorm van woongebied-6") aan de oostzijde met drie meter en aan de noordzijde met twee meter worden verruimd. Verder zal zowel in de toelichting als in de regels worden

aangegeven dat parkeren op maaiveld en (half)verdiept parkeren is toegestaan. Mocht bij de uitwerking van dit deelgebied blijken dat er vanwege het gewenste aantal woningen in dit deelgebied toch onvoldoende ruimte aanwezig is om de noodzakelijke parkeercapaciteit te realiseren, dan is een optie dat hier het woningaantal worden verlaagd en dat dit wordt gecompenseerd in het deelgebied ten westen van Het Slot (met de bestemming Gemengd). Daartoe wordt het maximum aantal binnen die bestemming Gemengd te bouwen woningen verhoogd van 35 naar 80. Het uitgangspunt voor parkeren in het Slot blijft dat dit conform de parkeernorm en binnen dit gebied dient te worden opgelost.

#### Conclusie:

De zienswijzen vormen aanleiding om het bestemmingsplan te wijzigen. Het deelgebied dat op de verbeelding en in de regels is aangeduid als "specifieke vorm van woongebied-6" zal aan de oost- en noordzijde met enkele meters worden verruimd. Tevens zal zowel in de toelichting als in de regels worden aangegeven dat parkeren op maaiveldniveau en (half)verdiept parkeren is toegestaan. In het deelgebied ten westen van Het Slot (met de bestemming Gemengd) zal het maximum aantal hier te bouwen woningen worden verhoogd van 35 naar 80.

#### Gegrontheid:

De zienswijzen zijn gegrond.

### **8: Zienswijzen van de heer en mevrouw Karels**

#### Inhoud zienswijzen:

- a. Ter plaatse van de woning Vrachelsestraat 50 is de ingetekende ecologische verbindingszone (EVZ) bijzonder breed (meer dan 60 meter). Hierdoor verliest men een bouwplaats die men in het kader van de ruimte voor ruimte-regeling had kunnen realiseren.
- b. Door de gemeente is beloofd dat er ter afsluiting tussen het onderhouds- en wandelpad in de EVZ een scheidingsloot zou worden ontworpen. Tevens wordt gewezen op de noodzaak van een goede afscheiding tussen de woning door middel van een haag met een hekwerk (i.v.m. privacy).

#### Reactie op ingediende zienswijzen:

- a. Op de verbeelding is een verkeerde perceelsgrens geprojecteerd. Deze zal aangepast worden. Een ecologische verbindingszone moet een bepaalde gemiddelde breedte hebben om als zodanig een functie te kunnen vervullen. Op bepaalde punten moet deze echter breder zijn, met name daar waar deze kruist met bijvoorbeeld een weg. Aangezien dit bij de woning Vrachelsestraat 50 het geval is, moet de EVZ hier een breedte hebben van 60 meter.
- b. In het ontwerp voor de EVZ is een kavelsloot opgenomen tussen het onderhoudspad en het perceel van de familie Karels. Er is geen sprake van het planten van een haag. Het staat verzoeker uiteraard vrij daar een haag te planten.

Conclusie:

De zienswijzen vormen geen aanleiding om het bestemmingsplan te wijzigen. Wel is gebleken dat de perceelsgrens van de woning niet juist op de verbeelding is weergegeven. De verbeelding zal op dit onderdeel dan ook worden aangepast.

Gegrondeid:

De zienswijzen zijn ongegrond.

**9: Zienswijzen van het Commando DienstenCentra**

Inhoud zienswijzen:

Door de Dienst Vastgoed Defensie is in het kader van het vooroverleg een opmerking gemaakt over de aanwezigheid van een laagvliegroute boven het plangebied. In de toelichting van het ontwerp-bestemmingsplan is hierop ingegaan, maar in artikel 24 van de planregels wordt in de algemene ontheffingsregels nog wel de mogelijkheid geboden om kunstwerken tot een hoogte van maximaal 40 meter op te richten. Aangezien de beperkingen die onder de laagvliegroute golden niet meer worden gehandhaafd, heeft men hiertegen geen bezwaar.

Reactie op ingediende zienswijzen:

Gelet op het feit dat de genoemde beperkingen niet meer worden gehandhaafd, kan deze zienswijze buiten beschouwing worden gelaten.

Conclusie:

De zienswijzen vormen geen aanleiding om het bestemmingsplan te wijzigen.

Gegrondeid:

De zienswijzen zijn ongegrond.

**10: Zienswijzen van Rijkswaterstaat**

Inhoud zienswijzen:

- a. In het kader van het vooroverleg is verzocht om maatregelen te nemen tegen eventuele stank-, roet- en geluidsoverlast voor toekomstige bewoners als gevolg van scheepvaartverkeer in de Marksluis en op het Markkanaal. Gevraagd wordt onderzoek te doen naar mogelijke stank-, roet- en geluidsoverlast ter hoogte van de Marksluis en het Markkanaal en de resultaten hiervan mee te nemen in het bestemmingsplan.
- b. Op blz. 124 van de toelichting is gesteld dat criteria met betrekking tot aanlegvergunningen in de regels zouden worden opgenomen, zoals door Rijkswaterstaat in het kader van het vooroverleg verzocht. In de regels is hierover echter niets terug te vinden, zodat wordt verzocht deze criteria alsnog toe te voegen.

Reactie op ingediende zienswijzen:

- a. Voor wat betreft het aspect luchtkwaliteit is het plan getoetst aan de wettelijke luchtkwaliteitseisen. Daarin zijn met name motorvoertuigen van belang. Voor scheepvaart zijn geen uniforme emissiekengetallen vastgesteld. Dat komt ondermeer omdat de emissie van zeer veel factoren afhankelijk is. Er is geen gestandaardiseerde rekenmethode voor beschikbaar. In de praktijk zijn de effecten van rookgassen beperkt bij een gewone doorvaart. Bij het manoeuvreren (sluis) kan kortdurend meer rookgas vrijkomen. Dat is echter geen maat voor de gemiddelde luchtkwaliteit. De schepen moeten op grond van scheepvaartwetgeving wel voldoen aan bepaalde emissie-eisen. Daardoor is er wel een zekere begrenzing opgelegd. Met betrekking tot geluid is het plan getoetst aan de wettelijke geluidsbelastingseisen. Daarvoor is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Voor wegen en spoor gelden geluidnormen waaraan een plan moet worden getoetst, voor scheepvaart niet. De schepen moeten wel voldoen aan (individuele) geluidnormen aan de bron. Uit het "Reglement onderzoek schepen op de Rijn 1995" blijkt dat de geluidbelasting vanwege (varende) schepen op 25 meter, gerekend vanaf de wand van het schip, niet meer mag bedragen dan 75 dB(A). Dat zijn maximale geluidniveaus die gelden voor elk type schip. Daarop kan door het bevoegd gezag worden gehandhaafd. Uit gegevens van Rijkswaterstaat is gebleken dat het aantal doorvaarten van binnenvaartschepen gemiddeld (over 2007 en 2008) 3075 passages betreft. Daarnaast komen ca. 5500 recreatieschepen door de sluis. De schepen kunnen 24 uur per etmaal door de sluis. Uit de cijfers van Rijkswaterstaat blijkt uit de verdeling van de scheepvaart over de dag-, avond- en nachtperiode voor de binnenvaartschepen 80%, 10% respectievelijk 10% te zijn. De recreatieschepen komen voor ca. 95% in de dag door de sluis. Hoewel er geen standaard rekenmethode voor schepen beschikbaar is kan wel met bestaande modellen (*GeoMilieu*) een indicatieve geluidsberekening worden gemaakt. Dat is gedaan met een bronvermogen als boven is aangegeven en de verdeling (80/10/10) zoals door Rijkswaterstaat is aangegeven. De geluidsbelasting is berekend als invallend geluid op de gevels van woningen langs het kanaal en de sluis. De geluidbelasting is dan 49 dB (A1B en A2B) op de woningen langs het kanaal en 51 dB (B1B) op de woningen bij de sluis. Daarvoor is steeds de dagperiode bepalend. In de avond en nacht is het stiller. Bij de berekening is overigens geen rekening gehouden met de gunstige afscherming door de lagere ligging van schepen in het kanaal of de sluis. Geconcludeerd kan worden dat de geluidbelasting niet verwaarloosbaar is maar wel acceptabel is. Het punt hierbij is dat er geen wettelijke norm is. In de avond en nacht is het relatief stil. Toekomstige bewoners zullen voor een locatie langs het water kiezen, omdat zij onder meer willen genieten van de levendigheid die scheepvaartverkeer immers met zich meebrengt. Deze mensen dienen zich hierbij ervan bewust te zijn dat dit ook (enige) overlast met zich mee kan brengen. De gemeente zal in het communicatietraject in het kader van dit project de toekomstige bewoners dan ook op dit aspect wijzen. Tevens zal in de toelichting van het bestemmingsplan ook een passage hierover worden opgenomen.
- b. Bij de vaststelling van het bestemmingsplan zullen de regels hierop alsnog worden aangepast.

Conclusie:

De zienswijzen vormen aanleiding om het bestemmingsplan te wijzigen. In de toelichting en in het communicatietraject zullen toekomstige bewoners van woningen langs het kanaal er op

worden gewezen dat scheepvaartverkeer enige overlast kan veroorzaken. Tevens zullen de gevraagde criteria voor aanlegvergunningen in de regels worden opgenomen.

Gegrontheid:

De zienswijzen zijn gegrond.

**11: Zienswijzen van de heer Rovers**

Inhoud zienswijzen:

- a. Er is geen goede ontsluiting voor de landbouwgrond gelegen aan de Herweg opgenomen. De beste oplossing is om een ontsluitingsweg voor landbouwverkeer door de Herweg (*bedoeld wordt Herstraat*) door de trekken naar de Vrachelsestraat langs de ecologische verbindingszone (EVZ).
- b. De ecologische verbindingszone is schuin over een bestaand landbouwperceel getrokken, waardoor dit perceel moeilijk bewerkbaar wordt. De oplossing is om de originele perceelsgrens te gebruiken als grens van de ecologische verbindingszone.
- c. Als gebruiker van de percelen, kadastraal bekend gemeente Oosterhout, sectie U nrs. 160, 161 en 162, heeft men bezwaar tegen het geven van een bosbestemming aan deze percelen.

Reactie op ingediende zienswijzen:

- a. Ten behoeve van het landbouwverkeer voor de aan de Herstraat gelegen landbouwgronden zal een verbinding worden aangelegd die zal lopen ten westen van ecologische verbindingszone (tussen de Vrachelsestraat en de Herstraat). De gronden die hiervoor nodig zijn liggen grotendeels buiten het plangebied en vallen binnen het bestemmingsplan buitengebied. Op grond van dit bestemmingsplan moet hiervoor wel een aanlegvergunning worden verleend. Een deel van deze verbindingroute zal een zeer klein deel van de EVZ raken, voor dit deel van de EVZ zal het bestemmingsplan aangepast worden.
- b. Er is juist gestreefd naar een beperking van het ruimtebeslag van de EVZ ter plaatse van de verbinding naar het Markkanaal. Daarbij worden percelen inderdaad schuin doorsneden. In de parcelering ontstaan echter alleen stompe hoeken die beperkt van invloed zijn op de bruikbaarheid van percelen. Dit aspect zal in ieder geval worden meegenomen in de onderhandelingen die betreffende de aankoop van deze percelen nog zullen gaan plaatsvinden.
- c. De bosbestemming wordt aan onder andere deze percelen toegekend, omdat het nu aanwezige compensatiebos in het zuidoostelijke deel van het plangebied niet gehandhaafd kan blijven vanwege de geplande woningbouw in dit deel van het gebied. Volgens het geldende provinciale natuur en milieubeleid dient in het kader van de aanleg van de wijk deze bosopstand te worden gecompenseerd. Door deze compensatie te koppelen aan de aan te leggen EVZ wordt voorzien in een effectieve volwaardige compensatie. Bedoelde bestemming heeft daarmee een directe relatie met de ontwikkelen woonwijk.

Conclusie:

De zienswijze onder a vormt aanleiding het bestemmingsplan en exploitatieplan gewijzigd vast te stellen. Voor een deel van de EVZ zal het door middel van een functieaanduiding mogelijk worden gemaakt dat hier een verbinding voor landbouwverkeer wordt aangelegd. De overige zienswijzen vormen geen aanleiding om het bestemmingsplan te wijzigen.

Gegrontheid:

De zienswijzen zijn deels gegrond en deels ongegrond.

**12: Zienswijzen van de heren de Jongh**

Inhoud zienswijzen:

- a. De voorgestelde ontsluiting van de landbouwgronden gelegen aan de Herweg via de Herstraat is niet haalbaar. De landbouwvoertuigen zijn te breed (ongeveer 3 meter) om door deze woonstraat met veel geparkeerde auto's te rijden. De meest praktische en veilige optie is een aparte ontsluitingsweg alleen voor het landbouwverkeer.
- b. De vorm van de ecologische verbindingszone verandert de vorm van het perceel. Hierdoor wordt dit moeilijk bewerkbaar. Het voorstel is om de grens van de ecologische verbindingszone gelijk te trekken met de huidige grens van het perceel. Dit aspect zal in ieder geval worden meegenomen in de onderhandelingen die betreffende de aankoop van deze percelen nog zullen gaan plaatsvinden.
- c. Als eigenaar van de percelen, kadastraal bekend gemeente Oosterhout, sectie U nrs. 160, 161 en 162, heeft men bezwaar tegen het geven van een bosbestemming aan deze agrarische percelen

Reactie op ingediende zienswijzen:

- a. Ten behoeve van het landbouwverkeer voor de aan de Herstraat gelegen landbouwgronden zal een verbinding worden aangelegd die zal lopen ten westen van ecologische verbindingszone (tussen de Vrachelsestraat en de Herstraat). De gronden die hiervoor nodig zijn liggen grotendeels buiten het plangebied en vallen binnen het bestemmingsplan buitengebied. Op grond van dit bestemmingsplan moet hiervoor wel een aanlegvergunning worden verleend. Een deel van deze verbindingroute zal een zeer klein deel van de EVZ raken, voor dit deel van de EVZ zal het bestemmingsplan aangepast worden.
- b. Er is juist gestreefd naar een beperking van het ruimtebeslag van de EVZ ter plaatse van de verbinding naar het Markkanaal. Daarbij worden percelen inderdaad schuin doorsneden. In de percelering ontstaan echter alleen stompe hoeken die beperkt van invloed zijn op de bruikbaarheid van percelen.
- c. De bosbestemming wordt aan onder andere deze percelen toegekend, omdat het nu aanwezige compensatiebos in het zuidoostelijke deel van het plangebied niet gehandhaafd kan blijven vanwege de geplande woningbouw in dit deel van het gebied. Volgens het geldende provinciale natuur en milieubeleid dient in het kader van de aanleg van de wijk deze bosopstand te worden gecompenseerd. Door deze compensatie te koppelen aan de aan te leggen EVZ wordt voorzien in een effectieve volwaardige compensatie. Bedoelde bestemming heeft daarmee een directe relatie met de ontwikkelen woonwijk.

Conclusie:

De zienswijze onder a vormt aanleiding het bestemmingsplan en exploitatieplan gewijzigd vast te stellen. Voor een deel van de EVZ zal het door middel van een functieaanduiding mogelijk worden gemaakt dat hier een verbinding voor landbouwverkeer wordt aangelegd. De overige zienswijzen vormen geen aanleiding om het bestemmingsplan te wijzigen.

Gegrontheid:

De zienswijzen zijn deels gegrond en deels ongegrond.

**13: Zienswijzen van Leefbaarheidswerkgroep Den Hout**

Inhoud zienswijzen:

- a. Men blijft van mening dat een minimale afstand van 1 km. vanaf de Houtse Heuvel in acht genomen moet worden, zoals gesteld in de Structuurschets Vrachelen 1994. Dit betekent dat men het niet aanvaardbaar vindt dat de ecologische verbindingszone binnen deze 1 km.-zone is geprojecteerd.
- b. Men is ernstig teleurgesteld in het voornemen om eerst te starten met de realisering van de wijk en pas daarna met de aanleg van de ecologische verbindingszone. Teneinde de bestaande omgeving niet onevenredig veel overlast en ongemak te laten ondervinden van de aanleg van de wijk wordt verzocht eerst te beginnen met de aanleg van de ecologische verbindingszone (EVZ).
- c. Op blz. 39 van de toelichting van het plan wordt ten aanzien van het woongebied gesteld dat een toevoeging van 120 woningen mogelijk moet zijn. In eerdere beleidsstukken is echter telkens gesproken over 700 woningen. Thans wordt zonder een goede motivatie gesproken over een verhoging van ongeveer 20%, men vindt dit onacceptabel en onverantwoord. Het is reëler en gepaster om uit te gaan van in het verleden gemaakte afspraken en genoemde aantallen.
- d. Er moet een gepaste oplossing worden gevonden voor de afwikkeling en toegankelijkheid van de Houtse Akkers voor landbouwverkeer van en vanuit Den Hout. De bewoners van de Herstraat mogen niet worden belast met de grote landbouwvoertuigen die de hier gelegen landbouwgronden moeten bereiken.
- e. Men vindt het geprojecteerde hoogte-accents van 21 meter hoog op de kruising Vrachelsestraat-Burgemeester Huijbregts-Schiedonlaan hier niet passend. Een logischer plek hiervoor is aan het begin of einde van het plangebied. Omdat in de regionale woonverkenning (2009) is aangegeven dat ten aanzien van appartementen overproductie dreigt, is dit een goed argument om hiervan af te zien.

Reactie op ingediende zienswijzen:

- a. In het kader van de procedure van zowel het structuurplan als het bestemmingsplan zijn deze opmerkingen tevens naar voren gebracht. In de structuurvisie Vrachelen uit 1994 is aangegeven dat een minimale afstand van 1 kilometer vanaf de Houtse Heuvel wordt aangenomen om een open zone tussen Den Hout en het nieuwe woongebied in stand te houden zodat de eigen positie van Den Hout zichtbaar en voelbaar is. In de gemeentelijke reactie op de opmerkingen in het kader van het structuurplan en het voorontwerp bestemmingsplan is aangegeven dat er naar gestreefd zal worden geen bebouwing, zoals hekwerken, tribunes e.d. binnen de 1 kilometer zone te situeren. In

het voor de Contreie opgestelde stedenbouwkundig plan hebben een aantal kenmerken van het landschap hiervoor zelfs als basis gediend. Onder meer wordt hierin de openheid van het landschap benadrukt, beschreven wordt onder andere dat het open landschap zorgt voor mooie doorzichten, die in de toekomstige situatie zoveel mogelijk behouden zullen blijven. De historische context van het gebied is hierbij ook gezien: de topografische kaarten van het einde van de negentiende eeuw zijn naast de huidige topografische kaarten gelegd en een deel van de landschappelijke en maatschappelijke geschiedenis kan worden gereconstrueerd. Verder zijn in afwijking van de structuurplankaart, in het voorontwerp bestemmingsplan geen sportvelden en groene afscheiding meer gesitueerd binnen deze zone. Alleen de EVZ valt binnen de 1 kilometerzone. Aangezien dit deel van de EVZ voornamelijk zal bestaan uit water, rietoevers en beplanting blijft het gemeentebestuur van mening dat de openheid binnen deze zone niet worden aangetast en dat derhalve de 1 km-zone wordt gerespecteerd.

- b. Verwervingstechnische redenen zijn er de oorzaak van dat pas na realisering van de wijk wordt begonnen met de aanleg van de EVZ. Een andere oorzaak hiervan is financieel van aard: om financieel-technische redenen is het gewenst dat eerst opbrengsten worden gegenereerd, voordat kosten gemaakt gaan worden. Het noordelijk deel van de EVZ zal, indien mogelijk gezien de verwervingen, als eerste worden aangelegd.
- c. Bij de stedenbouwkundige uitwerking van het structuurplan is gebleken dat deze 120 extra woningen kunnen worden gerealiseerd zonder in te leveren op kwaliteit. Ondanks deze extra toevoeging van woningen is er nog steeds sprake van een extensieve verkaveling. Hierbij zijn verschillende deelgebieden benoemd met elk een eigen opzet, woonmilieu en bijbehorende dichtheid. Deze deelgebieden zijn afgestemd op de directe omgeving en het landschap (interactie stedenbouw en het landschap). Richting de westzijde van het plan neemt de bebouwingsdichtheid af en zijn de kavels ruim tot zeer ruim. Verder vormt de openbare ruimte de basis en is het de drager van het stedenbouwkundig plan. Deze is ruim opgezet en heeft een hoge kwaliteit, waarbij de kaders zoals opgenomen in het bestemmingsplan en het beeldregieplan de kwaliteit van het plangebied bewaken zonder in te leveren op de woonkwaliteit.
- d. Ten behoeve van het landbouwverkeer voor de aan de Herstraat gelegen landbouwgronden zal een verbinding worden aangelegd die zal lopen ten westen van ecologische verbindingszone (tussen de Vrachelsestraat en de Herstraat). De gronden die hiervoor nodig zijn liggen grotendeels buiten het plangebied en vallen binnen het bestemmingsplan buitengebied. Op grond van dit bestemmingsplan moet er wel een aanlegvergunning hiervoor worden verleend. Een deel van deze verbindingsroute zal de EVZ raken, voor dit deel van de EVZ zal het bestemmingsplan aangepast worden.
- e. In het kader van de inspraakprocedure is op dit punt een reactie ingediend. Als gemeentelijk standpunt is toen aangegeven dat het gebouw een belangrijk ruimtelijk accent vormt. Met de vaststelling van het Structuurplan is het accent in noordelijke richting verplaatst. Dit om tegemoet te komen aan de wensen van bewoners van de Vrachelsestraat. Vanuit ruimtelijk oogpunt is het gewenst om het accent te handhaven, omdat het een markering is van zowel het noordelijk deel van de Contreie als de entree naar het zuidelijk deel van het plangebied. Verder reageert het accent op de bebouwing aan de overzijde van de Burgemeester Huijbregts-Schiedonlaan en de zogenaamde centrale ruimte. Dit in overeenstemming met het beeld zoals al is beschreven in de Structuurvisie Vrachelen. Ondanks de argumenten die door diverse belanghebbenden tijdens deze procedure ten aanzien van dit punt naar voren zijn gebracht, blijft het vanuit ruimtelijk oogpunt gewenst dat op deze locatie het accent wordt gerealiseerd..

Conclusie:

De zienswijze genoemd onder d is aanleiding het bestemmingsplan en het exploitatieplan te wijzigen. De overige zienswijzen vormen geen aanleiding om het bestemmingsplan te wijzigen.

Gegrondeid:

De zienswijzen zijn deels gegrond en deels ongegrond.

**14: Zienswijzen van de heer Jongevos**

Inhoud zienswijzen:

- a. Men vindt het geprojecteerde appartementencomplex van 21 meter hoog op de kruising Vrachelsestraat-Burgemeester Huijbregts-Schiedonlaan hier niet passend. Ten onrechte is door de gemeente in het kader van de inspraakprocedure gesteld dat tegemoet zou zijn gekomen aan de bezwaren van de wensen van de bewoners van de Vrachelsestraat door het appartementencomplex in noordelijke richting op te schuiven. Dit is onjuist, het complex past ook niet als het opgeschoven zou worden. Het is ongewenst een dergelijk complex te realiseren in de achtertuinen van de woningen aan de Vrachelsestraat. Dit appartementencomplex wordt niet passend geacht in de historische omgeving en uitstraling van de Vrachelsestraat. Het complex zal een zodanig dominante uitstraling geven naar de omgeving, dat het beeld dat de gemeente voor ogen heeft teniet wordt gedaan. Omdat in de regionale woonverkenning (2009) is aangegeven dat ten aanzien van appartementen overproductie dreigt, ligt het voor de hand om hiervan af te zien.
- b. In het structuurplan Vrachelen 4/5 is steeds uitgegaan van 700 tot 750 woningen. Nu komt de gemeente met het voorstel om dit aantal te verhogen tot maximaal 820 woningen. Hiermee wordt ingeleverd op woonbeleving.

Reactie op ingediende zienswijzen:

- a. In het kader van de inspraakprocedure is op dit punt een reactie ingediend. Als gemeentelijk standpunt is toen aangegeven dat het gebouw een belangrijk ruimtelijk accent vormt. Met de vaststelling van het Structuurplan is het accent in noordelijke richting verplaatst. Dit om tegemoet te komen aan de wensen van bewoners van de Vrachelsestraat. Vanuit ruimtelijk oogpunt is het gewenst om het accent te handhaven, omdat het een markering is van zowel het noordelijk deel van de Contreie als de entree naar het zuidelijk deel van het plangebied. Verder reageert het accent op de bebouwing aan de overzijde van de Burgemeester Huijbregts-Schiedonlaan en de zogenaamde centrale ruimte. Dit in overeenstemming met het beeld zoals al is beschreven in de Structuurvisie Vrachelen. Ondanks de argumenten die door diverse belanghebbenden tijdens deze procedure ten aanzien van dit punt naar voren zijn gebracht, blijft het vanuit ruimtelijk oogpunt gewenst dat op deze locatie het accent wordt gerealiseerd.
- b. Bij de stedenbouwkundige uitwerking van het structuurplan is gebleken dat deze 120 extra woningen kunnen worden gerealiseerd zonder in te leveren op kwaliteit. Ondanks deze extra toevoeging van woningen is er nog steeds sprake van een extensieve verkaveling. Hierbij zijn verschillende deelgebieden benoemd met elk een eigen opzet, woonmilieu en bijbehorende dichtheid. Deze deelgebieden zijn afgestemd op de directe omgeving en het landschap (interactie stedenbouw en het landschap). Richting de

westzijde van het plan neemt de bebouwingsdichtheid af en zijn de kavels ruim tot zeer ruim. Verder vormt de openbare ruimte de basis en is het de drager van het stedenbouwkundig plan. Deze is ruim opgezet en heeft een hoge kwaliteit, waarbij de kaders zoals opgenomen in het bestemmingsplan en het beeldregieplan de kwaliteit van het plangebied bewaken zonder in te leveren op de woonkwaliteit.

Conclusie:

De zienswijzen vormen geen aanleiding om het bestemmingsplan te wijzigen.

Gegrontheid:

De zienswijzen zijn ongegrond.

**15: Zienswijzen van de familie van Opzeeland**

Inhoud zienswijzen:

- a. Men is tegen het geprojecteerde appartementencomplex van 21 meter hoog op de kruising Vrachelsestraat-Burgemeester Huijbregts-Schiedonlaan. Ten onrechte is door de gemeente in het kader van de inspraakprocedure gesteld dat tegemoet zou zijn gekomen aan de bezwaren van de wensen van de bewoners van de Vrachelsestraat door het appartementencomplex in noordelijke richting op te schuiven. Dit is onjuist, het complex past ook niet als het opgeschoven zou worden. Dit appartementencomplex doet afbreuk aan de uitgangspunten zoals genoemd in het bestemmingsplan en betekent een aantasting van het historisch verkavelingspatroon van de Vrachelsestraat. Men vindt het complex niet passen in het beeld van de toekomstige Vrachelsestraat. Daarnaast is een dergelijk woningcomplex niet nodig om het aantal geplande woningen daadwerkelijk in te passen, gelet op de lage toekomstige bebouwingsdichtheid van het gebied. Tevens staat het complex op zich en vormt het geen onlosmakelijk onderdeel van het plangebied zelf. Een noodzakelijke overeenkomst met de bebouwing in Vrachelen 2 is er evenmin, omdat de twee woongebieden een compleet andere uitstraling en structuur kennen. Omdat in de regionale woonverkenning (2009) is aangegeven dat ten aanzien van appartementen overproductie dreigt, ligt het tot slot voor de hand om hiervan af te zien.
- b. Eerder is steeds uitgegaan van 700 woningen. Nu heeft de gemeente het voornemen om 820 woningen te bouwen. Zonder een goede motivatie wordt het aantal te bouwen woningen verhoogd met zo'n 20%. Men blijft dit onacceptabel en onverantwoord vinden, het is reëler en gepaster uit te gaan van de in het verleden gemaakte afspraken en genoemde aantallen.
- c. Uit het plan kan niet worden afgeleid hoe de bestaande woningen worden aangesloten op de nutsvoorzieningen. De aanwezige riolering is onvoldoende qua capaciteit en de woningen hebben nu geen kabelaansluiting. Met de ontwikkeling van de Contreie kunnen deze nutsvoorzieningen wel worden verbeterd c.q. aangelegd, men zou dit graag opgenomen willen zien in de plannen.
- d. Om de uitstraling van de Vrachelsestraat optimaal aan te laten sluiten op de rest van het plan wordt verzocht de bestaande bestrating, verlichting en meubilair te vervangen.

Reactie op ingediende zienswijzen:

- a. In het kader van de inspraakprocedure is op dit punt een reactie ingediend. Als gemeentelijk standpunt is toen aangegeven dat het gebouw een belangrijk ruimtelijk accent vormt. Met de vaststelling van het Structuurplan is het accent in noordelijke richting verplaatst. Dit om tegemoet te komen aan de wensen van bewoners van de Vrachelsestraat. Vanuit ruimtelijk oogpunt is het gewenst om het accent te handhaven, omdat het een markering is van zowel het noordelijk deel van de Contreie als de entree naar het zuidelijk deel van het plangebied. Verder reageert het accent op de bebouwing aan de overzijde van de Burgemeester Huijbregts-Schiedonlaan en de zogenaamde centrale ruimte. Dit in overeenstemming met het beeld zoals al is beschreven in de Structuurvisie Vrachelen. Ondanks de argumenten die door diverse belanghebbenden tijdens deze procedure ten aanzien van dit punt naar voren zijn gebracht, blijft het vanuit ruimtelijk oogpunt gewenst dat op deze locatie het accent wordt gerealiseerd..
- b. Bij de stedenbouwkundige uitwerking van het structuurplan is gebleken dat deze 120 extra woningen kunnen worden gerealiseerd zonder in te leveren op kwaliteit. Ondanks deze extra toevoeging van woningen is er nog steeds sprake van een extensieve verkaveling. Hierbij zijn verschillende deelgebieden benoemd met elk een eigen opzet, woonmilieu en bijbehorende dichtheid. Deze deelgebieden zijn afgestemd op de directe omgeving en het landschap (interactie stedenbouw en het landschap). Richting de westzijde van het plan neemt de bebouwingsdichtheid af en zijn de kavels ruim tot zeer ruim. Verder vormt de openbare ruimte de basis en is het de drager van het stedenbouwkundig plan. Deze is ruim opgezet en heeft een hoge kwaliteit, waarbij de kaders zoals opgenomen in het bestemmingsplan en het beeldregieplan de kwaliteit van het plangebied bewaken zonder in te leveren op de woonkwaliteit.
- c. In het plan wordt niet voorzien dat in de Vrachelsestraat nieuwe nutsvoorzieningen worden aangelegd ten behoeve van de bestaande woningen. Voor de nieuw te bouwen woningen worden uiteraard wel benodigde nutsvoorzieningen aangelegd.
- d. De Vrachelsestraat wordt, evenals de andere wegen in de gemeente Oosterhout, meegenomen in het reguliere onderhoudsprogramma. Het is wel mogelijk dat de openbare verlichting aan de nieuwe situatie zal worden aangepast. Dit aspect zal worden meegenomen bij de nadere uitwerking en een eventuele aanpassing zal ook in het reguliere beheer worden meegenomen.

Conclusie:

De zienswijze onder d zal voor wat betreft de aanpassing van de openbare verlichting meegenomen worden bij de nadere uitwerking van het plan. De overige zienswijzen vormen geen aanleiding om het bestemmingsplan te wijzigen.

Gegrontheid:

De zienswijzen zijn deels gegrond en deels ongegrond.

## 16: Zienswijzen van de heer de Leeuw

### Inhoud zienswijzen:

De zienswijzen zijn ingediend namens een collectief van inmiddels 18 huishoudens, dat in aanmerking wil komen voor één van de door de gemeente aangewezen kavels voor het collectief opdrachtgeverschap.

- a. Voor de gehele kavel, inclusief het verplicht af te nemen groen collectief terras, wordt gerekend met één gemiddelde grondprijs. Hiermee komt de totale grondprijs per deelnemer uit op een gelijk niveau met de gemiddelde goedkope koopwoning. Verzocht wordt dan ook om de grondprijs voor het groen collectief terras te herzien en naar beneden bij te stellen.
- b. Het plaatsen van een gietijzeren hekwerk wordt verplicht gesteld. Dit druist echter in tegen het duurzame uitgangspunt waarop wordt gewezen, verzocht wordt dan ook het collectief een eigen duurzaam voorstel te laten formuleren.
- c. In het huidige kavelpaspoort is het niet mogelijk woningen te ontwikkelen die vanaf de voorzijde de mogelijkheid bieden een garage met een auto te bereiken. Vanuit onder meer het in het beeldregieplan beschreven concept van duurzaamheid en flexibiliteit wordt verzocht de mogelijkheid hiertoe wel open te stellen en daarbij toe te staan dat er een aanbouw kan komen die gebruikt kan worden als garage.
- d. De beschreven beplanting van de heggen in de openbare ruimte voldoet niet aan het uitgangspunt van een sociaal veilige groeninrichting (voorgeschreven plantensoorten zijn over het algemeen giftig of niet geschikt voor het gebruik in een heg). Verzocht wordt dan ook een sociaal veilige groeninrichting voor te schrijven.
- e. Het maximum toegestane vloeroppervlak van 180 m<sup>2</sup> is te beperkend voor het collectief. Bovendien is niet duidelijk of hier bedoeld wordt op de zogenaamde footprint van de woning of het bruto vloeroppervlak. Verzocht wordt deze beperking op te heffen.
- f. Er bestaat onduidelijkheid over de manier waarop invulling wordt gegeven aan de omschreven wijze van verkeersinrichting. Onvoldoende duidelijk is hoe de verkeersstroom geregeld is rond de CPO-kavels. Verzocht wordt een specifieke omschrijving van te treffen verkeersmaatregelen op te nemen en aan te geven hoe overlast van in de wijk parkerende bezoekers van het sportcomplex voorkomen wordt.
- g. Op blz. 55 van het beeldregieplan staat een beschrijving van de wegingdeling tussen de twee zuidelijke CPO-kavels, terwijl in de kavelpaspoorten deze zones als afgesloten voor verkeer worden aangemerkt. Niet duidelijk is welke inrichting verkozen wordt.
- h. De provincie Noord-Brabant heeft subsidiemogelijkheden ter stimulering van woningbouw in het leven geroepen waarvoor alleen door gemeenten voor 1 maart 2010 aanvragen moeten worden ingediend. Is de gemeente beried deze mogelijkheden te benutten?

### Reactie op ingediende zienswijzen:

- a. De vaststelling van de grondprijs moet zijn gebaseerd op een onafhankelijk taxatie. In deze taxatieprijs is de - financieel - mindere waarde van het verplicht af te nemen groen verwerkt. Het college heeft onlangs de grondprijs vastgesteld voor de kavels 1 en 2 op € 265,- per m<sup>2</sup> excl. BTW en voor kavel 3 op € 145,- per m<sup>2</sup> excl. BTW.
- b. Gietijzer is een zeer duurzaam materiaal. Niet duidelijk is waarom het gebruik van dit materiaal strijdig zou zijn met de uitgangspunten omtrent duurzaamheid. Daarnaast is

het belangrijk te vermelden dat bij het voorschrijven door het Beeldregieplan van een bepaald materiaal erfafscheiding de samenhang door de hele wijk de Contreie heen cruciaal is. Dat betekent dat de collectieven niet zelf voor een ander materiaal zouden kunnen kiezen als gietijzer minder geschikt zou zijn maar dat voor de gehele Contreie dan een ander materiaal gekozen zou worden.

- c. Het is voor alle CPO kavels mogelijk om overal woningtypes te ontwikkelen waarin de geparkeerde auto in het bouwvolume opgenomen kan worden (zgn drive-in woningen), hetzij in een aanbouw aan de woning of in een bijgebouw los van de woning (een garage) of in een collectieve parkeervoorziening. De woningen kunnen altijd via het eigen collectieve CPO-erf met de auto worden benaderd en afhankelijk van de gekozen verkaveling ook naar de voorzijde van de woning. Voor de kavels 2 en 3 is het mogelijk om direct met de auto te komen bij de voorzijde van de woningen aan de oostzijde (de zijde van de ventweg langs de Burgemeester Huijbregts Schiedonlaan). Deze woningen staan verplicht op de rooilijn met een voortuin van 2 meter naar de straat. Hierbij zou een drive-in woningtype gemaakt kunnen worden, hier zijn geen aanbouwen toegestaan tussen woning en ventweg. In dit verband is tevens van belang dat de CPO-kavels langs de Burgemeester Huijbregts Schiedonlaan moeten bestaan uit een gesloten rand bebouwing met 1 maximale onderbreking van 6 meter bij kavels 2 en 3. Dit heeft te maken met akoestische eisen die worden gesteld vanwege het autoverkeer op deze weg. Voor kavel 1 is het ook mogelijk om vanaf de noordelijke ventweg langs de Heijligerweg met de auto direct bij woningen te komen aan de noordelijke zijde van het kavel. Ook hier zijn drive-in woningen in theorie mogelijk afhankelijk van de gekozen verkaveling. Op deze plek is de continuïteit van de groene haag rondom het CPO kavel bepalend voor de vraag hoeveel openingen er mogen komen voor toeritten voor auto's naar het CPO-erf en naar de woningen aan de noordelijke zijde. Voor de toetsing van de bouwplannen door welstand geldt dat er op deze genoemde noordelijke zijde in de voorgevelzone Heijligerweg een goede relatie moet bestaan tussen de woningen en de openbare ruimte. De verkaveling, de ontsluiting van de kavel, de parkeeroplossingen en het ontwerp van woningen, uitbouwen, aanbouwen en bijgebouwen zal hierop worden beoordeeld
- d. In het beeldregieplan is aangegeven dat de volgende soorten hagen hier mogelijk zijn: liguster, veldesdoorn, taxus, hulst, meidoorn en rhododendron. Sommige van de hier genoemde soorten zijn in meer of mindere mate giftig, maar alleen als deze in forse hoeveelheden zouden worden gegeten vormen deze een risico. Derhalve wordt de mening niet gedeeld dat sprake zou zijn van een sociaal onveilige omgeving.
- e. Het maximum toegestane bruto vloeroppervlak (BVO) voor kavels 1 en 2 zijn respectievelijk 6.505 m<sup>2</sup> en 4.418 m<sup>2</sup> (zie de kavelpaspoorten). Bij het minimaal aantal woningen komt dit inderdaad uit op ongeveer 180 m<sup>2</sup> en 184 m<sup>2</sup> BVO per woning. Deze oppervlaktes, de daarbij behorende bouwvolumes en de te verwachten woningtypes vormen de kern van het stedenbouwkundig ontwerp voor dit deel van de Contreie en de basis voor de gewenste ruimtelijke kwaliteit van de wijk.
- f. De CPO-kavels worden ontsloten door twee aparte ventwegen met een 30km/uur regime. Op elke tekening bij het kavelpaspoort staat aangegeven met een pijl vanaf welke zijde het CPO-kavel ontsloten wordt voor de auto. In het Definitief Ontwerp Stedenbouwkundig Plan De Contreie CPO staat de verkeerssituatie rondom de kavels duidelijk beschreven (hoofdstuk 3.4, bladzijde 32 en 33). Om parkeeroverlast van het sportcomplex te voorkomen, dient het parkeren hiervoor op eigen terrein te worden opgelost. De gemeente Oosterhout hanteert hiervoor de richtlijnen uit CROW publicatie 182. Hoeveel plaatsen er exact moeten worden aangelegd hangt af van de uiteindelijke indeling en omvang van het sportcomplex.

- g. Gedurende de ontwikkeling van het stedenbouwkundig plan en de uitwerking van het CPO gedeelte heeft er op verschillende momenten een verfijningslag plaatsgevonden. Met het opstellen van het Beeldregieplan is rekening gehouden met deze verfijning. Zo wordt er voor de profielen in het CPO gedeelte een principe voorstel weergegeven. De situatie zoals omschreven in de kavelpaspoort is correct.
- h. De gemeente is bereid om, voor zover de provinciale regelingen van toepassing kunnen zijn, mee te werken aan aanvragen voor deze subsidies. Aanvragen zullen echter vaak door het collectief of individuele kopers zelf moeten worden ingediend.

Conclusie:

De zienswijze genoemd onder a is aanleiding het exploitatieplan te wijzigen. De overige zienswijzen vormen geen aanleiding om het bestemmingsplan te wijzigen.

Gegrontheid:

De zienswijzen zijn deels gegrond en deels ongegrond.

**17: Zienswijze van Verbakel adviesbureau onroerende zaken (namens de heer van Leijssen)**

Inhoud zienswijze:

De woning Herweg 22 wordt in het bestemmingsplan wegbestemd. Dit is niet noodzakelijk als de ter plaatse geplande ontsluitingsweg wat wordt opgeschoven. Aan de gemeenteraad wordt dan ook verzocht het bestemmingsplan niet vast te stellen, zoals in ontwerp ter inzage gelegd.

Reactie op ingediende zienswijze:

Op basis van de gestelde planbegrenzing, randvoorwaarden en behoud van o.a. de Herweg en Herstraat is binnen het stedenbouwkundig plan gewerkt naar een optimale ruimtelijke structuur en invulling. Hierbij is het vanwege de ontsluiting en de minimaal vereiste kaveldiepte niet mogelijk gebleken om de geplande ontsluitingsweg te verleggen.

Conclusie:

De zienswijze vormt geen aanleiding om het bestemmingsplan te wijzigen.

Gegrontheid:

De zienswijze is ongegrond.

**18: Zienswijzen van Belangenvereniging LMPweg**

Inhoud zienswijzen:

- a. De grenzen van het plangebied van de Contreie zijn zodanig gekozen dat de Lage Molenpolderweg (LMP) hierbuiten valt. Deze truc heeft de gemeente ook uitgehaald bij het plan Zwaikom, waarop de Raad van State de gemeente heeft aangesproken.

- b. Met het extra verkeer dat door 800 extra woningen wordt gegenereerd is niet of onvoldoende rekening gehouden. Volgens blz. 4 van bijlage 3 zou door de aanleg van de Contreie sprake zijn van een aanzienlijke reductie van het aantal vervoersbewegingen. Dit is niet geloofwaardig.
- c. Niet onderzocht is of de wegen waarop de Contreie is ontsloten, voldoende capaciteit hebben om het verkeer dat hierdoor wordt gegenereerd op een verkeersveilige manier te verwerken. Bij het uitwerken van het woningbouwplan is de te betrachten zorgvuldigheid niet in acht genomen.
- d. Niet onderbouwd is of verder in de tijd de pm 2,5 norm wordt overschreden.
- e. In de prognoses van de etmaalintensiteiten en de spitsintensiteiten voor 2020 wordt uitgegaan van een geringe toename (8%) ten opzichte van de telwaardes uit 2009 op de LMP. Met 1800 woningen extra in de Contreie en Zwaaiikom is dat volstrekt ongeloofwaardig, zeker als ook nog rekening wordt gehouden met een autonome groei tot 2020. Hierbij is nog geen rekening gehouden met mogelijke ontwikkelingen bij de Warande en Paterserf. Verder wordt in de prognose voor 2020 door het model berekend dat het spitsverkeer ca 10% van het dagtotaal uitmaakt. Tellingen op de LMP geven echter aan dat in de spits ca 20% van het dagtotaal geteld wordt. Ook hier blijkt het model onjuiste aantallen te berekenen (en daarmee ongeloofwaardig te zijn).
- f. Gelet op het totale aantal woningen in de Contreie, Zwaaiikom, Vlindervallei, Paterserf en Warandegebied zou een MER uitgevoerd moeten worden. Door de plannen te knippen probeert de gemeente hier onderuit te komen.
- g. In november 2007 werden er op de LMP bij het Brabants Bontje 8458 voertuigen geteld. De LMP is ingericht als wijkontsluitingsweg, volgens een berekening van de gemeente uit augustus 1994 zou de geluidsbelasting bij 3760 voertuigen 53 dB(A) zijn. Volgens een door de bewonersgroep uitgevoerde berekening volgens dezelfde uitgangspunten zou de geluidsbelasting nabij een kruising 62,5 dB(A) zijn bij het getelde aantal van 8458 voertuigen. Dit is veel te hoog en de gemeente weigert hier iets aan te doen. Hierbij is geen rekening gehouden met het effect van het landbouwverkeer dat veelvuldig van de LMP gebruik maakt.
- h. Uit een kentekenonderzoek van DHV uit 1998 blijkt dat het merendeel van het doorgaande verkeer op de LMP een bestemming heeft in Oosterhout Zuid. Men leidt uit analyse van telgegevens af dat ca 60% van het verkeer op de LMP doorgaand verkeer is ten opzichte van de wijk Vrachelen. Volgens het structuurplan Vrachelen en vele toezeggingen en afspraken is de LMP uitsluitend bedoeld als wijkontsluitingsweg en niet voor doorgaand verkeer.
- i. Conclusie is dat de bouw van de Contreie niet mag doorgaan zolang het verkeersprobleem op de LMP en de leefbaarheid in aangrenzende gebieden niet is opgelost en het risico bestaat dat er door de bouw van de Contreie nog meer verkeer over de LMP komt.

#### Reactie op ingediende zienswijzen:

- a. Binnen de grenzen van het plangebied van de Contreie zijn alleen de gronden opgenomen, waarvan in het kader van de ontwikkeling van die woonwijk de bestemming gaat wijzigen. Voor wat betreft de bestaande wegen is een deel van de Burgemeester Huijbregts-Schiedonlaan binnen de plangrenzen opgenomen, omdat deze zal worden heringericht. Dit geldt ook voor het deel van de Bovensteweg dat straks op een andere manier zal aansluiten op de Weststadweg. In aanvulling op hetgeen de wet expliciet voorschrijft, is in het kader van de goede ruimtelijk ordening onderzocht wat de effecten zijn voor wat betreft de aspecten geluid en lucht voor de Lage

Molenpolderweg (hierna te noemen LMPweg). De uitstraling van de effecten voor wat betreft het aspect geluid is in art. 99, lid 2 van de Wet geluidhinder beschreven. Dit houdt in dat indien redelijkerwijs kan worden verwacht dat de planontwikkeling en de daarmee samenhangende gevolgen ook op wegen buiten het plangebied zullen leiden tot een toename van de geluidbelasting van minimaal 1.5 dB (onafgerond), ook inzicht dient te worden gegeven in de effecten op die andere wegen (in dit geval de LMPweg). Voor het plan de Contreie is de toename van de geluidsbelasting voor de LMPweg als gevolg van de verkeersgroei en verkeersaantrekkende werking bepaald. Hierbij is zowel gekeken naar de huidige situatie als de toekomstige situatie. Hierbij is gebleken dat de toename minder dan 1.5 dB (onafgerond) bedraagt. Dat betekent dat er geen sprake is van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Tevens is onderzocht in hoeverre wordt voldaan aan de luchtkwaliteitseisen uit de Wet Milieubeheer. De concentraties van stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) en fijn stof (PM<sub>10</sub>) zijn in de Nederlandse situatie het meest kritisch ten opzichte van de normen. Voor deze stoffen zijn berekeningen uitgevoerd. Uit de resultaten van deze berekeningen is gebleken dat door het ontwikkelen van de Contreie geen overschrijdingen van de grenswaarden voor NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> plaatsvinden langs de LMPweg. De effecten van De Contreie op de LMPweg zijn dus wel inzichtelijk gemaakt, hoewel deze weg niet binnen het plangebied is gelegen.

- b. Het plan de Contreie zorgt niet voor een reductie van het aantal verkeersbewegingen. Er is sprake van een ruimtelijke ontwikkeling die leidt tot een toename van het aantal verkeersbewegingen. Daardoor neemt ook het aantal verkeersbewegingen op de LMPweg in beperkte mate toe. Door de infrastructurele aanpassingen in het plangebied, zoals de knip in de Vrachelsestraat en het aanpassen van het kruispunt van de Bovensteweg met de Weststadweg en Burg. Huijbregts Schiedonlaan, ontstaat echter een verandering in de routekeuze voor een deel van het reeds aanwezige verkeer. De afbeelding in bijlage 3, pagina 4 geeft de berekende verandering in routekeuze weer als gevolg van de voorgenomen infrastructurele maatregelen. Conclusie van de verkeersonderzoeken is dat de capaciteit van de LMPweg ruim voldoende is om de netto toename van het verkeer (dat wil zeggen het verkeer dat door het bestemmingsplan wordt gegenereerd en, na de realisatie van de verkeerskundige maatregelen waarin het plan voorziet, over de LMPweg zal rijden) op een deugdelijke, verkeersveilige manier te verwerken
- c. De capaciteit van de wegen waarop De Contreie ontsloten wordt, is voldoende. Het verkeerskundig onderzoek heeft dit uitgewezen, waarbij het ontwerp zoals dat in het ontwerp bestemmingsplan is opgenomen, als uitgangspunt is gehanteerd. Ten aanzien van verkeersveiligheid is uitgegaan van het landelijke Duurzaam Veilig beleid en de ontwerpen zijn daar dan ook op gebaseerd.
- d. In de Wet milieubeheer zijn de normen voor zeer fijn stof (PM<sub>2,5</sub>) opgenomen. Vanaf 2015 geldt er voor PM<sub>2,5</sub> een grenswaarde voor de jaargemiddelde concentraties van 25µg/m<sup>3</sup>. De Wet milieubeheer stelt het vaststellen van de kwaliteitsniveaus van de concentraties PM<sub>2,5</sub> op dit moment nog niet verplicht. Gezien de planhorizon zijn de kwaliteitsniveaus voor zeer fijn stof echter wel relevant. Om deze reden is wel onderzoek gedaan naar het planeffect op de PM<sub>2,5</sub>-concentraties. Aangezien adequate meet- en rekenmethoden voor het vaststellen van de concentraties PM<sub>2,5</sub> nog niet voorhanden zijn (en dus ook nog niet zijn voorgeschreven in de Regeling beoordeling luchtkwaliteit) zijn de concentraties PM<sub>2,5</sub> in de buitenlucht niet berekend, maar kwalitatief beschouwd. Op basis van de huidige wetenschappelijke inzichten is overschrijding van de jaargemiddelde grenswaarde voor PM<sub>2,5</sub>, welke in 2015 van kracht wordt, langs de onderzochte wegvakken redelijkerwijs uitgesloten.

- e. Ten gevolge van de ontwikkeling van De Contreie (en het plan Zwaaikom) zal de hoeveelheid verkeer op de LMP-weg toenemen. Daar staat echter tegenover dat de aanpassingen in de wegenstructuur die worden voorgesteld als onderdeel van het ontwerp-bestemmingsplan De Contreie de routekeuze van het bestaande verkeer zullen beïnvloeden waardoor een deel van de huidige gebruikers van de LMP-weg naar verwachting een andere route zal kiezen. Daardoor valt de totale toename van het verkeer lager uit. In de prognoses is geen rekening gehouden met de verkeerskundige effecten van de ontwikkelingen bij de Warande (Paterserf en Intergas). In het kader van de ontwikkeling van de Contreie kan met deze toekomstige ontwikkeling ook nog geen rekening worden gehouden, nu de verkeerskundige effecten van deze ontwikkelingen namelijk nog moeten worden onderzocht, waarbij uiteraard wel met de realisering van (o.a.) de Contreie rekening zal worden gehouden en waarbij het niet de verwachting is dat de verkeerskundige invloed van deze plannen erg groot zal zijn. De eventuele verkeerskundige effecten van de ontwikkeling Paterserf zullen dus in het kader van de bestemmingsplanprocedure voor dit specifieke project moeten worden onderzocht. Met betrekking tot de locatie van Intergas geldt in feite hetzelfde, met dien verstande dat op dit moment nog volstrekt onduidelijk is of - en zo ja wanneer - dit plan in procedure wordt gebracht. De constatering dat uit verkeerstellingen op de LMPweg blijkt dat in de (avond)spits ca. 20% van het dagtotaal wordt geteld is juist, waarbij echter wel moet worden opgemerkt dat het dan een (avond)spitsperiode van 2 uur betreft. Het verkeersmodel gaat echter uit van een avondspitsuurintensiteit (1 uur), die dan ca. 10% van het dagtotaal beslaat.
- f. In dit geval is geen sprake van een activiteit ten aanzien waarvan de verplichting bestaat tot het uitvoeren van een milieueffectrapport (MER). Hiervan is namelijk slechts sprake indien de activiteit betrekking heeft op een aaneengesloten gebied en 2.000 woningen bevat. Bij de behandeling van ingestelde beroepen tegen het bestemmingsplan Zwaaikom is dit punt ook aan de orde geweest en de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft daarbij aangegeven dat ten tijde van de vaststelling van het bestemmingsplan Zwaaikom geen rekening behoefde gehouden te worden met de woningen die waren voorzien in de verscheidene bestemmingsplannen voor Vrachelen fase 1, 2, 2a en 3 (nu geheten Vlindervallei), omdat deze plannen reeds ruim voor dit bestemmingsplan zijn vastgesteld en de daarin voorziene woningbouw reeds is verwezenlijkt dan wel in aanbouw is. (uitspraak d.d. 26 september 2007, nr. 200604298/1). Deze redenering geldt thans ook voor het bestemmingsplan de Contreie. Voor wat betreft Paterserf en het Warandegebied geldt, dat deze geen deel uitmaken van het "aaneengesloten gebied", zoals gesteld in het Besluit Milieueffectrapportage (Bijlagen C en D, nr. 11.1).
- g. De verkeerstelling uit november 2007 geeft het totaal aantal verkeersbewegingen op de Lage Molenpolderweg ter hoogte van het Brabants Bontje weer (dus inclusief landbouwverkeer). De aangehaalde 8458 motorvoertuigen betreft het **werkdaggemiddelde** over de meetperiode (2 weken) in november. Het **wekdaggemiddelde** van die meting bedroeg 7529 motorvoertuigen. Akoestische berekeningen dienen van dat laatste gemiddelde uit te gaan. De berekening van de bewonersgroep is derhalve niet op de juiste wijze tot stand gekomen. De resultaten van de tellingen zelf lijken ook iets aan de hoge kant te zijn geweest, mogelijk ten gevolge van tijdelijke verkeersmaatregelen elders in de stad. De gemeente heeft de belangenvereniging bij de uitlevering van de verkeersgegevens per begeleidend schrijven laten weten dat de meting mogelijk beïnvloed is geweest. Een verkeersmeting op dezelfde locatie begin 2009 geeft namelijk een werkdaggemiddelde dat iets lager ligt dan het gemiddelde van eind 2007.

- h. Vooropgesteld moet worden dat er nooit ondubbelzinnig en zonder enig voorbehoud is verklaard dat de Lage Molenpolderweg altijd een wijkontsluitingsweg zou blijven. Gewijzigde planologische en verkeerskundige inzichten kunnen leiden tot het veranderen van de functie van een weg, zoals ook bij de Lage Molenpolderweg het geval is geweest. Dit betekent echter niet dat de capaciteit van deze weg op dit moment onvoldoende is. De functie van de LMP-weg is vastgelegd in het mobiliteitsplan dat in 2007 is vastgesteld door de gemeenteraad. De LMP-weg is daarin aangewezen als verkeersgebied, hetgeen betekent dat de LMP-weg primair bedoeld is voor de afwikkeling van verkeer. In het mobiliteitsbeleidsplan is over doorgaand verkeer in het algemeen gesteld dat het streefbeeld is doorgaand verkeer via het Oosterhoutse wegennet zoveel mogelijk te voorkomen. Echter verkeer met herkomst / bestemming Oosterhout Zuid dat via LMP-weg rijdt, is geen doorgaand verkeer als bedoeld in het mobiliteitsplan. Teneinde doorgaand verkeer via de LMP-weg te ontmoedigen, is als onderdeel van het ontwerp bestemmingsplan De Contreie voorzien in een aanpassing van de wegenstructuur. Daarnaast zullen ook aan de zijde van Wilhelminakanaal Zuid nog maatregelen worden getroffen (hierover dient nog besluitvorming plaats te vinden) en zal de toekomstige ombouw van het knooppunt Hooipolder het doorgaand verkeer naar verwachting eveneens doen afnemen.
- i. Onderkend wordt dat de ontwikkeling van De Contreie tot een toename van de hoeveelheid verkeer op de LMP-weg zal leiden. Dit ondanks de maatregelen die voorzien zijn om het verkeer te stimuleren om via de Weststadweg en Bovensteweg te rijden (i.p.v. via de LMP-weg). De toename van de hoeveelheid verkeer zal echter niet tot afwikkelingsproblemen leiden. Daarnaast is geen sprake van overschrijding van wettelijke normen voor geluid en luchtkwaliteit en zijn er aldus in die zin geen belemmeringen voor de bouw van De Contreie..

#### Conclusie:

De zienswijzen vormen geen aanleiding om het bestemmingsplan te wijzigen.

#### Gegrondeid:

De zienswijzen zijn ongegrond.

### **19: Zienswijzen van Stichting Buurtpreventie Vrachelen 2 - Markkant**

#### Inhoud zienswijzen:

- a. Voor Vrachelen 2 voorziet de nieuwe wegenstructuur onvoldoende in wensen/eisen op het gebied van veiligheid en ontsluiting. Er gaan verkeersafwikkelingsproblemen ontstaan bij de ontsluiting Eline Verelaan-Burgemeester Huijbregts Schiedonlaan. Hier komt alleen een kruispunt met een opstelstrook. Hier gaan verkeersopstoppingen ontstaan. Aan de Eline Verelaan is basisschool de Meander gevestigd, waar veel kinderen met de auto worden gebracht en gehaald. Dit geeft een extra belasting op de kruising. Een oplossing hiervoor kan worden gevonden door een rotonde te realiseren met vrijliggende fiets- en voetpaden. Voorgesteld wordt deze aan te leggen voordat wordt gestart met de realisering van de Contreie. Men zou graag op korte termijn willen vernemen of dit plan wordt gerealiseerd.

- b. Er ligt al geruime tijd (10 jaar) een plan om een fiets- en voetgangersbrug te realiseren tussen de wijk Vrachelen 2 en Statendam-zuid. Men wil graag duidelijkheid over wanneer deze brug aangelegd zal gaan worden.
- c. Men vraagt zich af of gekeken is naar een nieuwe en betere busverbinding voor zowel Vrachelen 2-Markkant als de Contreie. De huidige buurtbus voldoet dan zeker niet meer, gesuggereerd wordt om de huidige lijn 10 vanuit de Burgemeester Huijbregts-Schiedonlaan te laten starten en niet meer vanuit het centrum.

Reactie op ingediende zienswijzen:

- a. Eén van de verrichte onderzoeken in het kader van de Contreie is het rapport "Hoofdwegenstructuur Noordwest Oosterhout (verkeerskundig onderzoek naar de ontsluiting van de Contreie)" van augustus 2009 (verricht door DHV). In het eindadvies wordt gesteld dat de rotonde Burgemeester Huijbregts-Schiedonlaan - Max Havelaardreef het enige knelpunt kan gaan vormen in de verkeersafwikkeling. Ten aanzien van de genoemde kruising Eline Verelaan-Burgemeester Huijbregts Schiedonlaan wordt wel gesteld dat hier een fietsoversteek is voorzien. Deze oversteek wordt vormgegeven als een standaard voorrangskruispunt met de mogelijkheid om in 2 fasen de oversteek te maken. De uitgevoerde verkeerstellingen geven aan dat het verkeer op de Eline Verelaan relatief beperkt van omvang is. In de toekomstige situatie kan het verkeer ook voldoende afgewikkeld worden dankzij het nieuwe ontwerp van de kruising. In de verkeersstrategie is het ook nog de bedoeling het bestemmingsverkeer van Vrachelen 2 zoveel als mogelijk richting de noordoostzijde af te wikkelen naar de Bovensteweg-A27 i.p.v. via de Burgemeester Huijbregts-Schiedonlaan. Een rotonde is hier niet nodig en in relatie tot de verkeersregelinstallaties ook niet gewenst vanwege de onderlinge beïnvloeding qua wachtrijen.
- b. De aanleg van deze brug houdt verband met de realisatie van het plan Zwaikom. De planologische procedure hiervoor is nog niet afgerond.
- c. Er is gekeken naar het openbaar vervoer in relatie tot de Contreie. Op dit moment zijn er 2 buurtbuslijnen die een halte hebben ter hoogte van De Contreie en Vrachelen 2. Deze blijven bestaan in 2010 en zullen voornamelijk de openbaar vervoerverbinding vormen tussen het nieuwe plangebied en het centrum van Oosterhout. De Contreie zorgt voor veel potentiële nieuwe reizigers, waarvoor wij ook goed openbaar vervoer aan willen bieden. In samenspraak met de concessieverlener/opdrachtgever van het openbaar vervoer (de provincie Noord-Brabant) zal bij de verdere ontwikkeling van het woongebied bepaald worden of en wanneer een reguliere lijndienst kan gaan rijden. Hierover is nu nog niets te zeggen, omdat dit o.a. afhangt van de kosten ervan en de aansluiting die gemaakt moet worden op het Hoogwaardig Openbaar Vervoer Oosterhout-Breda. Starten bij of in het plangebied van de Contreie is niet perse nodig, omdat de ene buurtbus een lus rijdt tussen Vrachelen 2 en Oosterheide via het busstation. Reizigers vanuit Vrachelen-Noord kunnen instappen op de heen- of op de terugweg. Lijn 10 rijdt vanaf het busstation door naar Dommelbergen(-Noord), die route wordt niet verlegd naar Vrachelen.

Conclusie:

De zienswijzen vormen geen aanleiding om het bestemmingsplan te wijzigen.

Gegrontheid:

De zienswijzen zijn ongegrond.

**20: Zienswijze van mevrouw en de heer Luijkx**

Inhoud zienswijze:

Men is eigenaar van een perceel grond aan de Vrachelsestraat, waarvan een deel is ingetekend ten behoeve van een verkeersverbinding vanaf de Vrachelsestraat naar het nieuw te realiseren woongebied ten noorden hiervan. De breedte van deze strook is echter te royaal, mede gelet op het feit dat ter plaatse alleen een voorziening voor langzaam verkeer is gepland.

Reactie op ingediende zienswijze:

De Vrachelsestraat met de bijbehorende percelen vormen een bijzonder gebied en bepalende structuur binnen De Contreie. Het is dan ook wenselijk om de bestaande kwaliteiten te behouden en te versterken. Een belangrijke karakteristiek van de Vrachelsestraat heeft betrekking op de doorzichten naar het achterliggende gebied. Een van de doorzichten wordt gevormd door deze verkeersverbinding. Hierbij is gestuurd op een landschappelijke en groene inpassing waarbij een vrijliggend fietspad/voetpad wordt voorgesteld met aan weerszijde een groene strook. Omdat deze route een belangrijke verbinding vormt met de MFA, het noordelijke deel van De Contreie en Vrachelen 2 wordt de voorgestelde ruimtereservering noodzakelijk geacht.

Conclusie:

De zienswijze vormt geen aanleiding om het bestemmingsplan te wijzigen.

Gegrontheid:

De zienswijze is ongegrond.

**21: Zienswijzen van de heer en mevrouw van den Heijkant**

Inhoud zienswijzen:

Het gebouw van 21 meter hoog langs de Burgemeester Huijbregts-Schiedonlaan staat hier niet op zijn plaats. Hoogbouw zo dicht bij de landelijke Vrachelsestraat en Den Hout is niet wenselijk. Het zou beter zijn om juist aan het Markkanaal hogere bebouwing te plannen.

Reactie op ingediende zienswijzen:

In het kader van de inspraakprocedure is op dit punt een reactie ingediend. Als gemeentelijk standpunt is toen aangegeven dat het gebouw een belangrijk ruimtelijk accent vormt. Met de vaststelling van het Structuurplan is het accent in noordelijke richting verplaatst. Dit om tegemoet te komen aan de wensen van bewoners van de Vrachelsestraat. Vanuit ruimtelijk oogpunt is het gewenst om het accent te handhaven, omdat het een markering is van zowel het noordelijk deel van de Contreie als de entree naar het zuidelijk deel van het plangebied. Verder reageert het accent op de bebouwing aan de overzijde van de Burgemeester Huijbregts-

Schiedonlaan en de zogenaamde centrale ruimte. Dit in overeenstemming met het beeld zoals al is beschreven in de Structuurvisie Vrachelen. Ondanks de argumenten die door diverse belanghebbenden tijdens deze procedure ten aanzien van dit punt naar voren zijn gebracht, blijft het vanuit ruimtelijk oogpunt gewenst dat op deze locatie het accent wordt gerealiseerd.

#### Conclusie:

De zienswijze vormt geen aanleiding om het bestemmingsplan te wijzigen.

#### Gegrondeheid:

De zienswijze is ongegrond.

## **22: Zienswijzen van de heer van Kaathoven**

#### Ontvankelijkheid zienswijze:

De zienswijze van de heer van Kaathoven is per E-mail verzonden op zaterdag 14 november 2009. Hierin is geen adres vermeld en de zienswijze is tevens niet voorzien van een handtekening. Artikel 3:12 van de Algemene Wet Bestuursrecht (AWB) bepaalt dat in de kennisgeving van een ontwerp-besluit onder andere wordt aangegeven op welke wijze men zienswijzen kan indienen. In de publicatie van het ontwerp-bestemmingsplan is aangegeven dat zienswijzen schriftelijk of mondeling kunnen worden ingediend. De ingediende zienswijze van de heer van Kaathoven voldoet niet aan één van deze criteria. Artikel 2.15 AWB geeft aan dat een bericht elektronisch aan een bestuursorgaan kan worden verzonden, voor zover het bestuursorgaan kenbaar heeft gemaakt dat deze weg is geopend. Zoals hiervoor aangegeven is in de publicatie deze mogelijkheid niet opengesteld. Aangezien de gemeente de heer van Kaathoven hiervan niet zo spoedig mogelijk in kennis heeft gesteld, wordt de heer van Kaathoven toch ontvankelijk verklaard.

#### Inhoud zienswijzen:

De huidige rotonde Burgemeester Huijbregts-Schiedonlaan-Max Havelaardreef is qua capaciteit veel te klein gedimensioneerd. Gepleit wordt voor een grotere rotonde in plaats van een kruispunt met een verkeersregelinstallatie. Ten opzichte van een kruispunt heeft een rotonde namelijk voordelen qua verkeersremmende maatregel, een continue doserende voorziening en zijn er geen onnodige roodtijden. Met de keuze voor een kruispunt zullen er op bepaalde plaatsen en tijden opstoppingen ontstaan en vinden er piekbelastingen plaats.

#### Reactie op ingediende zienswijzen:

De gemeente heeft ook een variant laten doorrekenen en ontwerpen van een meerstrooksrotonde (met voorrang voor fietsers). Hiervoor is niet gekozen, omdat deze rotondevorm niet goed past in een omgeving als Vrachelen 2 en De Contreie en ook enkele verkeerskundige nadelen met zich meebrengt. Eén van die nadelen is de mogelijke verkeersonveiligheid die optreedt als autoverkeer zo'n rotonde op 2 rijstroken tegelijk oprijdt of verlaat terwijl fietsers enigszins uit het zicht oversteken (afdekongevallen). Een ander nadeel is de tweerichtingenfietsoversteek aan de noordzijde van de kruising (onderdeel van de doorgaande fietsroute) die mogelijk tot onveilige situaties kan leiden omdat dit buiten het verwachtingspatroon valt. De aanwezigheid van 2 basisscholen in de directe omgeving geeft naar onze verwachting veel oversteekbewegingen van jonge (zwakkere) verkeersdeelnemers over de kruising. Dit laat zich ons inziens moeilijk verenigen met complexe verkeerssituaties als

een meerstrooksrotonde. De gemeente gaat ervan uit dat het aantal fietsers wel degelijk gaat toenemen bij Vrachelen 2 en De Contreie. Het gemeentelijke mobiliteitsbeleid en de inrichting van Vrachelen 2 en De Contreie is erop gericht fietsen aantrekkelijk te maken door korte en zo veilig mogelijke fietsverbindingen aan te bieden. Ook vanaf de andere zijde van het Markkanaal. Omdat de gemeente verwacht dat ook nog steeds veel ouders met de auto naar de MFA zullen komen, is uitgegaan van een toename van het autoverkeer van en naar de MFA. Dit geeft, zo is in de verkeersrapporten te lezen, met name in de ochtendspits extra drukte op de rotonde. Een ontwikkeling die er mede toe bij heeft gedragen dat de keuze is gevallen op een verkeersregelininstallatie. Het verkeersonderzoek toont aan dat bij de gehanteerde uitgangspunten een verkeersregelininstallatie goed werkt. Van een te kort linksafvak is in het eindrapport geen sprake. De aangehaalde nadelen van een verkeersregelininstallatie zijn in de gemeentelijke overwegingen meegenomen. Er hoeven onder normale omstandigheden geen opstoppingen te gaan ontstaan als gevolg van deze verkeersregelininstallatie. Het verkeersonderzoek toont dit aan. Bediening(stijden) van de sluizen in Oosterhout valt buiten het invloedsgebied van de gemeente. Wel probeert de gemeente met Rijkswaterstaat via overleg te zorgen dat in de toekomst geen verkeersinfarct ontstaat aan de westzijde van de stad. De wat oudere verkeersregelininstallatie op de Bovensteweg-Max Havelaadreef wordt aangepast of vervangen indien de toekomstige verkeersmaatregelen ("de groene golf") dit noodzakelijk maakt. De verkeersmaatregelen moeten gezamenlijk leiden tot een acceptabele verkeersafwikkeling op het hoofdwegennet aan de westzijde van Oosterhout.

#### Conclusie:

De zienswijzen vormen geen aanleiding om het bestemmingsplan te wijzigen.

#### Gegrontheid:

De zienswijzen zijn ongegrond.

### **23: Zienswijzen van heer Ruigrok**

#### Inhoud zienswijzen:

Door de afbuiging van de Weststadweg / Bovensteweg komt er minder verkeer op de Burgemeester Huijbregts-Schiedonlaan. Van en naar de nieuwe wijk en de sportvoorzieningen komen straks veel kinderen c.q. langzaam verkeer. Een rotonde heeft dan de voorkeur omdat het beter doorstroomt. Verkeerslichten zullen ertoe leiden dat fietsers deze gaan vermijden, waardoor verkeersonveilige situaties kunnen ontstaan.

#### Reactie op ingediende zienswijzen:

De gemeente heeft de capaciteit van de huidige rotonde doorgerekend met het verkeersmodel, waarin alle factoren (zoals de afbuiging van de Weststadweg en de aanleg van de Contreie) zijn meegenomen. Hieruit blijkt dat de huidige rotonde in de toekomst onvoldoende capaciteit heeft om het verkeer vlot en veilig af te wikkelen. Er is ook een variant doorgerekend en ontworpen van een meerstrooksrotonde (met fietsers in de voorrang). Hiervoor is niet gekozen, omdat deze rotonevorm niet goed past in een omgeving als Vrachelen 2 en De Contreie en ook enkele verkeerskundige nadelen met zich meebrengt. Eén van die nadelen is de mogelijke verkeersonveiligheid die optreedt als autoverkeer zo'n rotonde op 2 rijstroken tegelijk oprijdt of verlaat terwijl fietsers enigszins uit het zicht oversteken (afdekongevallen). Een ander

nadeel is de tweerichtingenfietsoversteek aan de noordzijde van de kruising (onderdeel van de doorgaande fietsroute) die mogelijk tot onveilige situaties kan leiden omdat dit buiten het verwachtingspatroon valt. De aanwezigheid van 2 basisscholen en de sportvoorzieningen in de directe omgeving geeft naar onze verwachting (en zoals u aangeeft) veel oversteekbewegingen van jonge (zwakkere) verkeersdeelnemers over de kruising. Dit laat zich ons inziens moeilijk verenigen met complexe verkeerssituaties als een meerstrooksrotonde. En aangezien de huidige rotonde niet gaat voldoen, is gekozen voor een kruising met verkeersregelininstallatie.

Conclusie:

De zienswijzen vormen geen aanleiding om het bestemmingsplan te wijzigen.

Gegrondeid:

De zienswijzen zijn ongegrond

**24: Zienswijzen van mevrouw Ruigrok**

Beoordeling ontvankelijkheid:

De zienswijzen van mevrouw Ruigrok zijn op 19 november 2009 ingediend en per Email ingekomen. De termijn voor het indienen van zienswijzen is echter verstreken op 18 november 2009. Derhalve is de zienswijze buiten de gestelde termijn ingediend en dient deze daarom niet-ontvankelijk verklaard te worden.

Conclusie:

De zienswijzen zijn niet ontvankelijk.

2<sup>e</sup> ter inzage legging ontwerp-exploitatatieplan

Het ontwerp-exploitatatieplan is wederom ter inzage gelegd vanaf 19 november tot en met 30 december 2009, omdat bij de eerste ter inzage legging was verzuimd hiervan een kennisgeving te sturen aan alle eigenaren van de gronden die binnen het gebied van het exploitatieplan zijn gelegen. Gedurende deze periode is door 2 personen een zienswijze ingediend. Hieronder worden deze zienswijzen samengevat en wordt aangegeven wat het standpunt van het gemeentebestuur hierover is.

**25. Zienswijzen van de heer van Dieden**

Inhoud zienswijzen:

De heer van Dieden gaat voor een deel in op zaken die op het ontwerp-bestemmingsplan of het beeldregieplanbetrekking hebben. Aangezien het ontwerp-bestemmingsplan niet opnieuw ter inzage is gelegd en het beeldregieplan reeds is vastgesteld door de raad, dienen deze zienswijzen niet-ontvankelijk verklaard te worden. Enkele zienswijzen hebben wel een relatie met het ontwerp-exploitatatieplan:

1. Aangegeven wordt dat door BIEB is berekend dat de investeringskosten per woning € 300.000,= zouden bedragen.

2. De grondprijs voor de kavels 1 en 2 in het CPO-gebied. Gesteld wordt dat voor kavel 3 een m<sup>2</sup>-prijs wordt gevraagd van € 145,-, terwijl voor de kavels 2 en 3 een m<sup>2</sup>-prijs wordt gevraagd van € 265,-. Aangezien het collectief waarvan de heer van Dieden deel uitmaakt ook voor een deel bestaat uit starters, is hij van mening dat hier sprake is van een oneerlijke prijsconcurrentie. Verder vindt hij dat het gezamenlijk groen moet worden afgenomen voor een prijs die te hoog is in vergelijking met het bedrag dat voor de sportvelden moet worden betaald.
3. Het minimale aantal van 4 woningen dat aaneen gebouwd moet worden op de kavels 1 en 2. De heer van Dieden is van mening dat hierdoor onvoldoende afwisseling in de wijk ontstaat, het collectief sterk wordt beperkt in de bouwstijl en de wensen van starters de voorkeur krijgen.
4. Het maximaal toegestane bruto vloeroppervlak van de kavels 1 en 2. Ook hier hebben de wensen van starters de voorkeur en gevraagd wordt de bruto vloeroppervlakte aan te passen en te verhogen met minimaal 25%.

Reactie op ingediende zienswijzen:

1. Niet duidelijk is wat hiermee bedoeld wordt. Door BIEB zijn nooit bedragen hierover genoemd, niet achterhaald kan worden waarop deze stelling is gebaseerd.
2. Conform het bepaalde in de wet is de grondprijs gebaseerd op door een externe deskundige uitgebrachte taxatie. Grosso modo wordt de (marktconforme) grondprijs getaxeerd op gemiddeld € 265,- per m<sup>2</sup> (exclusief BTW, hetgeen ook geldt voor de andere genoemde bedragen). Besloten is om kavel 3 aan te wijzen voor uitsluitend starters. Teneinde het voor starters mogelijk te maken op deze kavel een woning te realiseren, is besloten om de grondprijs voor deze kavel te stellen op € 145,- per m<sup>2</sup>. Deze grondprijs is vergelijkbaar met de grondprijs voor een goedkope koopwoning via complexbouw. Overigens geldt voor kavel 3 wel een anti-speculatiebeding. Dit beding is niet van toepassing op de kavels 1 en 2. De grondprijs van € 265,- voor laatstgenoemde kavels is een gemiddelde prijs. Het begrip gemiddeld omvat in de taxatie de onderdelen 'bebouwd' en de verplicht af te nemen gezamenlijke groen. Ter illustratie: als een inwoner van Oosterhout een zogenaamde reststrook openbaar groen wil aankopen, moet hiervoor op basis van het prijsbeleid 2009 een bedrag van € 314,- per m<sup>2</sup> worden betaald. De vergelijking met het bedrag van € 35,- per m<sup>2</sup> dat voor de sportvelden in het exploitatieplan is opgenomen, gaat dan ook mank. Dit bedrag heeft alleen betrekking op de aankoop van de hiervoor benodigde gronden, de kosten voor bouwrijp maken en de aanleg van de sportvelden zijn hier niet in begrepen.
3. Een uitgangspunt van het collectief particulier opdrachtgeverschap is dat het niet de bedoeling is dat er zoals bij het particulier opdrachtgeverschap vrijstaande of twee onder een kapwoningen gebouwd worden. Het moet met andere woorden onderscheidend hiervan zijn. De voorwaarde om op deze plek minimaal 4 woningen aaneen te bouwen is ook één van de hoofduitgangspunten van het plan de Contreie. Het plan gaat namelijk uit van intensieve bebouwing aan de oostzijde van het plangebied (tegen de Burgemeester Huijbregts Schiedonlaan aan) en richting het westen wordt de bebouwing steeds extensiever.
4. Met de in het exploitatieplan genoemde bruto vloeroppervlaktes is een maximaal bouwvolume beoogd. De gewenste ruimtelijke kwaliteit van dit deel van het plan komt anders in het geding, indien het bouwvolume verder verhoogd zou worden zou een ander (niet gewenst) woonmilieu ontstaan.

Conclusie:

De zienswijzen vormen geen aanleiding om het exploitatieplan te wijzigen.

Gegrontheid:

De zienswijzen zijn deels niet ontvankelijk en deels ongegrond.

**26. Zienswijzen van de heer Pheninckx**

Inhoud zienswijzen:

De heer Pheninckx geeft aan dat in reactie op zijn zienswijze met betrekking tot het ontwerp-bestemmingsplan weliswaar zijn verzoek tot uitbreiding van de camping en winkel is gerealiseerd, maar dat dit nog niet heeft geleid tot een voorstel tot schadeloosstelling. Deze zienswijze heeft geen betrekking op het ontwerp-exploitatieplan, maar op het ontwerp-bestemmingsplan. De termijn om tegen het ontwerp-bestemmingsplan zienswijzen in te dienen, is reeds verstreken, derhalve zijn de zienswijzen niet-ontvankelijk.

Conclusie: De zienswijzen zijn niet ontvankelijk.

## HOOFDSTUK 3

### WIJZIGINGEN PLAN NAAR AANLEIDING VAN INGEKOMEN ZIENSWIJZEN

Op basis van de ingediende zienswijzen is het bestemmingsplan "de Contreie" gewijzigd vastgesteld. Deze wijzigingen hebben betrekking op zowel de toelichting, verbeeldingen als de regels.

#### Wijzigingen van de toelichting:

- Naar aanleiding van de zienswijze bij nummer 7 zal in hoofdstuk 4.6 (punt 3: Het Slot) worden aangegeven dat parkeren op maaiveldniveau en (half)verdiept parkeren is toegestaan.
- Naar aanleiding van de zienswijze bij nummer 10 zal er in hoofdstuk 9 op worden gewezen dat scheepvaartverkeer enige overlast kan veroorzaken.

#### Wijzigingen van de verbeeldingen:

- Naar aanleiding van de zienswijzen bij nummer 5 wordt de grens van de ecologische verbindingzone op het perceel van de heer van Leijzen recht getrokken.
- Naar aanleiding van de zienswijze bij nummer 6 onder b krijgt de strook grond (eigendom van de gemeente, kadastraal bekend sectie U nr. 211 gedeeltelijk) voor de woning Vrachelsestraat 33 de bestemming Verkeer.
- Naar aanleiding van de zienswijze bij nummer 7 wordt het deelgebied dat op de verbeelding en in de regels is aangeduid als "specifieke vorm van woongebied-6" aan de oost- en noordzijde met resp. 3 en 2 meter verruimd .
- Naar aanleiding van de zienswijzen bij nummer 8 wordt voor het perceel Vrachelsestraat 50 de bestemmingsgrens in noordelijke en oostelijke richting opgeschoven, waardoor het perceel een ruimere bestemming Wonen en Tuin krijgt.
- Naar aanleiding van de zienswijzen bij nummers 11, 12 en 13 wordt ter plaatse van een deel van de EVZ door middel van een functieaanduiding binnen de bestemming Natuur het mogelijk worden gemaakt dat hier een verbinding voor landbouwverkeer wordt aangelegd.

#### Wijzigingen van de regels:

- Naar aanleiding van de zienswijzen bij nummer 10 zullen de gevraagde criteria voor aanlegvergunningen in de regels worden opgenomen.
- Naar aanleiding van de zienswijzen bij nummer 7 wordt artikel 5 (bestemming Gemengd) het maximum aantal hier te bouwen woningen verhoogd van 35 naar 80 (artikel 5.2.2 onder c). De tekst zal derhalve als volgt luiden: "het aantal te bouwen woningen bedraagt niet meer dan 80".

## HOOFDSTUK 4

### WIJZIGINGEN BESTEMMINGSPLAN EN EXPLOITATIEPLAN NA AMBTSHALVE OVERWEGINGEN

#### Bestemmingsplan

##### 1. Nadere uitwerkingen

Parallel aan de procedure van het bestemmingsplan De Contreie vindt uitwerking plaats van het stedenbouwkundig plan. In dat kader zijn profielen verder uitgewerkt, nieuwe begrenzingen van percelen besproken met bewoners en andere maatvoeringen uitgewerkt. Het is gewenst deze verbeteringen, zoals de nieuwe afspraken met bewoners thans in het bestemmingsplan te verwerken. Daarmee omvatten deze aanpassingen in feite een actualisering van het bestemmingsplan, vlak voordat het wordt vastgesteld, zodat de uitwerkingen die op stedenbouwkundig gebied zijn verricht, naadloos in het bestemmingsplan gaan passen.

Wijzigingen van de verbeeldingen:

- Tussen het zuidelijk deel van De Contreie en de Vrachelsestraat wordt een calamiteitenontsluiting door de Groene Wig aangelegd.
- De hoogtematen van diverse bouwwerken, met name bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden aangepast (deels verlaagd), zoals van erfafscheidingen bij diverse functies.
- Op de verbeelding worden enkele aanduidingen toegevoegd betreffende het gewenste woningtype (vrijstaand, twee-aaneen, aaneen, gestapeld).
- Het aantal collectieve voorzieningen was voor de drie blokken op maximaal 10 gesteld. Dit is verruimd naar 5 voorzieningen per blok.
- Aan de noordzijde wordt de begrenzing van de EVZ veranderd. De noordwesthoek wordt vergroot; het gedeelte oostelijk ervan wordt in zuidelijke richting verkleind; verlenging wordt doorgevoerd in noordoostelijke richting.
- De verkeersruimte voor de Burgemeester Huijbregt-Schiedonlaan wordt verruimd, zodat er marges ontstaan voor een iets gewijzigde profilering. De toekomstige wegas wordt vastgelegd in verband met de akoestische situatie.
- In het zuidelijk deel wordt aan de noordzijde van de Hoogte een strook toegevoegd, gericht op het waarborgen van de beoogde ruimtelijke structuur (vrijstaand, twee-aaneen).
- De bestemmingen Groen en Verkeer in het CPO-gedeelte (noordoost) worden toegevoegd aan de bestemming voor de woongebieden, zodat er ruimte is voor verdere uitwerking.

Wijzigingen van de regels:

- De inhoudsmaat van de bedrijfswoningen aan de noordzijde wordt vergroot van 600 m<sup>3</sup> naar 750 m<sup>3</sup>, zodat meer allure kan worden bereikt aan de toegang van het woongebied.
- Het aantal woningen binnen het woongebied, waarvoor een directe bestemming is opgenomen, kan in plaats van 675 woningen, ten hoogste 700 woningen bedragen.
- De diepte van woningen is aangepast en gedifferentieerd alsmede aangepast op de maten zoals gehanteerd in de Vlinderbuurt.
- De ruimte voor de toegang van het zuidelijk deel van De Contreie is vergroot, zodat eventuele later gewenste aanpassingen, zonder meer kunnen worden gerealiseerd.

- De hoogtematen van diverse bouwwerken, met name bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden aangepast (deels verlaagd), zoals van erfafscheidingen bij diverse functies.
- De aantallen woningen alsmede de verdeling ervan over het plangebied worden geactualiseerd.

Wijzigingen van de toelichting:

- De aantallen woningen en parkeerplaatsen alsmede de verdeling ervan over het plangebied worden geactualiseerd.

## **2. Handboek bestemmingsplannen Oosterhout**

Tegelijkertijd met de procedure en de planuitwerking voor De Contreie wordt een Handboek voor nieuwe bestemmingsplannen opgesteld. Het handboek bevat een standaard pakket aan regels. Het gaat dan om een uniforme opbouw van de bestemmingen en de afzonderlijke bepalingen in een bestemming. Tevens worden in het Handboek afspraken vastgelegd omtrent de redactie van bepalingen.

Het bestemmingsplan De Contreie beslaat een relatief groot gebied en zal door de vele bouwvergunningaanvragen, veelvuldig worden gebruikt als toetsingskader. Het is dan ook van groot belang dat de regels goed aansluiten op de systematiek die de komende jaren in Oosterhout zal worden gebruikt.

De genoemde omstandigheden zorgen ervoor dat het gewenst is het bestemmingsplan op onderdelen ambtshalve te wijzigen. Daarbij gaat het om redactionele zaken, niet om ingrijpende inhoudelijke aspecten.

## **3. Nieuwe inzichten en ontwikkelingen en verduidelijkingen**

Enkele nieuwe inzichten en ontwikkelingen vragen om actualisering van het bestemmingsplan, zoals de andere wijze van realisering van de multifunctionele accommodatie (gefaseerde realisering). In dit kader is ook gebleken dat enkele bepalingen een verdere detaillering of verduidelijking vragen, zodat deze de komende planperiode beter kunnen worden toegepast. Dit resulteert in aanpassingen van het bestemmingsplan.

Wijzigingen van de verbeelding:

- Op het perceel Vrachelsestraat 46 is ter plaatse van het bouwvlak op de hoek Vrachelsestraat-Heijligerweg (nu nog in gebruik als schuur) een maximale bouwhoogte opgenomen van 8 meter. Dit is niet correct, hier dient een bouwhoogte van 9 meter op de verbeelding te worden gezet.
- De begrenzing van enkele woonpercelen nabij de EVZ wordt qua vorm veranderd, zoals met bewoners afgesproken. Ditzelfde geldt ook voor het perceel aan de noordzijde van de Vrachelsestraat tegen de rotonde aan.

Wijzigingen van de regels:

- In de regels worden termen gehanteerd zoals bouwstrook, bouwblok en lintbebouwing. Deze begrippen zullen worden voorzien van een definitie.

Wijzigingen van de toelichting:

- Op pagina 19 worden passages inzake de verkeersstructuur geactualiseerd.
- Op pagina 45 worden de ligging en opzet van het compensatiebos nabij de EVZ verduidelijkt.
- In hoofdstuk 6 wordt de nieuwe opzet van de MFA (gefaseerde realisering) aangepast aan de laatste ontwikkelingen.

### **Exploitatieplan:**

#### **Deel A, pagina 10, par. 2.3, onder punt 2**

Bij de eerste bullet tussen de woorden "warmte, gas" de woorden "en/of" toevoegen.

#### **Deel A, pagina 14, par. 3.3.4 onder "aanleg nutsvoorzieningen"**

Hierbij wordt het volgende toegevoegd: "Ter uitvoering van de in de energievisie bepaalde EPL-doelstelling van 8,0, is door middel van een marktscan onderzocht op welke manier dit het beste bereikt kan worden. Uit deze scan is gebleken dat een collectieve voorziening een belangrijke bijdrage levert om de doelstelling te bereiken. De aanleg van een conventioneel systeem behoort overigens nog steeds tot de mogelijkheden. Een definitieve keuze zal na vaststelling van dit plan, bij voorkeur in overleg met exploitanten, worden gemaakt door het College van Burgemeester en Wethouders. Indien nodig zal de exploitatieopzet op de definitieve keuze bij herziening worden aangepast."

#### **Deel A, pagina 25, par. 4.3 regels omtrent aanbesteding van werken**

De tekst als volgt aan te passen:

Alle werken, diensten en leveringen (definitie overeenkomstig artikel 1 sub 2 richtlijn 2004/18/EG) in verband met de werken en werkzaamheden voor het bouwrijp maken van het openbaar gebied, de aanleg van nutsvoorzieningen en het inrichten van de openbare ruimte, zoals bedoeld in dit exploitatieplan, dienen te worden aanbesteed overeenkomstig artikel 5.3 'Ontwerp-exploitatieplan de Contreie Gemeente Oosterhout Deel B: regels'. Deze verplichting geldt zowel voor de gemeente Oosterhout als voor particulieren die zelfrealiseren.

#### **Deel B: regels**

De tekst als volgt aan te passen:

##### **Artikel 5.3 Aanbesteding**

1. Alle werken, diensten en leveringen (definitie overeenkomstig artikel 1 sub 2 richtlijn 2004/18/EG) in verband met de werken en werkzaamheden voor het bouwrijp maken van het openbaar gebied, de aanleg van nutsvoorzieningen en het inrichten van de openbare ruimte, zoals bedoeld in paragraaf 2.3 en paragraaf 3.3. van dit exploitatieplan, dienen te worden aanbesteed overeenkomstig de regels van dit artikel. Deze verplichting geldt zowel voor de gemeente Oosterhout als voor particulieren die zelfrealiseren.

2. Werken, diensten en leveringen als bedoeld in lid 1, worden (Europees) aanbesteed volgens de regels van het Besluit aanbestedingsregels voor overheidsopdrachten (Stb. 2008, 295) (hierna ook:"Bao"), indien en voor zover de geraamde waarde ervan boven de drempels uitkomt, als bedoeld in artikel 7 Bao.

3. Werken, diensten en leveringen als bedoeld in lid 1, worden aanbesteed volgens de aanbestedingsregels van de gemeente Oosterhout, indien en voor zover de geraamde waarde ervan niet boven de drempels uitkomt, als bedoeld in artikel 7 Bao.

4. Een voorgenomen besluit tot gunning van de uitvoering van de in lid 1 bedoelde werken, diensten en leveringen dient aan Burgemeester en wethouders ter toetsing te worden voorgelegd, met als doel te controleren of de aanbestedingsprocedure is verlopen overeenkomstig het bepaalde in leden 2 en 3.
5. Het is verboden te starten met de uitvoering van de in lid 1 bedoelde werken, diensten en leveringen, voordat Burgemeester en Wethouders schriftelijk kenbaar hebben gemaakt dat de aanbestedingsprocedure is verlopen overeenkomstig het bepaalde in leden 2 en 3.
6. Burgemeester en wethouders beslissen binnen drie weken na het indienen van een voorgenomen besluit, als bedoeld in leden 2 en 3.
7. Burgemeester en wethouder kunnen op verzoek wegens dringende reden een afwijking van de verplichtingen bedoeld in dit artikel toestaan.
8. Dit artikel is niet van toepassing op opdrachten voor werken, diensten en leveringen waarvoor de opdrachtgever reeds uit anderen hoofde aanbestedingsplichtig is. In dat geval past de opdrachtgever de voor hem geldende aanbestedingsregels toe.

#### **Deel A, blz. 27**

Ten aanzien van het CPO wordt het volgende anti-speculatiebeding opgenomen. Personen die een starterswoning kopen in het CPO collectief de Contreie kavel 3 zijn bij verkoop binnen 5 jaren na datum van eerste bewoning verplicht (een deel van) de korting op de getaxeerde grondprijs af te dragen aan de gemeente. De korting wordt berekend over het verschil tussen de getaxeerde grondprijs van € 265,- per m<sup>2</sup> excl. BTW en de voor deze starterswoningen vastgestelde grondprijs van € 145,- per m<sup>2</sup> excl. BTW, zijnde € 120,- per m<sup>2</sup> excl. BTW, met de volgende, aflopende percentages:

- Verkoop binnen 2 jaar: 100%
- Na 2 jaar tot 3 jaar: 80%
- Na 3 jaar tot 4 jaar: 60%
- Na 4 jaar tot 5 jaar : 40%
- Na 5 jaar : 0%

#### **Algemeen:**

Ondergeschikte tekstuele en redactionele wijzigingen ten opzichte van het ontwerp-bestemmingsplan en ontwerp-exploitatieplan zijn niet in dit hoofdstuk opgenomen.