

VERSLAG OMGEVINGSDIALOOG LIEVENSHOVE

Herontwikkeling Lievenshove (Bredaseweg)



Naam: *Gemeente Oosterhout / Thuisvester / Hospice Lievensbrug*

Adres: *Slotjesveld 1*

Woonplaats: *Oosterhout*

E-mailadres: buitenprojecten@oosterhout.nl

Telefoonnummer: *14 0162*

** In verband met de privacy van persoonsgegevens zal de gemeente bij openbaarmaking van dit verslag, deze gegevens verwijderen.*

Inhoudsopgave

1. Algemene informatie.....	2
2. Aanleiding omgevingsdialoog	3
3. Conclusie omgevingsdialoog	21
4. Bijlagen.....	21

1. Algemene informatie

Onderwerp	Uitgangspunten plan Lievenshove
Datum omgevingsdialoog	Maandag 27 januari 2025
Locatie omgevingsdialoog	Warandecollege (Plein3), <u>Bredaseweg 140, 4904 SC Oosterhout</u>
Genodigden	Zie bijlage 1 Twee weken voorafgaand aan de dialoog is een uitnodiging verstuurd aan de omwonenden van het gebied. Daarnaast hebben meerdere belanghebbenden van het gebied een uitnodiging via de mail ontvangen (o.a. Belangenvereniging LMP-weg & Stichting Hospice Lievensbrug).
Deelnemers	De omgevingsdialoog is bezocht door circa 40 personen.

2. Aanleiding omgevingsdialoog

In 2020 heeft de gemeente het terrein van Lievenshove, gelegen aan de Bredaseweg, aangekocht van Jutz. De gemeente heeft onderzoek gedaan naar een nieuwe invulling voor het terrein. Op het terrein is een mix van woningen, maatschappelijke functies en een ruimtereservering voor een verbindingsweg tussen de Bredaseweg en Lage Molenpolderweg opgenomen.

In september 2024 zijn twee avonden georganiseerd, voor de gemeenteraad en omwonenden waarin de eerste ontwikkelschets is gepresenteerd. Naar aanleiding van de avond is er door de gemeenteraad op 10 december een debat gevoerd over Lievenshove. Tijdens deze debatraad lag een concept uitgangspuntennotitie (bijlage 2), waarin op verschillende thema's is ingegaan bij de totstandkoming van het nu voorliggende plan. De gemeenteraad heeft in grote meerderheid te kennen zich te kunnen vinden in deze uitgangspunten.

De omgevingsdialoog van 27 januari 2025 was bedoeld om reactie(s) van bewoners op te halen over deze concept uitgangspunten, een terugkoppeling te geven op het gevoerde debat in de gemeenteraad en een doorkijk te geven naar het verdere proces. De omgevingsdialoog en de daarin geuite zorgen/wensen/ideeën van bewoners is een onderdeel in het proces en moet worden meegenomen/meegewogen in de besluitvorming van college en raad over dit gebied.



3. Omgevingsdialoog

De avond werd ingestoken als een informatiemarkt, waar de verschillende aanwezige partijen ideeën, vragen of zorgen kunt delen. De uitgangspunten werden getoond op meerdere informatiepanelen (bijlagen 2 t/m 4). Er was een vertegenwoordiging vanuit de gemeente, Thuisvester en Stichting Hospice Lievensbrug aanwezig.

Er werd deze avond **geen** plenaire presentatie gegeven. Wel was er voldoende ruimte om met elkaar in gesprek te gaan over de verschillende onderwerpen. Daarnaast waren er reactieformulieren aanwezig waarin bewoners kort en bondig hun ideeën, vragen of zorgen kunnen delen.



Figuur 1: Foto's van de inloopavond op 27 januari 2025

In onderstaande tabel staan de ingevulde reacties weergegeven. De ingevulde formulieren zijn tevens (geanonimiseerd) opgenomen als bijlage 6 dit verslag.

Nr.	Vraag/wens/suggestie/bezwaren	Antwoord
1	Mooi plan, mooi groen. Fijn dat de langzaam verkeerverbinding naar het bos blijft (via het poortje). Hopelijk ontlast deze ontsluiting andere verkeersproblematiek.	Dank voor het compliment.
2	A. Geen te hoge flats B. Wat gebeurt er met de bestaande woningen? C. Als het dan perse moet die flats, laat die twee flats dan zetten op de zuidelijke punt D. De geplande huizen op zuid, aantal meters verplaatsen E. De flats niet hoger dan vier verdiepingen F. Hospice op ander plaats, waar eerst die te hoge flats zouden komen G. Komt er een verslag van deze bespreking en krijgen wij een kopie daarvan?	A. Er is in een studie gekeken wat een aanvaardbare hoogte en vorm voor de flat kan zijn en er is gekozen voor een volume met 9 en 10 lagen, waarbij de 9 lagen aan de kant van de woonwijk Vrachelen komt. Aan de noordzijde wordt met de woontoren aangesloten op het open karakter van het kanaal met een hoogbouwaccent. De bestaande bouwaccenten in de nabijheid zijn 8 bouwlagen (Kanaleneiland), 12 bouwlagen (Wilhelminahaven) en 9 bouwlagen (Slotjes-West). De woontoren is zover mogelijk richting de Bredaseweg gepositioneerd en kan niet verder door de ruimtereservering van de verbindingsweg tussen de Lage Molenpolderweg en de Bredaseweg. Gezien de locatie van de flat en de afstand tot de bestaande woningen is er geen sprake van een onaanvaardbare inbreuk op de privacy van de omwonenden. B. De bestaande bebouwing wordt gesloopt. Met uitzondering van de school Plein3 (voormalig Warandecollege). Die valt buiten het plangebied en wordt ingepast in de nieuwe ontwikkeling. Wel is gekeken of de locatie van de school kan worden herontwikkeld binnen

		het gedachtengoed van de planontwikkeling, mocht de school ooit vertrekken uit Lievenshove. C. Er is sprake van 1 flat en er is gekozen voor lagere bebouwing aan de kant van de Vrachelse Heide om zodoende zoveel mogelijk ruimte te geven aan het herkenbare landschap. Inrichting van de lagere bebouwing aan deze kant sluit aan op het natuurlijk karakter van de Vrachelse Heide. Bovendien is het parkeren op daar niet oplosbaar zonder zeer veel bomen te kappen. D. In dit plan zijn de bomen met de classificatie zeer waardevol, waardevol en redelijk waardevol uitgangspunt voor de ontwikkeling. Dat betekent dat we hebben geprobeerd om deze bomen zoveel mogelijk te behouden. Op deze manier is de bebouwing gepositioneerd. E. Zie onder A. F. Het beoogde hospice is een enkellaags gebouw en er is geen reden om dit te verplaatsen. Stedenbouwkundig is dit een zeer bescheiden inpassing van bebouwing. G. Er wordt een verslag gemaakt van de avond én er komt een terugkoppeling op de op de ingediende vragen/wensen/suggesties/bezwaren. De omgevingsdialoog is een onderdeel in het proces en moet worden meegenomen/meegewogen in de besluitvorming van college en raad over de nota van uitgangspunten over dit gebied.
3	Onderzoek waarom de flat niet naar de Bredaseweg kan. Nu is er vanaf de Veekestraat t/m de rechterzijde geen	Aan de noordzijde wordt met de woontoren aangesloten op het open karakter van het kanaal met een hoogbouwaccent. De bestaande

	hoge bebouwing. Door de flat wordt de groene 2 km lange lijn verbroken.	bouwaccenten in de nabijheid zijn 8 bouwlagen (Kanaleneiland), 12 bouwlagen (Wilhelminahaven) en 9 bouwlagen (Slotjes-West). De woontoren is zover mogelijk richting de Bredaseweg gepositioneerd en kan niet verder door de ruimtereservering van de verbindingsweg tussen de Lage Molenpolderweg en de Bredaseweg.
4	Complimenten voor het ontwerp. Toch wat twijfels over het verkeer: A. Oosterhout bouwt behoorlijk door, ook met name langs het kanaal. Vrijwel alles verbonden door de LMP-weg, die straks volledig de afwikkeling van de A58, verkeer van Warandeparck, Galvanitas, Blooming en het verkeer vanuit het centrum moet verwerken. Mijn vraag hoe? B. Sluipverkeer via LMP → Bredaseweg → Burgemeester Materlaan naar A27 v.v. C. Alternatief LMP weg vanaf nieuwe rotonde eenrichtingsverkeer om te voorkomen dat de Warandelaan als sluipverkeer wordt gebruikt.	Dank voor het compliment. A. Het is inherent aan ruimtelijke (woningbouw) ontwikkelingen dat de verkeersintensiteit toeneemt. Voor iedere ontwikkeling moet worden aangetoond of de toename van het verkeer op een verantwoorde manier kan worden afgewikkeld en niet zorgt voor ontoelaatbare verkeersdruk. Uit de diverse onderzoeken blijkt dat de toename van de verkeer afdoende kan worden afgewikkeld. B. Hier wordt uitgegaan van de verbindingsweg, maar dat is niet aan de orde. C. Zie B.
5	A. Woontoren veel hoger dan hoge gebouwen in de directe omgeving B. Veel meer verkeersbewegingen C. 24 uren toezicht woningen vormen risico	A. Zie hiervoor onder 2. B. Zie hiervoor onder 4. C. De gemeente verkoopt de grond voor dit doel aan Thuisvester voor huurders die hulp accepteren en zal hierbij beheervoorwaarden stellen, waarop toegezien zal worden dat deze worden nageleefd. Indien er ondanks de nodige inspanningen er toch sprake is van teveel overlast kunnen de woningen worden omgezet naar 6 reguliere grondgebonden sociale huurwoningen.

6	A. Ik heb zorgen: om de combinatie van jongeren met ernstige problemen met op loopafstand een school en dat midden in een woonwijk! B. De twee hoge flats (te hoog) zou ik liever naar achter gebouwd zien. Sommige huizen (in de Coba Pulskensdreef) hebben last van slagschaduw in de toekomst. C. Pluspunt: de komst van een hospice!	A. Er heeft overleg plaatsgevonden met Plein3 en er worden geen problemen voorzien. B. Zie hiervoor onder 2. Er zal sprake zijn van enige schaduw, maar deze blijft binnen de TNO-normen. Bij de uitwerking zal een nieuwe studie worden gemaakt en ook die moet voldoen aan de normen. C. Ook de gemeente vindt het Hospice een mooi initiatief.
7	A. Parkeren: Waarom is gekozen voor bovengronds parkeren? Niet van deze tijd. Duurzame keuze is een parkeerdek Aantal parkeerplaatsen bij 10 laags appartementengebouw lijkt heel laag. Welke parkeernorm is gehanteerd? Is dat reëel? B. Verkeer: Het lokale wegennet kan de totale toename van verkeer in de omgeving (Parck Warande, Galvanitas, dit plan) niet aan. De gekozen verbinding met de Bredaseweg leidt tot verstopping + toename van verkeer op de Lage Molenpolderweg C. Stedenbouwkundig: de schaalgrootte van het appartementencomplex is niet passend bij de aangrenzende	A. Wonen in het zuiden van het plangebied gebeurt in compacte clusters en bewoners parkeren wordt zoveel mogelijk uit het zicht (halfverdiept) opgelost. Bezoekers parkeren op maaiveld. Voor de sociale huurwoontoren van Thuisvester is ondergronds parkeren een te grote kostenpost. Er is gebruik gemaakt van de vastgestelde parkeernota uit 2022. De parkeernorm die is aangehouden voor het appartementengebouw is 1,0 p.p./appartement (sociale huur). B. Voor iedere ontwikkeling is een verkeersonderzoek en daarbij moet worden aangetoond of de toename van het verkeer als gevolg van de ontwikkeling op een verantwoorde manier kan worden afgewikkeld en niet zorgt voor ontoelaatbare verkeersdruk. Uit de diverse onderzoeken blijkt dat de toename van de verkeer

	woonwijk. Minder hoog is beter passend.	afdoende kan worden afgewikkeld. C. Zie hiervoor onder 2.
8	Na aanwezig te zijn geweest op de eerste informatie bijeenkomst, de wandeling op het terrein met de gemeente (raadsleden) en omwonenden, de gemeenteraadsvergadering (10-11-'24' en nu de 'omgevingsdialoog' kon ik alleen concluderen dat er geen sprake is van een dialoog. Het lijkt mij, een door de gemeente gemaakt plan dat eenzijdig naar omwonenden wordt gecommuniceerd en waar nog een paar details mogelijk kunnen veranderen. Een gemiste kans voor de gemeente en omwonenden zeker bezien in het licht van de omgevingswet waarin burgerparticipatie zeer serieus genomen wordt. Grootste probleempunten. A. Plan gemaakt zonder inbreng omwonenden vooraf. B. Hoogbouw (10 verdiepingen) niet passend in de omgeving. C. Extreme toename verkeer op LMP-weg D. Alle complexiteit ligt in het noorden van het plan.	Participatie wordt serieus genomen, daarvoor dienen de bijeenkomsten. De gemeenteraad en het college nemen de uitkomsten van de omgevingsdialoog en de inspreekreacties mee in de besluitvorming. A. Zie hiervoor. B. Zie hiervoor onder 2. C. Alleen de woontoren met circa 51 woningen, de zes grondgebonden huurwoningen en het hospice wegen uit op de LMP-weg; deze kan de beperkte toename aan. De drie woonblokken in het zuiden wegen uit op de Bredaseweg. D. Zie hiervoor onder 2.
9	Ik ben helaas niet aanwezig geweest op de informatie op 27 januari, wel wil ik mijn zorgen uiten over de nu al grote verkeer drukte op de Imp weg / rotonde / burg. huijbrechts Schiedonlaan. Met ruim 40.000 voertuig bewegingen op de rotonde in 2023 zitten we toch wel aan het maximum wat betreft de veiligheid (oversteek school), lawaai, uitstoot , fijnstof noem maar op. Ik hoop dat U rekening houdt met de toename van het verkeer op de Imp weg door de nieuwe situaties namelijk;	Alleen de woontoren met circa 51 woningen, de zes grondgebonden huurwoningen en het hospice wegen uit op de LMP-weg; deze kan de beperkte toename aan. De drie woonblokken in het zuiden wegen uit op de Bredaseweg. Er wordt momenteel op verzoek van de gemeenteraad een verkeersonderzoek naar de verkeersafwikkeling Wilhelminakanaal Zuid e.o. In deze studie wordt ook de LMP-weg belicht.

	de knip gaat eruit t.h.v Waranda, nieuwe woningen op Patersef, Intergas en Lievenshove en omleiding Bredaseweg. Hoor graag wat U met deze extra toename gaat doen, een rondweg, verkeerremmende maatregelen ?	Via DOE MEE kunnen geïnteresseerden deze studie volgen. Milieutechnisch moet het plan voldoen aan de normen.
10	Een flat van 10 hoog is buiten proporties t.o.v. de villawijk. Ook t.a.v. het groen, het bos. Als je op de zandverstuiving loopt torent die boven dit prachtige bos uit. Dit kan echt niet. De foto's van de project ontwikkelaar zijn verkeerd genomen. Geen 10 hoog wat boven de wijk uit torent.	Zie hiervoor onder 2 en 3. Tijdens de bijeenkomst heeft één van de omwonenden technische uitleg gegeven over de dronebeelden en het feit dat de aan de raad getoonde beelden van zowel met blad aan de bomen als zonder (gemaakt op verzoek van de omwonenden) geen goed beeld geven van het hoe e.e.a. er werkelijk uitziet met het menselijk oog vanuit de flat te zijner tijd. Er is overwogen nog een nieuwe set beelden te maken, maar de raad heeft vaker te maken met plannen met hoogbouw, ook op kortere afstand, en heeft zich daarbij altijd een goed beeld kunnen vormen en een besluit genomen, ook zonder dronebeelden.
11	A. Torenhoogte moet lager zeker in een natuurgebied. B. Mensen met een gewelddadig verleden plaats je niet in een kinderrijke omgeving.	A. Zie hiervoor onder 2. B. Zie hiervoor onder 5C. C. Zie hiervoor onder 5C.

	C. Denk aan alle schoolgaande kinderen die hier dagelijks langfietsen, sportverenigingen, hockey, tennis, voetbal, atletiek en zwembad. Het is ondoordacht en onverantwoordelijk	
12	Ten vervolge op de omgevingsdialoog ontwikkeling Lievenshove-terrein d.d. 27 januari 2025 en na het bestuderen van de vele WOO-verzoek documenten en het raadsinformatiesysteem (RIS), brengen wij de mening en standpunten van de – in groten getale aanwezige – inwoners van de wijk onder uw aandacht. Ondanks dat we begrip hebben voor eventuele invulling, hebben we zoals eerder aan u geschreven en besproken de volgende standpunten. Omgevingsdialoog A. De aanwezige bewoners van Vrachelen 1-Zuid waren unaniem zeer teleurgesteld over de presentatie in de vorm van een informatiemarkt, aangezien er niet gewijzigd is n.a.v. de vorige infomarkt op 2 september 2024. Eigenlijk ook weer niet bevreemdend omdat er op 2 september niet is genoteerd door de aanwezige ambtenaren. Ook onze input in onze eerdere brief en de twee gesprekken die we hebben gehad en de inspraakreactie op 10 december zien we niet verwerkt in de gepresenteerde plannen. B. In tegenstelling tot 2 september lagen er nu reactie formulieren, echter zonder dat duidelijk werd gemaakt wat daarmee ging gebeuren. Wij nemen aan dat deze formulieren gescand in het dossier terug te vinden zijn bij het door u op te stellen verslag, waarvan wij graag digitale kopieën ontvangen. C. Wij vinden samen met de gemeenteraad dat de gemeente	Omgevingsdialoog A. Zie hiervoor onder 8. De avond op 2 september was bedoeld om de omwonenden op de hoogte te stellen van hetgeen op 3 september aan de raad zou worden getoond. De opmerkingen zijn uiteraard wel onthouden en mede in overweging genomen. De bijeenkomst met de raad werd overigens een week vertraagd. B. Er wordt en is (van de vorige bijeenkomst) een verslag gemaakt van de avond. Er komt een terugkoppeling op de op de ingediende vragen/wensen/suggesties/bezwaren. De omgevingsdialoog is een onderdeel in het proces en moet worden meegenomen/meegewogen in de besluitvorming van college en raad over dit gebied. De ingediende formulieren zijn nog beschikbaar. C. De gevoerde omgevingsdialoog voldoet aan het beleid.

	niet voldaan niet om tijdig de dialoog aan te gaan met de omgeving, inclusief de milieuorganisaties. Het college gaf hiertoe opdracht in hetzelfde voorstel van 11 januari 2021! Er zijn geen openbare besluiten bekend waarin het college die opdracht nuanceerde en afstevende op meer verdiepingen. Pas einde 2024 werd de omgeving geïnformeerd en toen bleek dat de plannen vrijwel panklaar waren. Van een dialoog is daarom geen sprake. Skaeve Huse De bezwaren van bewonersorganisatie Vrachelen 1-Zuid richten zich: A. Op het voornemen om op dit unieke terrein een afvoerputje te maken voor inwoners van Oosterhout, die in hun vorige wijken niet handhaafbaar en hanteerbaar waren, ondanks de begeleiding door diverse instanties. Het gehanteerde argument van Thuisvester is niet valide, omdat met de voormalige bewoners van Lievenshove nauwelijks problemen waren en wij in goed overleg met de leiding van Lievenshove alles konden bespreken en oplossen. Bovendien was het een gegeven dat dit instituut daar zat, toen wij onze woningen gingen bouwen. Had iemand bezwaar gehad dan had hij/zij daar niet gebouwd. Een weldenkend mens gaat ook niet bouwen in de directe omgeving van Schiphol. De toekomstige bewoners van de Skaeve Huse zijn in hun bewegingen niet beperkt en zullen/zijn gaan zwerven en	Skaeve Huse A. Zowel de uitdrukking Skaeve Huse als afvoerputje als de vergelijking met Schiphol zijn voor rekening van de indiener(s). Er is op dit moment geen sprake van "dalers" in het gebied zoals gesteld. Thuisvester en gemeente zien de behoefte aan een locatie waarbij inwoners (die hulp accepteren), met daarbij een pakket beheermaatregelen, nog een laatste kans krijgen om van hen een woning in een prikkelarme omgeving te huren. De beoogde locatie voldoet aan de wensen van Thuisvester en van de gemeente. De gemeente gaat grond verkopen aan Thuisvester, zorgt voor passende ondersteuning en stelt hierbij eisen. Indien blijkt dat er sprake is van onevenredig veel overlast kunnen de woningen worden omgezet naar zes reguliere sociale huurwoningen.
--	---	--

	opzoek door het gebied, ondanks uw opmerkingen dat gepoogd wordt dit te voorkomen. Alhoewel niet onze verantwoordelijkheid zal deze groep ook hinderlijk zijn voor de gevestigde school met moeilijk opvoedbare kinderen en het voorgenomen hospice. Een voorproefje wat ons te wachten staat zijn de nu al gehuisveste 'dalers' op het terrein. Er is sprake van dronkenschap, lege flessen en blikjes in de natuur en veel herrie in de nachtelijke uren in het achterliggende bosgebied, waarop we heel zuinig zouden moeten zijn. Hoezo intensieve begeleiding? B. Ook bestrijden wij de opvatting van Thuisvester dat dit terrein bij uitstek geschikt is en er geen vergelijkbare opties is elders in Oosterhout. In onze beleving heeft Thuisvester kansen laten liggen bij de herinrichting en vernieuwbouw in de wijk Slotjes in de Kanaalzone. Het Galvanitas-terrein was een andere optie, aangezien hier sprake is/was van een bedrijventerrein. De beste oplossing is naar onze mening om extra containerwoningen te plaatsen op het recreatieterrein de Eekhoorn, waar de gemeente al veel in heeft geïnvesteerd. Woontoren en verdeling A. Onze bezwaren richten zich ook op de woontorens van 9 en 10 hoog met een bouwhoogte van 34 meter i.v.m. de voorgenomen HSB-methode. Deze bouwhoogte tast te veel de privacy aan van de woningen in de naastgelegen wijk. De slagschaduw op de	B. Zowel de gemeente als Thuisvester zijn van mening dat dit een geschikte locatie is, met inachtneming van hetgeen onder A is gezegd. Het verwijzen naar andere locaties doet daar niets aan af. A. Zie hiervoor onder 2. Het bouwplan zal tzt aan de geldende normen moeten voldoen qua schaduwwerking, maar op dit moment is daar geen aanleiding toe dat aan te nemen. Er is in enige mate
--	--	--

	dichtstbijzijnde woningen zijn onaanvaardbaar. Voorts vinden wij deze torens niet passen in dit gebied dat pal grenst aan een uniek bosgebied. Ditzelfde bosgebied vormde in 1996 belemmeringen om hoog te bouwen in Vrachelen 1-Zuid. Toen werd de maximale goothoogte vastgelegd op 7 meter en moest nadrukkelijk rekening gehouden worden met het naastgelegen natuurgebied en werd zelfs de kleur van de woningen bepaald in herfstkleuren. B. Wij onderschrijven de vrees van de stedenbouwkundigen dat er rekening gehouden moet worden met een te grote druk op het natuurgebied, vanwege de toename van de populatie. Geadviseerd wordt om die toename van de recreanten op dit natuurgebied in te perken. Er wordt echter niet aangegeven op welke manier men dat denkt te bereiken. Ervaring leert dat dus niet gaat werken en dat er een onaanvaardbare hoge druk op dit kwetsbare gebied komt te liggen. C. Door 2 raadsfracties is met een motie in 2019 voorgesteld om de sociale woningbouw op 50% van het totale plan te brengen. Een overweldigende meerderheid van de raad verwierp dit voorstel, maar tot onze verbazing is het percentage toch weer op 50% uitgekomen, daarom tegen de wens van raad en college. Ook Thuisvester spreekt in haar stukken in de afgelopen 4 jaar uitsluitend over een verhouding van 30/30/40. Gevraagd naar het 'hoe dan?' werd geantwoord tijdens de omgevingsdialoog, dat men dat gewoon gedaan heeft en er ruimte is geboden voor 50%. De vraag is gesteld	sprake van aantasting van privacy, maar die is minimaal en naar het oordeel van de gemeente aanvaardbaar. Er is sprake van een nieuwe plan en verwijzingen naar randvoorwaarden van een plan uit 1996 op een naastgelegen locatie doen daar niets aan af. B. Dit punt zal later worden uitgewerkt en valt niet onder de te stellen randvoorwaarden door de raad. C. Er is sprake van voortschrijdend inzicht en gewijzigd beleid sinds 2019. Naast de algemene beleidsregel uit de Woondeal van 30-40-30 (goedkoop, midden en duur) wordt er gekeken naar de wijk waarin een plan wordt ontwikkeld. De wijk Vrachelen heeft zeker ruimte voor meer betaalbare woningen. Overigens is dit een omgevingsdialoog van de gemeente waarbij Thuisvester en Stichting Hospice Lievenbrug zijn uitgenodigd om e.e.a. toe te
--	---	--

	door wie deze ruimte is geboden? Op de avond van de omgevingsdialoog werd op deze vraag geen antwoord gegeven. Het heeft de schijn van "wij, Thuisvester trekken ons eigen plan en hebben geen boodschap aan de raad". Verbindingsweg A. De ruimtereservering voor de verbindingsweg verkleint, net zoals de plannen voor de Skaeve Huse, de mogelijkheid de plaatsing van de woontoren van 10 hoog dermate, dat deze al om deze reden geschrapt zou moeten worden. Daarnaast verplaatst men het probleem bij Trommelen alleen maar en lost het niets op bij de eventuele aanleg van deze weg. De leefomgeving in Vrachelen zal verminderen. Zo ook komt de extra 12% verkeer de veiligheid niet ten goede. B. Wij pleiten er daarom voor om terug te gaan naar de tekentafel en voort te borduren op de oorspronkelijke gedachten vastgelegd in een collegevoorstel van 11 januari 2021. Daarin werd bepaald dat het plan van buitengewone kwaliteit dient te zijn, gelet op de unieke situatie. Om die reden is beperkt toegestaan dat appartementen worden gebouwd, die maximaal 4 lagen mogen hebben. Aldus het College destijds met ondersteuning van enkele raadsfracties. C. Het grote geprojecteerde parkeerterrein voor de torens zal ongetwijfeld parkeerders aantrekken, die bij de Warande moeten zijn en daar het parkeerterrein overvol aantreffen. Ambtelijk wordt daarvoor wel gewaarschuwd en dat daarvoor maatregelen moeten worden getroffen om dat te voorkomen, maar daar	kunnen lichten. Het beleid wordt echter door de gemeente vastgesteld qua stedenbouw en programmering. Uitlatingen van Thuisvester zijn daarom voor de omgevingsdialoog wel van belang, maar in dit geval stelt de gemeente de randvoorwaarden. De laatste zin hiernaast onder C is voor rekening van de steller(s). A. Om de mogelijkheid te houden in de toekomst een verbindingsweg aan te kunnen leggen moet er ruimte worden gereserveerd. Hiervoor is een schetsontwerp gemaakt, met inachtneming van de daarvoor geldende normen inclusief veiligheid, en is deze zo kort mogelijk bij de Bredaseweg gelegd. Deze ruimte moet worden vrijgehouden. B. Korthedshalve verwijzen wij naar de voorgaande reacties op uw ingebrachte punten. De concept randvoorwaarden blijven in stand. C. De parkeergelegenheid bij de Warande is niet afgestemd op piekmomenten. Inderdaad zien we op incidentele momenten dat de parkeerdruk te hoog is. Ondanks de verwijzing naar beschikbare parkeergelegenheid bij de sportvoorzieningen in de
--	--	--

	hebben wij geen vertrouwen in als we op drukke dagen nu al zien dat auto's in onze wijk worden geparkeerd. De druk op het natuurgebied neemt daarmee alleen maar toe. D. Uit de WOO-stukken en openbare stukken begrijpen wij dat er hoge druk zit op de bouwplannen in het noordelijke plangebied. Dit voornemen zal moeilijker uitvoerbaar zijn, wanneer er geen overeenstemming wordt bereikt met de bewoners van Vrachelen 1-Zuid. Tijdverslindende procedures zijn dan onvermijdbaar, hetgeen wij zouden betreuren. E. Graag vernemen wij op welke wijze de gemeente aan onze wensen tegemoet wil komen, met daarbij een uitnodiging voor een vervolgesprek met de portefeuillehouder, daar tijdens de infoavond gevraagd werd wat we als alternatieven voor ogen hebben en zijn tot elk overleg bereid dit toe te lichten. Graag vernemen we ook hoe het proces van de ontwikkelingen op het terrein gaat verlopen na deze summiere stap in het burgerparticipatie-proces en de tijdslijn waarlangs deze gaat lopen. Wij verzoeken u ons ongevraagd blijvend te informeren over de stand van zaken.	Warandelaan parkeert met langs de rijbaan Wilhelminakanaal Zuid. Het valt niet uit te sluiten dat ook uitgeweken wordt naar woonbuurten zoals Vrachelen I, Houthaven en de nieuwe woonwijk Lievenshove. D. Hiervan nemen wij kennis. E. Korteidshalve verwijzen wij naar de verwerking van uw opmerkingen hiervoor. Het gevraagde gesprek met de wethouder heeft plaatsgevonden. E.e.a. is daarin toegelicht. Uiteraard blijft de omgevingsdialoog doorlopen en zijn vervolgesprekken met de wethouder mogelijk.
13	Naar aanleiding van de z.g. Omgevingsdialoog wil ik hierdoor aangeven dat ik 3 ernstige bezwaren heb tegen het voorgestelde plan, te weten: - De geplande aanleg van, dan wel ruimtereservering voor een, voor autoverkeer opengestelde, verbinding tussen de Lage Molenpolderweg en de Bredaseweg. - De geplande realisatie van woonunits voor 'dalers'. - De geplande torenflat voor sociale woningbouw van 10 verdiepingen.	

Met de keuze voor de hierboven genoemde zaken geeft de gemeente er blijk van volstrekt onvoldoende rekening te houden met de bestaande bewoners in de directe omgeving, terwijl er voldoende alternatieven zijn die onze belangen minder aantasten. Hieronder ga ik nader in op 3 bovengenoemde punten. A. <u>Aansluiting van de Lage Molenpolderweg op de Bredaseweg.</u> Hiermee haalt de gemeente (niet voor de 1^e keer) een 'oud paard van stal'. De argumenten tegen een dergelijke aansluiting zijn al vaak benoemd en behoeven hier nauwelijks herhaling. Het sluipverkeer via Teteringen van e naar Breda zal verder toenemen en de verkeersoverlast van de toch al drukke lage Molenpolderweg zal aanzienlijk verslechteren (terwijl de gemeente deze bij de verkoop van onze percelen deze weg 'verkocht' heeft als wijkontsluitingsweg). De geplande aansluiting zal niet alleen voor ons als bestaande bewoners tot meer verkeersoverlast zorgen, maar zal dit ook doen voor de nieuwe bewoners van Lievenshove. Bovendien zorgt de geplande aansluiting voor een aanzienlijke beperking van de bebouwingsmogelijkheden van het relatief kleine gebied. B. <u>Woonunits voor 'Dalers'</u> 'Dalers' is een eufemisme voor mensen die door drugs- en alcoholverslaving of ander onaangepast gedrag voor zeer ernstige overlast zorgen. Tijdens de omgevingsdialoog is gemeld dat e.e.a. een pilotproject is op initiatief van Thuisvester als oplossing voor 'probleemgevallen' binnen hun woningbestand. De gemeente gaat mee in dit belang van Thuisvester en gaat daarmee volstrekt voorbij aan de belangen van zowel de	A. Zoals hiervoor is uiteengezet: bij dit voorgestelde besluit wordt geen verbindingsweg mogelijk gemaakt. Er worden alleen geen (kostbare) blokkades naar de mogelijke aanleg van de verbindingsweg mogelijk gemaakt. Er komt dus een zogenaamde ruimtereservering, hier komen geen gebouwen en/of natuurcompensatie. Indien er wel een verbindingsweg gaat komen, dan zal hiervoor te zijner tijd de omgevingsdialoog plaatsvinden, maar zoals hiervoor gezegd, is dat nu niet aan de orde. B. "Dalers" is een uitdrukking die in regionaal verband is afgesproken voor personen die in de huidige situatie overlast veroorzaken in de omgeving en die een laatste kans krijgen van Thuisvester, alvorens de huur wordt opgezegd, maar die wel bereid zijn hulp te aanvaarden en die op deze locatie terecht kunnen. Het is een initiatief waarbij de gemeenten in de regio het initiatief voor hebben genomen. Er zullen zeker beheersmaatregelen worden
---	---

	bestaande als de nieuwe bewoners in de directe omgeving als ook met de belangen van de school met kwetsbare leerlingen die direct naast de geplande woonunits. Het is daarbij op zijn minst bedenkelijk te noemen dat de gemeente de vorige bewoners van de Lievenshove heeft doen vertrekken vanwege overlast om er nu iets voor terug te laten komen met een aanzienlijk risico op zelfs meer overlast. Tijdens de omgevingsdialoog werd dat risico door de gemeente gemarginaliseerd door te stellen dat de woonunits omheind worden en dat er permanente begeleiding/bewaking aanwezig zal zijn. Dat is evenwel allesbehalve een waarborg voor het voorkomen van overlast. Ik wijs u er graag op dat bij oude bewoners van de Lievenshove ook sprake was van een omheining en permanente begeleiding. Dat voorkwam niet dat er zodanig overlast werd veroorzaakt dat de gemeente zich gedwongen voelde deze situatie te beëindigen. C. <u>Torenflat van 10 verdiepingen</u> Een torenflat van 10 verdiepingen, vlak bij het natuurgebied en direct naast onze wijk met vrijstaande woningen is totaal ongepast. Bij de bouw van onze woningen golden vanwege de nabijheid van het natuurgebied allerlei beperkingen, waaronder voorwaarden die de bouwhoogte limiteerde. Nu wil de gemeente pal naast die bewust laag gehouden bebouwing, op minder dan 125 meter van dat natuurgebied, een 30 meter hoog gebouw laten realiseren. Door de hoogte, de plaatsing op het terrein en de oriëntatie van het gebouw, leidt deze torenflat tot een fundamentele aantasting van ons woongenot en onze privacy en tast daardoor ook de waarde van de woningen aan.	genomen en zoals gezegd zijn deze personen bereid hulp te aanvaarden en anders kan zowel de huur worden opgezegd, maar ook kan eventueel het project worden beëindigd als er sprake is van onevenredig veel overlast en dan is er sprake van regulier grondgebonden sociale huurwoningen. De gemeente gaat dit in de koopovereenkomst met Thuisvester vastleggen. De vergelijking met het voormalige JUZT gaat niet op; deze inwoners accepteren hulp en anders dreigt het opzeggen van de huur. Daarnaast hebben wij overleg met Plein3 over dit plan en dat verloopt voor beide partijen naar tevredenheid. C. Wij verwijzen naar hetgeen hiervoor onder 1 is aangegeven. Daarnaast worden er suggesties gedaan over de exacte detaillering van het plan voor de toren, maar dat is nu niet aan de orde want het gaat om de uitgangspunten van de ontwikkeling. Deze detaillering komt later aan de orde.
--	--	---

	Tijdens de omgevingsdialoog werd aangegeven dat het realiseren van deze hoogbouw wenselijk zou zijn omdat het past in de stedenbouwkundige 'visie' om hoogbouw te realiseren langs het kanaal. Kennelijk weegt die stedenbouwkundige 'visie' zwaarder dan de belangen van ons als bewoners. Dit terwijl die 'visie' zwaarder dan de belangen van ons als bewoners. Dit terwijl die 'visie' een nogal theoretische benadering is. Doordat de geplande torenflat aan de westkant geflankeerd wordt door de laagbouw van onze wijk en aan de oostkant door de Warende en de sportvelden zal er in de praktijk geen sprake zijn van een (visuele) verbinding/eenheid met de overige hoogbouw langs het kanaal. In de praktijk zal de torenflat over komen als een solitaire (extreme) hoogbouw tussen het groen en de laagbouw. Hoe hoger het gebouw hoe sterker dit visuele effect. Er zijn eerdere alternatieven denkbaar die geen of tenminste veel minder inbreuk maken op het natuurgebied en op de belangen van onze wijk. Ik noem in de volgorde van belang m.n. de volgende: I. Minder hoog bouwen. Het beperken van de hoogte tot maximaal 5 verdiepingen zou de bezwaren van omwonenden naar mijn mening goeddeels wegnemen. Mocht het lagere aantal woningen in een onoverkomelijk bezwaar zijn dan is een keuze voor meerdere lagere flats een betere optie dan één van 10 verdiepingen. De ruimte is daarvoor aanwezig. II. Andere locatie. De plaats waar voorheen de hoogbouw van de Lievenshove was is vanuit historisch perspectief een veel logischere	
--	--	--

	plaats, die ook veel minder tot bewaren uit de omgeving zal leiden. III. Andere positionering. De minst ingrijpende verandering t.o.v. het gepresenteerde plan is het veranderen van de oriëntatie van de flat. Door deze parallel aan het kanaal te positioneren is er vanuit de flat geen inkijk in de woningen en tuinen van onze wijk en is de flat ook minder zichtbaar vanuit de wijk. Bovendien kan de flat in dat geval ook verder naar rechts, in de richting van de Bredaseweg geplaatst worden. Tijdens de omgevingsdialoog heb ik aan de ontwerper van het plan gevraagd waarom hier niet voor gekozen is. Als reden gaf hij aan dat de flat in dat geval de opening van het terrein vanuit het kanaal te veel zou afsluiten. Onderstaande afbeeldingen tonen echter aan dat dit een onjuiste aanname is. In afbeelding 1 het plan op schaal geprojecteerd in Google Maps. Te zien is dat de afstand tussen de Oude Bredasebaan en het talud van de Bredaseweg (=de 'opening' van het terrein vanuit het kanaal volgens Google Maps hemelsbreed 203 meter is. De torenflat zoals gepositioneerd in het plan 'blokkeert' daarvan ca. 26 meter, ofwel 13%. In afbeelding 2 is de flat met behulp van Photoshop gedraaid. In die positie blokkeert de flat ca. 30 meter of wel 15%. Dat verschil is marginaal en weegt absoluut niet op tegen de voordelen voor ons als bewoners. <i>Inspreker heeft afbeelding 1 en afbeelding 2 aan zijn reactie toegevoegd.</i>	
--	---	--

3. Conclusie omgevingsdialoog

De bezwaren voor over de uitgangspunten voor het gebied ging met name over de woontoren aan de noordkant van het plangebied en de hoogte hiervan. Ook de “dalers” en de ruimtereservering voor de verbindingsweg gaven de nodige weerstand. Over het hospice waren alleen maar positieve geluiden en ook over de drie zuidelijke bouwblokken waren nauwelijks tot geen bezwaren. Alle opmerkingen worden meegenomen in de verdere plan- en besluitvorming.

Naar aanleiding van deze omgevingsdialoog wordt er een definitieve nota van uitgangspunten opgesteld voor besluitvorming en bestuurlijk voorgelegd of wijzigingen in het plan vanuit de bezwaren mogelijk dan wel wenselijk zijn.

4. Bijlagen

Bijlage 1: Uitnodiging omgevingsdialoog Lievenshove + looptekening

Bijlage 2: CONCEPT uitgangspuntennotitie debatraad 10 december 2024

Bijlage 3: Panelen stedenbouwkundig plan Lievenshove (Gemeente)

Bijlage 4: Panelen dalers en woontoren (Thuisvester)

Bijlage 5: Paneel Hospice (Stichting Hospice Lievensbrug)

Bijlage 6: Ingevulde reactieformulieren (geanonimiseerd)



Aan de omwonenden van Lievenshove

Uitnodiging: 27 januari inloopbijeenkomst (omgevingsdialoog) ontwikkeling Lievenshove-terrein

Graag nodigen wij u uit voor een inloopbijeenkomst (omgevingsdialoog) over de ontwikkeling van het Lievenshove-terrein en de concept-nota van uitgangspunten hierover. Op 27 januari kunt u in gesprek gaan /uw mening geven over deze concept-nota met medewerkers van de gemeente. Ook krijgt u meer informatie over het verdere verloop.

Inhoud concept-nota van uitgangspunten ontwikkeling Lievenshove-terrein

In de concept-nota staat o.a. dat het terrein ruimte heeft voor verschillende woningen en gebouwen voor maatschappelijke organisaties. Ook is er ruimte gereserveerd voor een eventuele verbindingsweg tussen de Bredaseweg en Lage Molenpolderweg. De concept-nota leest u op onze website, <https://www.oosterhout.nl/wonen-en-verbouwen/projecten/woningbouw/lievenshove>

Geef uw mening tijdens de inloopbijeenkomst op 27 januari

Op 10 december 2024 voerde de gemeenteraad een debat over de ontwikkeling van het Lievenshoveterrein. De gemeenteraad steunde deze concept-nota van uitgangspunten op hoofdlijnen. Tijdens de inloopavond (omgevingsdialoog) op 27 januari kunt u uw mening geven over deze concept-nota. Het college zal hierna een voorstel naar de gemeenteraad brengen met hierin de definitieve nota van uitgangspunten.

Inloopbijeenkomst 27 januari 2025

Tijdens deze avond kunt u uw mening geven over de concept-nota uitgangspunten ontwikkeling Lievenshove-terrein. Ook informeren wij u graag verder over de uitgangspunten van het gebied, geven we een terugkoppeling op de debatraad en informeren we u over het verdere proces.

Datum: Maandag 27 januari 2025

Plaats: Plein3, Bredaseweg 140, 4904 SC Oosterhout

Tijd: Inloop vanaf 19.00 uur tot 21.00 uur (vooraf aanmelden niet nodig)

NB: de inloopbijeenkomst (omgevingsdialoog) ziet eruit als een informatiemarkt waarbij u uw ideeën, vragen, waardering of zorgen kunt delen met de verschillende aanwezige partijen. Er wordt deze avond **geen** plenaire presentatie gegeven. Wel is er voldoende ruimte om met elkaar in gesprek te gaan over de verschillende onderwerpen.

Meer informatie en contact

Is uw vraag niet beantwoord op onze website? Stuur dan uw vraag of opmerking per e-mail naar buitenprojecten@oosterhout.nl

**CONCEPT Uitgangspuntennotitie
Lievenshove**

Debatraad

10 december 2024

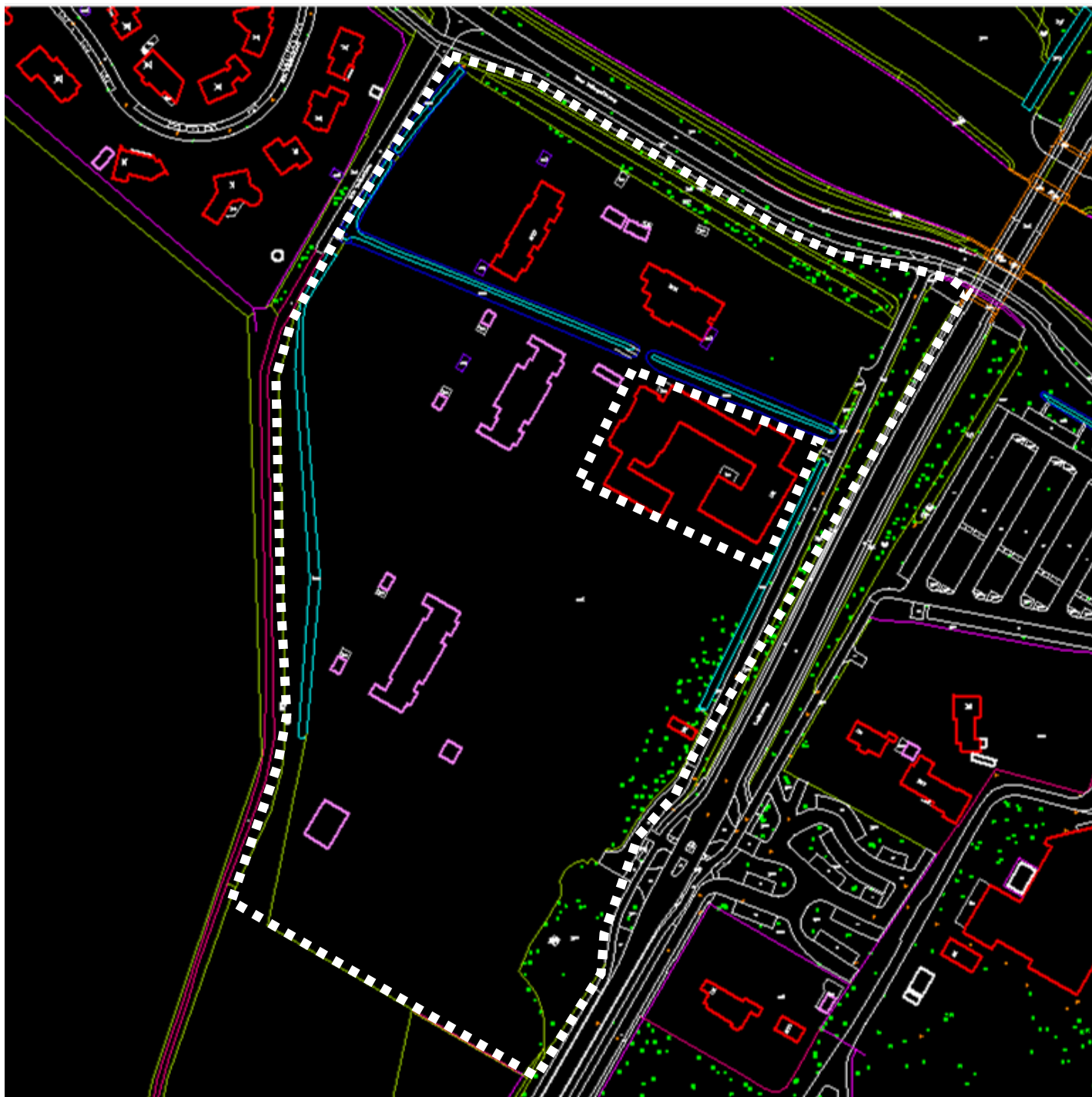


Denkrichting Lievenshove

Aanleiding

Op 11 september 2024 is bovenstaande denkrichting voor de ontwikkeling van Lievenshove gepresenteerd aan de gemeenteraad van Oosterhout. De ontwikkeling betreft een woningbouwontwikkeling met circa 110 woningen. Daarnaast is er ruimte voor een hospice en een verbindingsweg tussen de Lage Molenpolderweg en de Bredaseweg. Waardevolle bomen worden zoveel mogelijk ingepast in de nieuwe ontwikkeling en de openbare ruimte wordt ingericht conform het karakter van de Vrachelse Heide.

Naar aanleiding van de presentatie zijn vragen ontstaan bij de gemeenteraad over de gehanteerde uitgangspunten. Bijgaand document is een bundeling van de verschillende randvoorwaarden en uitgangspunten die ten grondslag liggen aan de gepresenteerde denkrichting. Dit document vormt de basis voor de debatraad op 10 december 2024.

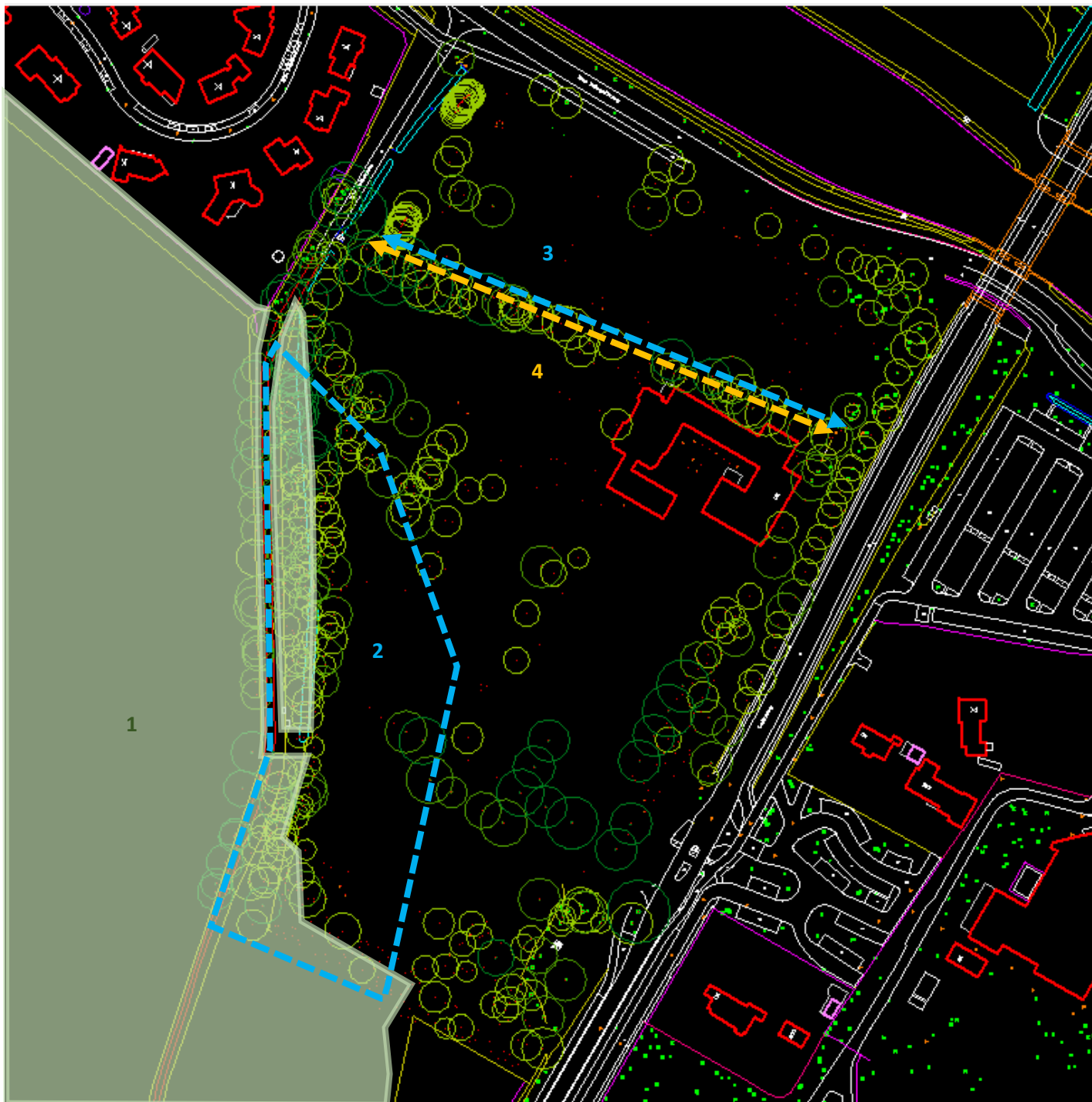


Plangebied

Het plangebied betreft het voormalig terrein van JUZT aan de Bredaseweg in Oosterhout. Globaal wordt het gebied begrenst door de Lage Molenpolderweg aan de noordzijde, de Bredaseweg aan de oostzijde, een privéterrein aan de zuidzijde en de Oude Bredasebaan aan de westzijde.

De school Plein3 (voormalig Warandecollege) valt buiten het plangebied en wordt ingepast in de nieuwe ontwikkeling. Wel is gekeken of de locatie van de school kan worden herontwikkeld binnen het gedachtengoed van de planontwikkeling, mocht de school ooit vertrekken uit Lievenshove.

Het terrein van JUZT is in 2020 aangekocht door de gemeente Oosterhout. *WVG is gevestigd om de realisering van de toegedachte bestemming "Wonen, verkeer, groen en recreatie" zeker te stellen (raadsbesluit 12 december 2018, BI.0180516)*



Randvoorwaarden

De volgende randvoorwaarden gelden bij de herontwikkeling van het terrein.

1. Natuurnetwerk Brabant (NNB) In deze zone mag geen aantasting van natuurwaarden optreden. Dit betreft een deel van de zuid- en westzijde van het plangebied.
2. Waterwingebied: in deze zone mag geen bebouwing of verharding worden geplaatst. Bestaande bebouwing in deze zone mag niet worden herbouwd. Dit betreft het zuidwestelijke deel van het plangebied.
3. A-watgang. Deze watgang vormt een belangrijke watervoerende sloot vanaf de Warande vanuit westelijke richting. De waardevolle bomen die vergroeid zijn in deze sloot vormen een onlosmakelijk geheel. Deze verbinding dient te worden ingepast.
4. Hogedruk gasleiding. Parallel aan de a-watgang loopt een hogedruk gasleiding. Deze gasleiding dient te worden ingepast in de planvorming en kent een zonering.

Uitgangspunten

De volgende uitgangspunten zijn gehanteerd bij de totstandkoming van een denkrichting voor Lievenshove. Op de volgende pagina's wordt per pagina ingegaan op de uitgangspunten.

1. Duurzaamheid
2. Landschap
3. Groen
4. Water
5. Stedenbouw en bouwhoogten
6. Verkeer woonwijk
7. Verkeer stadsniveau
8. Bouwvelden
9. Programma
10. Financiën



Uitgangspunt 1: DUURZAAMHEID

Bij de ontwikkeling wordt ingespeeld op de aanwezigheid van natuurlijke gebiedskenmerken en kwaliteiten. Het robuuste groen en watersysteem vormt de drager van het gebied.

Er wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van natuurlijke materialen die horen bij het gebied en bijdragen aan het verminderen van de ecologische afdruk. Indien mogelijk worden bouwmaterialen en natuurlijke elementen uit het gebied circulair hergebruikt.

Woningen worden minimaal bijna energieneutraal opgeleverd en dragen bij aan biodiversiteit, retentie en een groen aanzicht.

Er wordt gewoond in compacte clusters met gemeenschappelijke ruimten zodat gezamenlijkheid wordt bevorderd en eenzaamheid wordt teruggedrongen.

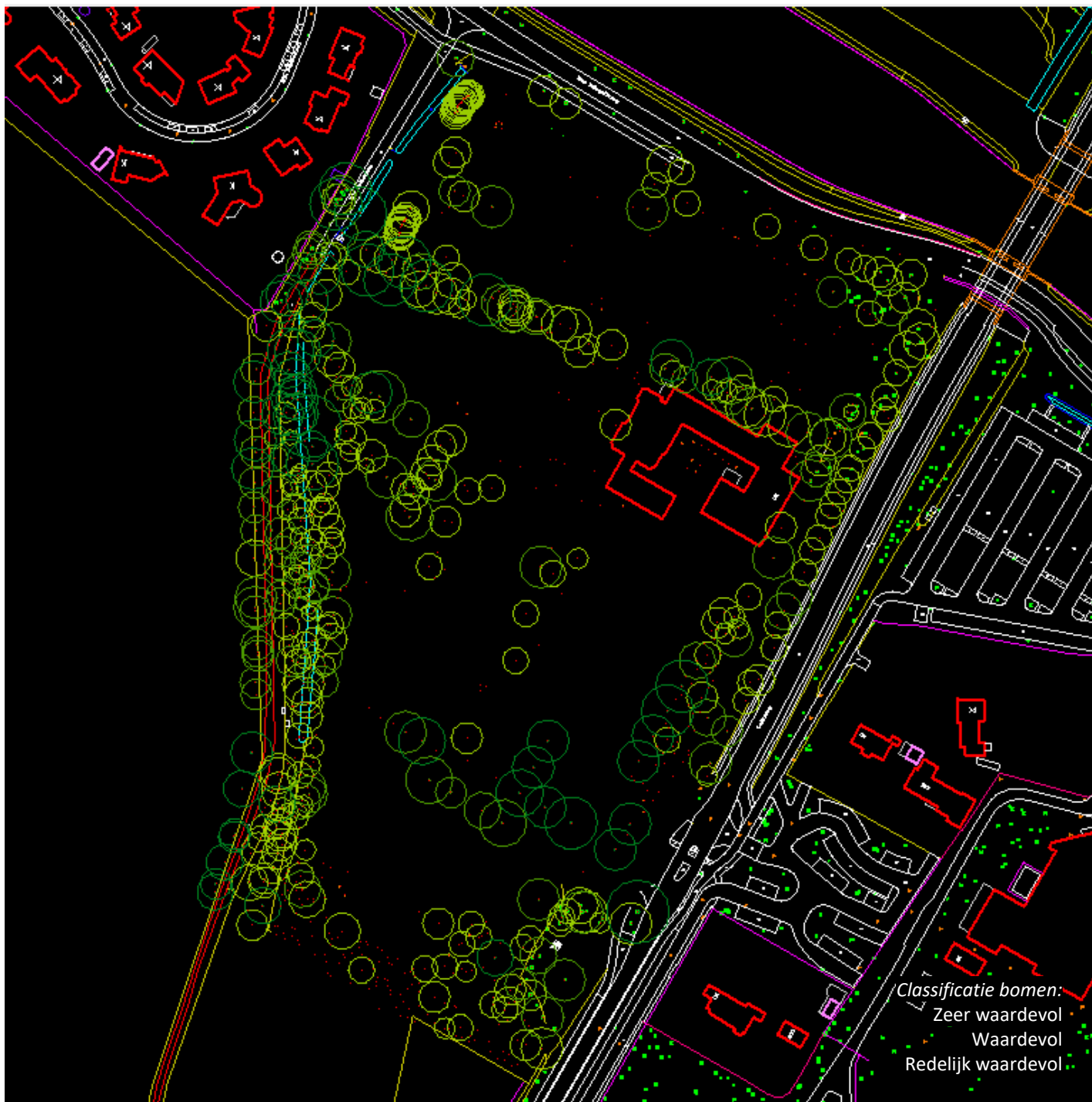


Uitgangspunt 2: LANDSCHAP

Het gebied vormt een uitloper van de Vrachelse Heide. Dit betreft een stuifzandgebied met loof- en naaldbossen en open ruimtes. Het terrein kent een gevarieerde nivellering.

Met het toevoegen van nieuwe woningen wordt gezocht naar compacte woonvormen om zodoende zoveel mogelijk ruimte te geven aan het herkenbare landschap. Inrichting van de ruimte sluit aan op het natuurlijk karakter van de Vrachelse Heide.

Het landschap is de drager en er wordt gewoond in het groen.

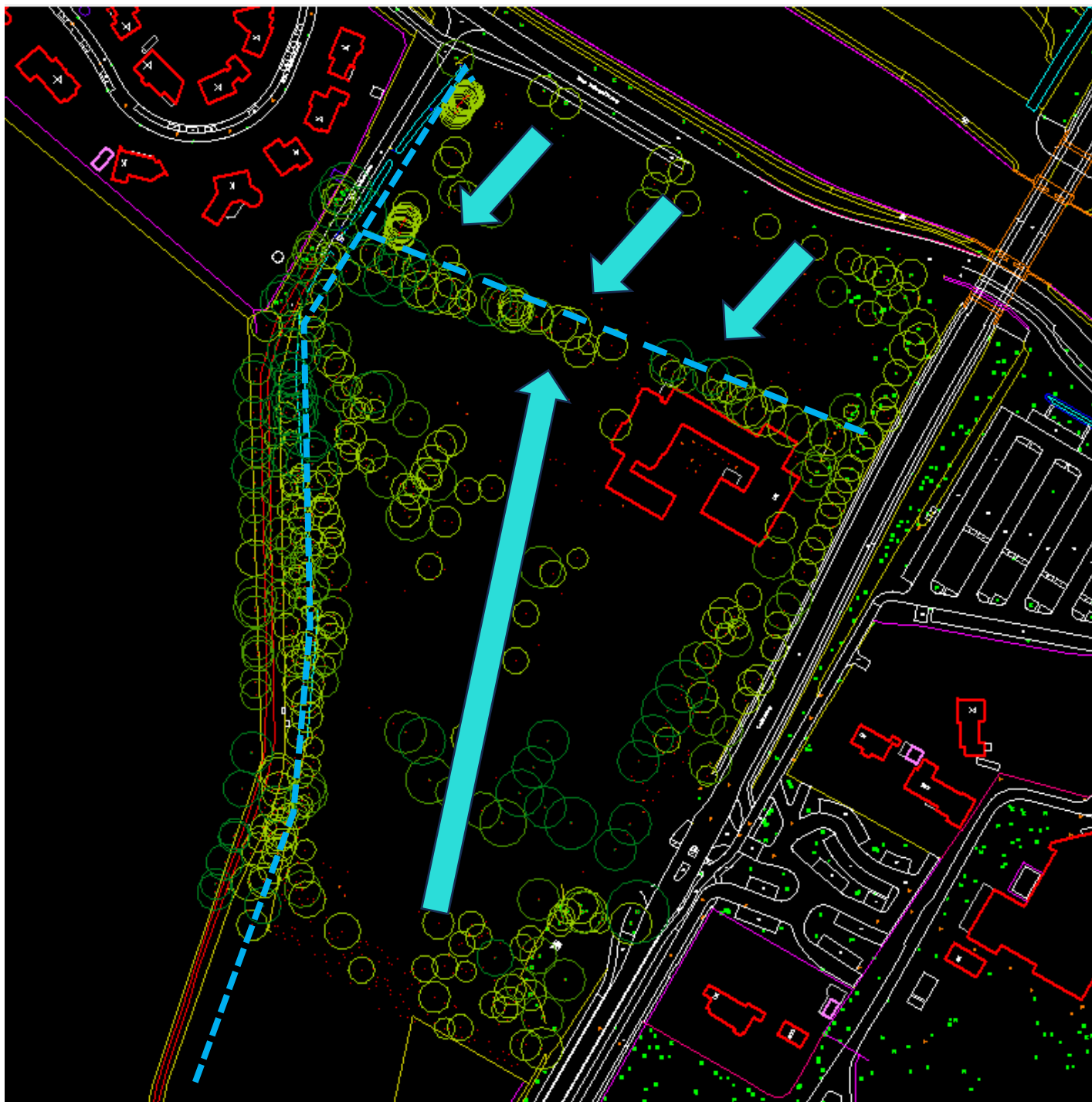


Uitgangspunt 3: GROEN

In de planvorming gelden de bomen met de classificatie zeer waardevol, waardevol en redelijk waardevol als uitgangspunt voor de ontwikkeling. Dat betekent dat we proberen om deze bomen zoveel mogelijk te behouden, dat voldoende afstand wordt gehouden tot nieuwe bebouwing en verharding en dat uitzonderingen alleen gemotiveerd kunnen worden gemaakt.

Achtergrond: het plangebied kent een groot aantal bomen. Een deel van deze bomen is zeer beeldbepalend en heeft natuurwaarde voor mens, dier en plant. Alle bomen in het gebied zijn ingemeten en geclassificeerd in 6 categorieën: zeer waardevol, waardevol, redelijk waardevol, matig waardevol, zeer matig waardevol en slecht. Aangegeven is de huidige boomkroon en de toekomstige te verwachten boomkroon. De laatste 3 categorieën zijn qua natuurwaarde en te verwachten levensduur niet noemenswaardig om te behouden.

In de bijlage zijn afbeeldingen opgenomen van de verschillende classificaties.

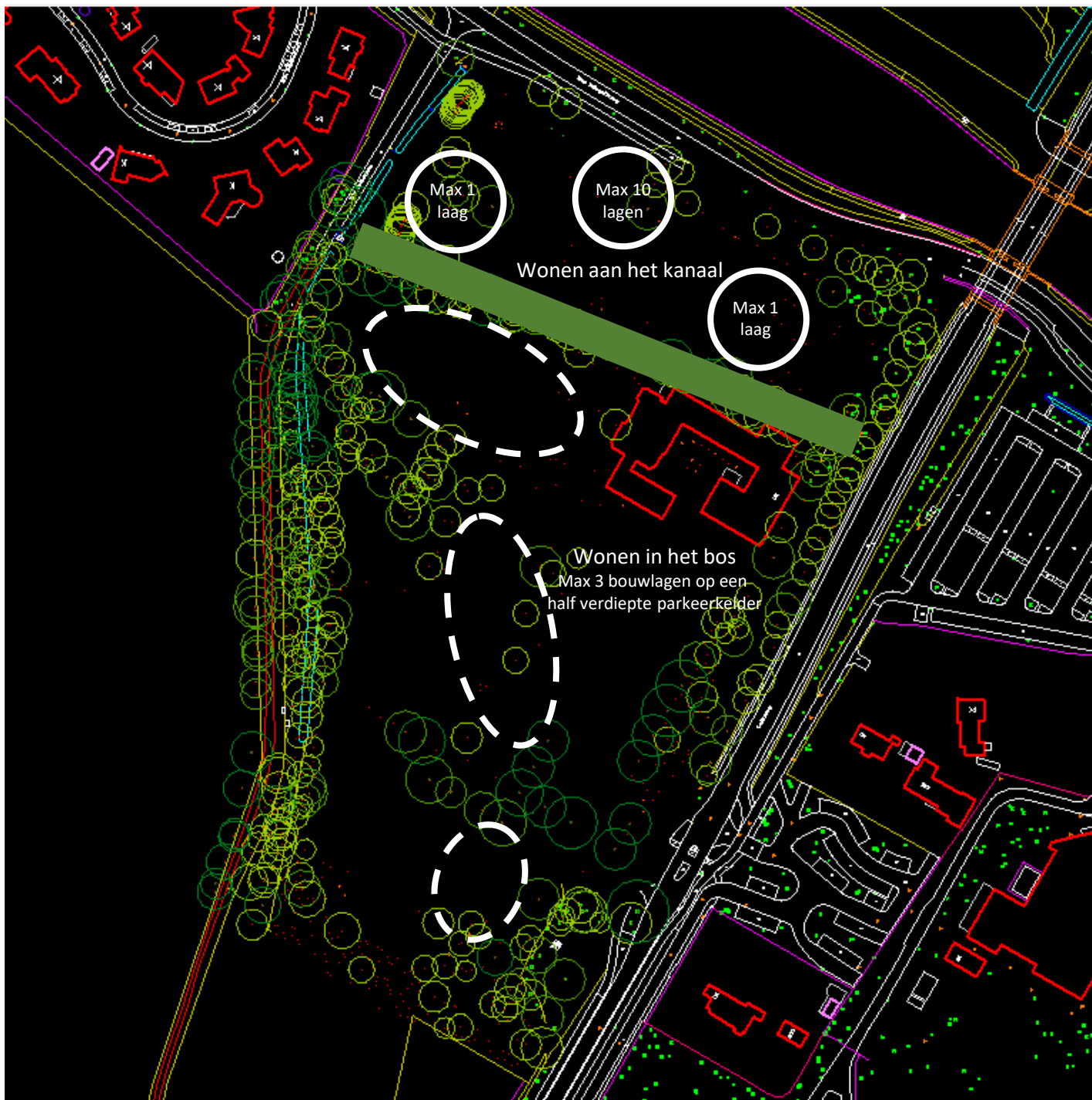


Uitgangspunt 4: WATER

In het gebied loopt een a-watgang. In het waterwingebied is deze gelegd in een buis om het grondwater niet te vervuilen. De a-watgang blijft gehandhaafd in de planvorming.

Regenwater van toekomstige bebouwing wordt opgevangen op groene daken en vertraagd afgevoerd richting wadi's in het gebied (niet in het waterwingebied). Hier zijn het regenwater in de bodem en overvloedig regenwater wordt afgevoerd richting de a-watgang.

Het gebied is berekend op een piekbelasting regenwater van 70 mm/uur waarbij geen wateroverlast optreedt in de woningen of andere gebouwen.



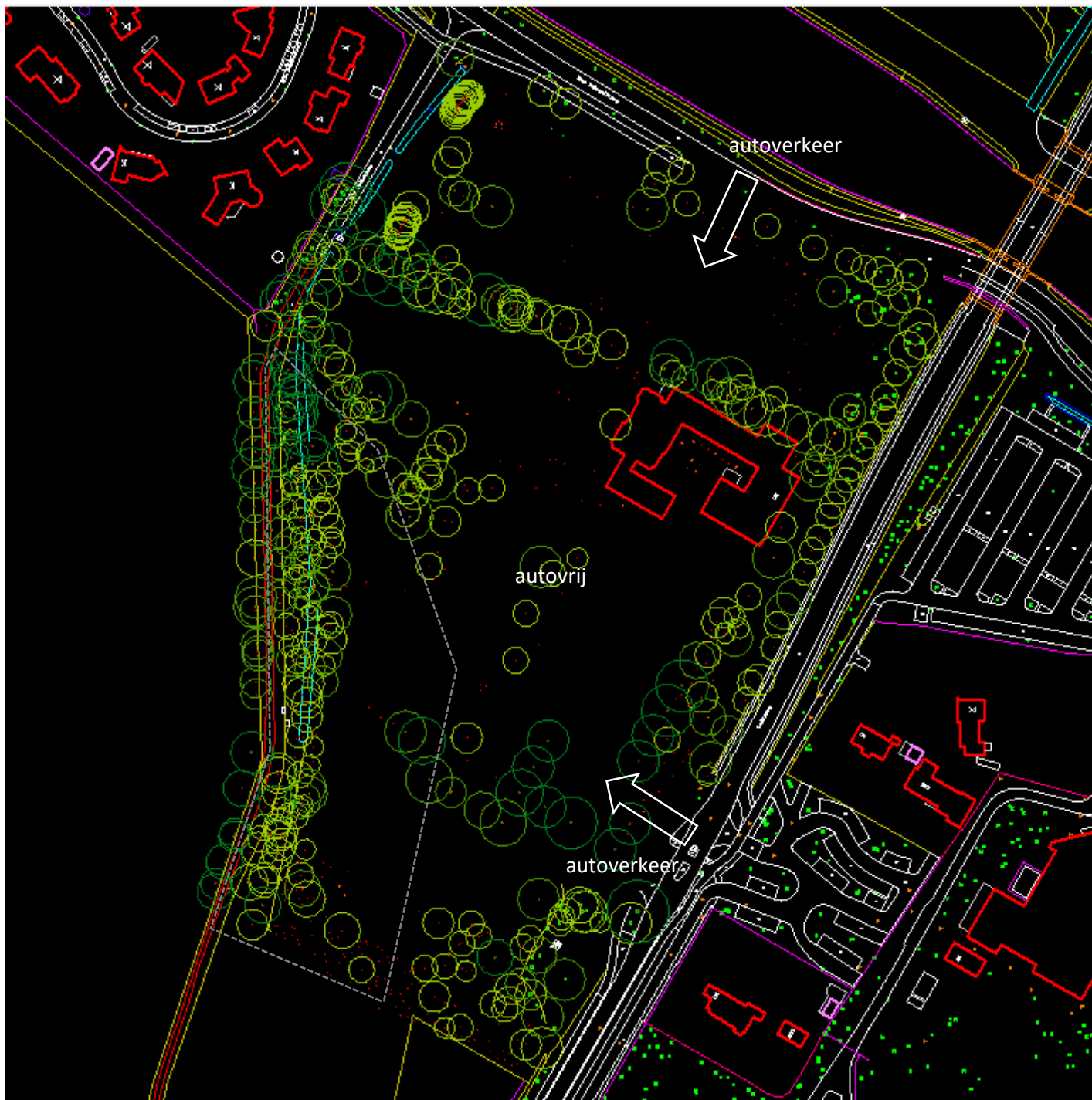
Uitgangspunt 5: STEDENBOUW en BOUWHOOGTEN

Het landschappelijk raamwerk vormt de identiteit en basis voor de woonwijk. Verharding wordt tot een minimum beperkt. Wonen gebeurt in compacte clusters en bewonersparkeren wordt zoveel mogelijk uit het zicht opgelost.

De houtsingel vormt een sterk scheidend landschappelijk element in het plangebied tussen noord en zuid. Aan de noordzijde wordt aangesloten op het open karakter van het kanaal met hoogbouwaccenten. De bestaande bouwaccenten in de nabijheid zijn 8 bouwlagen (Kanaleneiland), 12 bouwlagen (Wilhelminahaven) en 9 bouwlagen (Slotjes-West). In deze openheid is tevens ruimte voor parkeervoorzieningen.

Aan de zuidzijde is het boskarakter dominant en worden gebouwen opgericht die niet boven de bomen uitkomen (max 3 bouwlagen op een halfverdiepte parkeerkelder). Om het boskarakter dominant te laten zijn is hier een hoger prijssegment nodig om gebouwd parkeren betaalbaar te maken en dus het parkeren uit het zicht te halen.

Het schoolgebouw van Plein3 blijft gehandhaafd in de nieuwe ontwikkeling en bij een mogelijk toekomstige herontwikkeling zal de nieuwbouw aansluiten bij het karakter van de woonclusters ten zuiden van de houtsingel.



Uitgangspunt 6: VERKEER WOONWIJK

De ontsluiting voor autoverkeer wordt zo efficiënt mogelijk vormgegeven. Het zuidelijk deel van het plangebied wordt ontsloten voor autoverkeer vanaf de Bredaseweg en het noordelijk deel vanaf de Lage Molenpolderweg.

Het middengebied is alleen toegankelijk voor voetgangers en fietsers.

In het waterwingebied kan worden gewandeld op niet verharde paden.



Uitgangspunt 7: VERKEER STADSNIPEAU

In het bestuursakkoord is een ruimtereservering opgenomen voor een verbindingsweg tussen de Lage Molenpolderweg en de Bredaseweg.

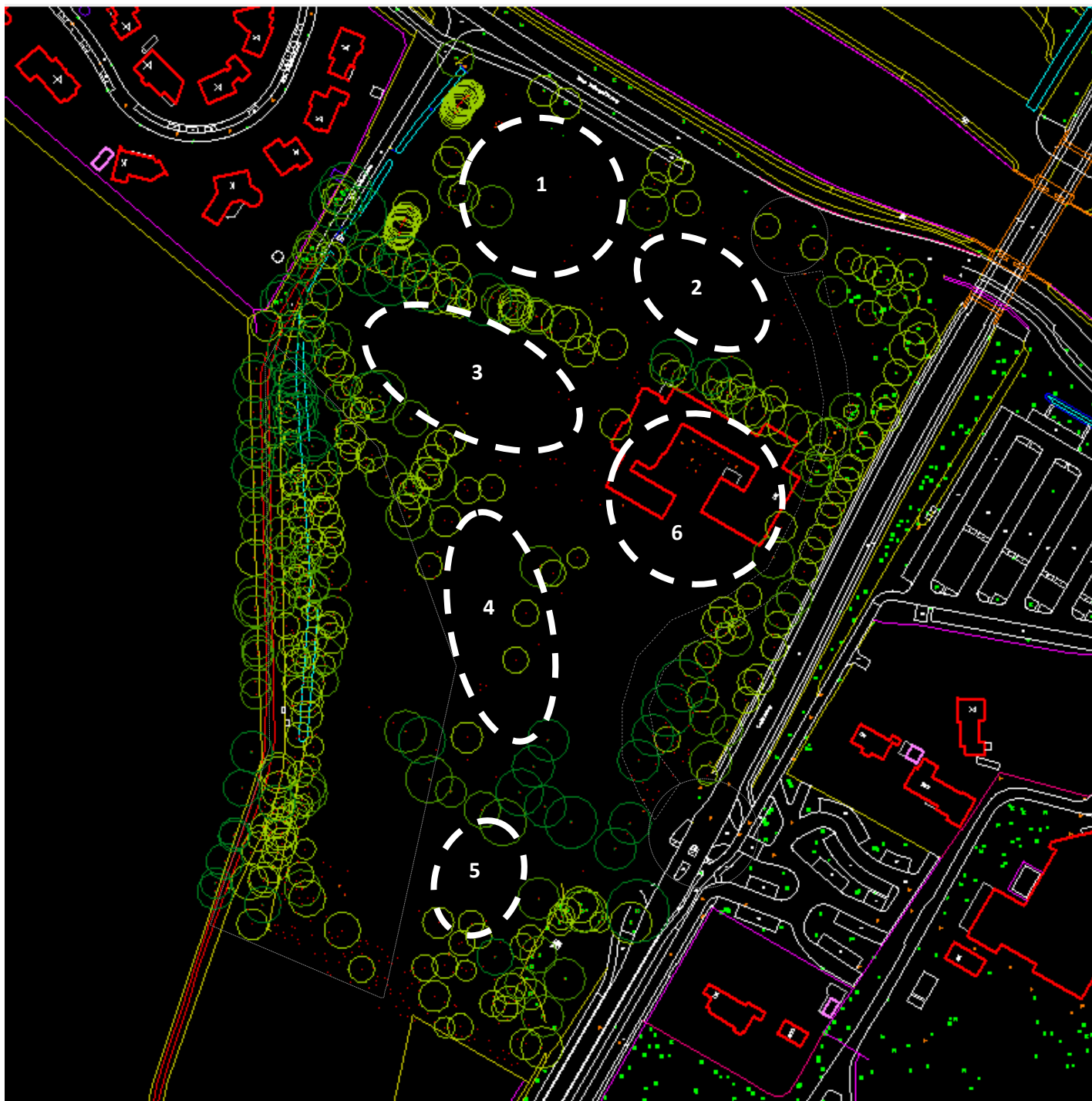
Er zijn 2 trajecten onderzocht.

1: ten westen van het schoolgebouw

2. Ten oosten van het schoolgebouw

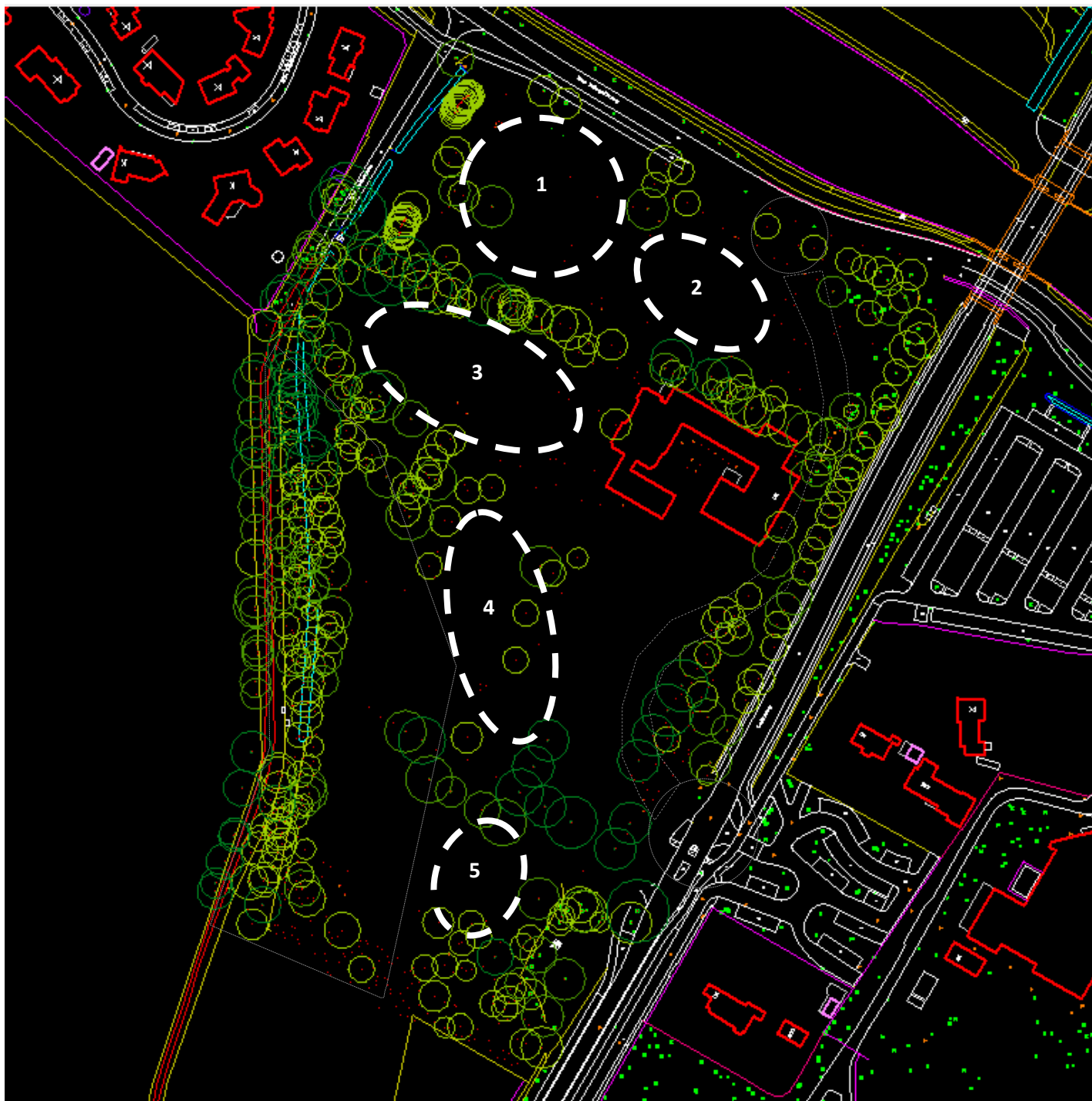
Gekozen uitgangspunt is traject 2: het bundelen van de verbindingsweg met de bestaande infra (Bredaseweg) om het groene woonkarakter van het plangebied zo min mogelijk aan te tasten. Tevens wordt het plangebied in variant 2 niet afgesneden van de Vrachelse Heide. Technisch is het mogelijk om de rijbaan (50 km/u) in te passen tussen het talud van de Bredaseweg (met behoud van bomen in dit talud) en de school. Een vrijliggend fietspad past niet en zal in de woonwijk moeten worden aangelegd. De bestaande gymzaal aan de oostkant van het gebouw vormt een akoestische buffer met de klaslokalen.

Om een veilige verkeersafwikkeling te garanderen is het noodzakelijk om een rotonde of kruispunt met verkeerslichten aan te leggen bij de Bredaseweg en de Lage Molenpolderweg. Gezien het iets beperktere ruimtebeslag van een rotonde is gekozen voor een rotonde. Bovendien vormen rotondes te allen tijden snelheidsremmers.



Uitgangspunt 8: BOUWVELDEN

De mal van bestaande waardevolle bomen geeft ruimte aan een vijftal bouwvelden.
De school zou bij herontwikkeling bouwveld 6 vormen.



Uitgangspunt 9: PROGRAMMA

Woningbouw: Uitgangspunt: 50% sociaal; 20% middelduur; 30% duur. Nb. Het sociaal programma is niet mogelijk met gebouwd parkeren en heeft daarom een plek gekregen in de woontoren.

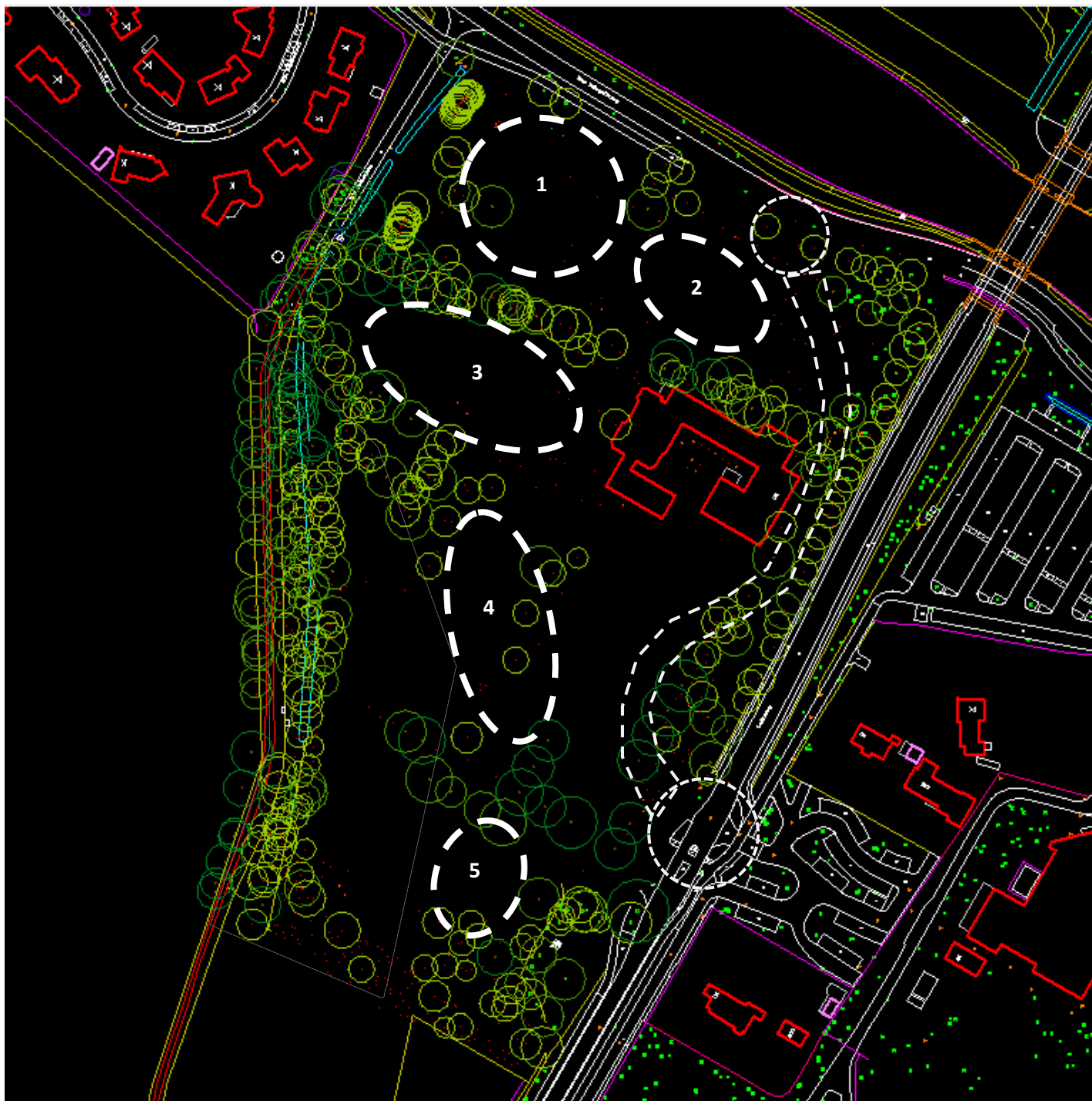
Hospice (bijna thuis-huis): Start met 6 bedden, met doorgroei tot 10 bedden.

Verdeling:

Het toevoegen van een hoogteaccent aan de reeks bestaande accenten aan het Wilhelminakanaal geeft de kans om een appartemententoren te realiseren met een sociaal programma. Het parkeren dient op maaiveld te worden opgelost gegeven de prijs categorie. Parkeerplaatsen worden landschappelijk ingepast. Aan de zuidwestzijde is een groene bedding voor de huisvesting van een hospice (1 laag paviljoen onder de bomen) (bouwveld 1).

Bouwveld 2 ligt circa 1,5 meter lager dan de Lage Molenpolderweg. Door de realisatie van een rotonde en de aanwezige houtwal is een zeer beperkte ruimte voor een woningbouwontwikkeling. Op grond van gemeentelijk beleid en op verzoek van Thuisvester kan op deze locatie woningbouw voor een aandachtsgroep komen. Door slim om te gaan met de verdiepte ligging en beperkte ruimte kan een 1laags wooncluster worden ingepast. Een aarden wal met landschappelijk talud haalt dit hofje uit het zicht van de omgeving. Het hofje is besloten en prikkelvrij en daarmee ook geschikt voor een aandachtsgroep. Aanvullend worden strenge beheerseisen opgenomen bij een grondverkoop. Mocht deze doelgroep niet gewenst zijn dan kunnen deze woningen als reguliere grondgebonden sociale huurwoning worden ingezet.

Gezien de beperkte gewenste bouwhoogte in het zuidelijk deel komen hier dure en middeldure eengezinswoningen met een gebouwd parkeergarage onder de woningen (bouwveld 3, 4 en 5). **13**



Uitgangspunt 10: FINANCIEN

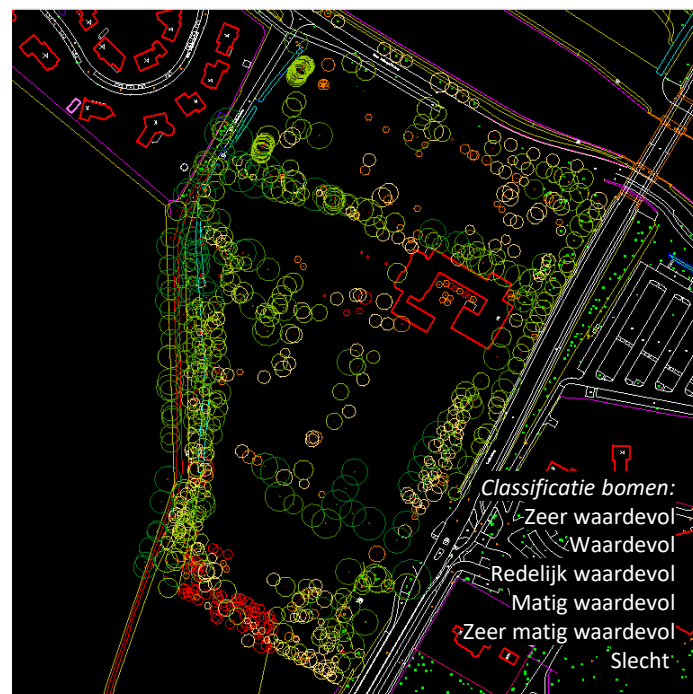
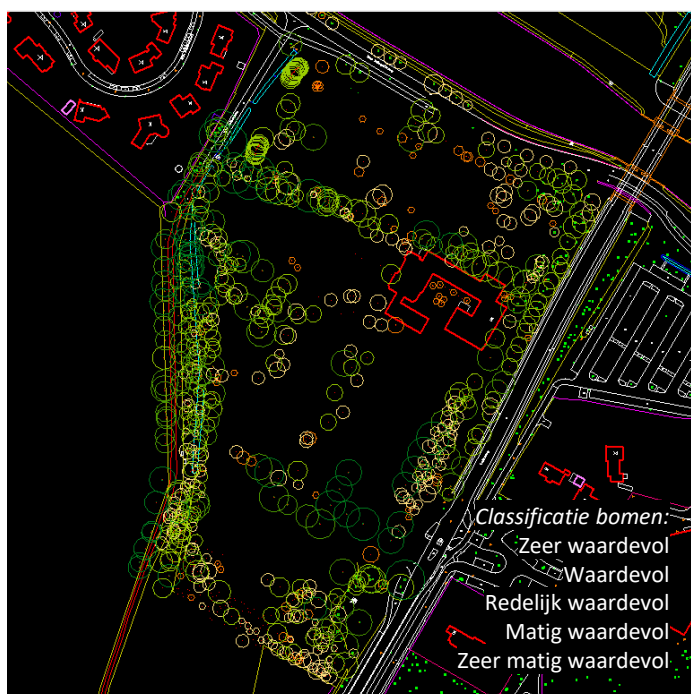
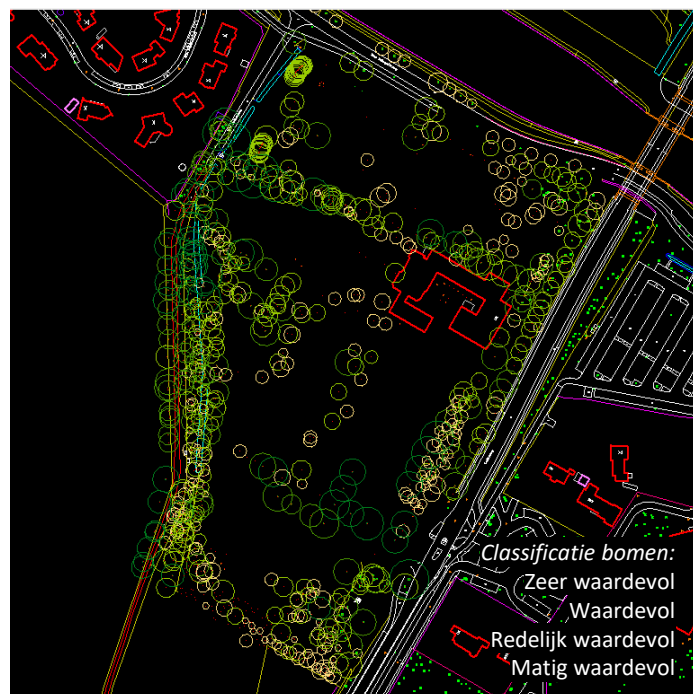
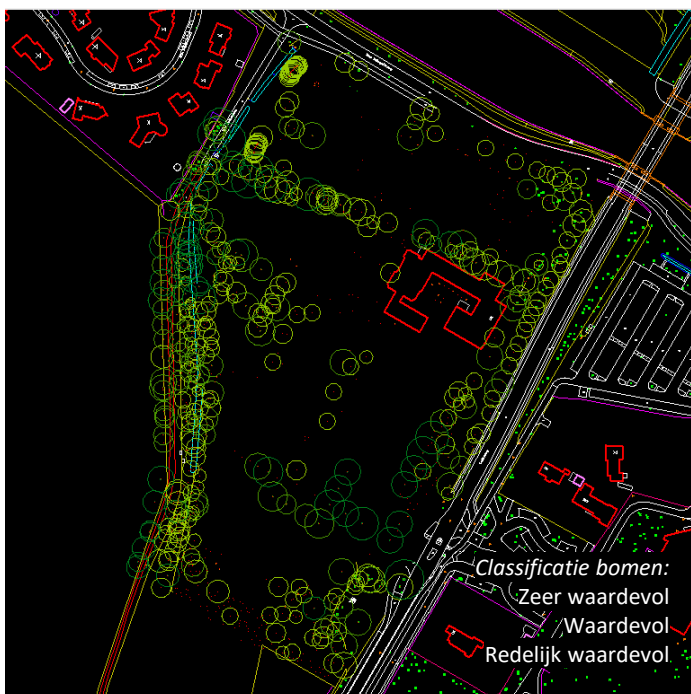
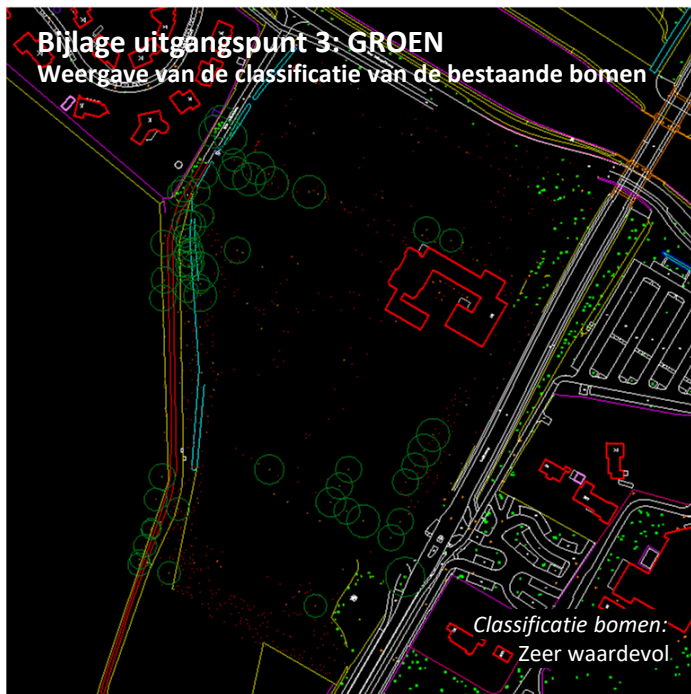
Woningbouw

Uitgangspunt: grondexploitatie minimaal budgettair neutraal

Hospice (bijna thuis-huis; 6 bedden):

- € 100.000, eenmalige impulssubsidie. Uitgangspunt: te zijner tijd een bijdrage uit de Vrije reserve welke een bijdrage ontvangt uit de grondexploitatie.
- € 45.000, jaarlijkse vaste bijdrage (in plaats van individuele bijdragen vanuit 'Wmo hulp bij het huishouden' die geschat worden op €25.000). Uitgangspunt: opnemen in de begroting.
- Garantstelling van gemeente Oosterhout, ten behoeve van financiering

Indien uit het haalbaarheidsonderzoek door het hospice blijkt dat er nadere financiering benodigd is dan wordt dit apart voorgelegd aan de raad ter besluitvorming.





6 dalerwoningen (5 wooneenheden en 1 beheerunit) - Prikkelarme omgeving



Speciale woonvorm voor bewoners met afstand tot de maatschappij





Circa 51 sociale huurappartementen met een duurzame ambitie: houtbouw



Belangrijke invulling voor de circa 18.500 woningzoekenden





Zomerfoto genomen op 13 september 2024



Winterfoto genomen op 9 december 2024



6 dalerwoningen (5 wooneenheden en 1 beheerunit) - Prikkelarme omgeving



Speciale woonvorm voor bewoners met afstand tot de maatschappij





Circa 51 sociale huurappartementen met een duurzame ambitie: houtbouw



Belangrijke invulling voor de circa 18.500 woningzoekenden





Zomerfoto genomen op 13 september 2024



Winterfoto genomen op 9 december 2024



Besloten entree-zijde aan het parkeerterrein



Open en transparant aan het groen



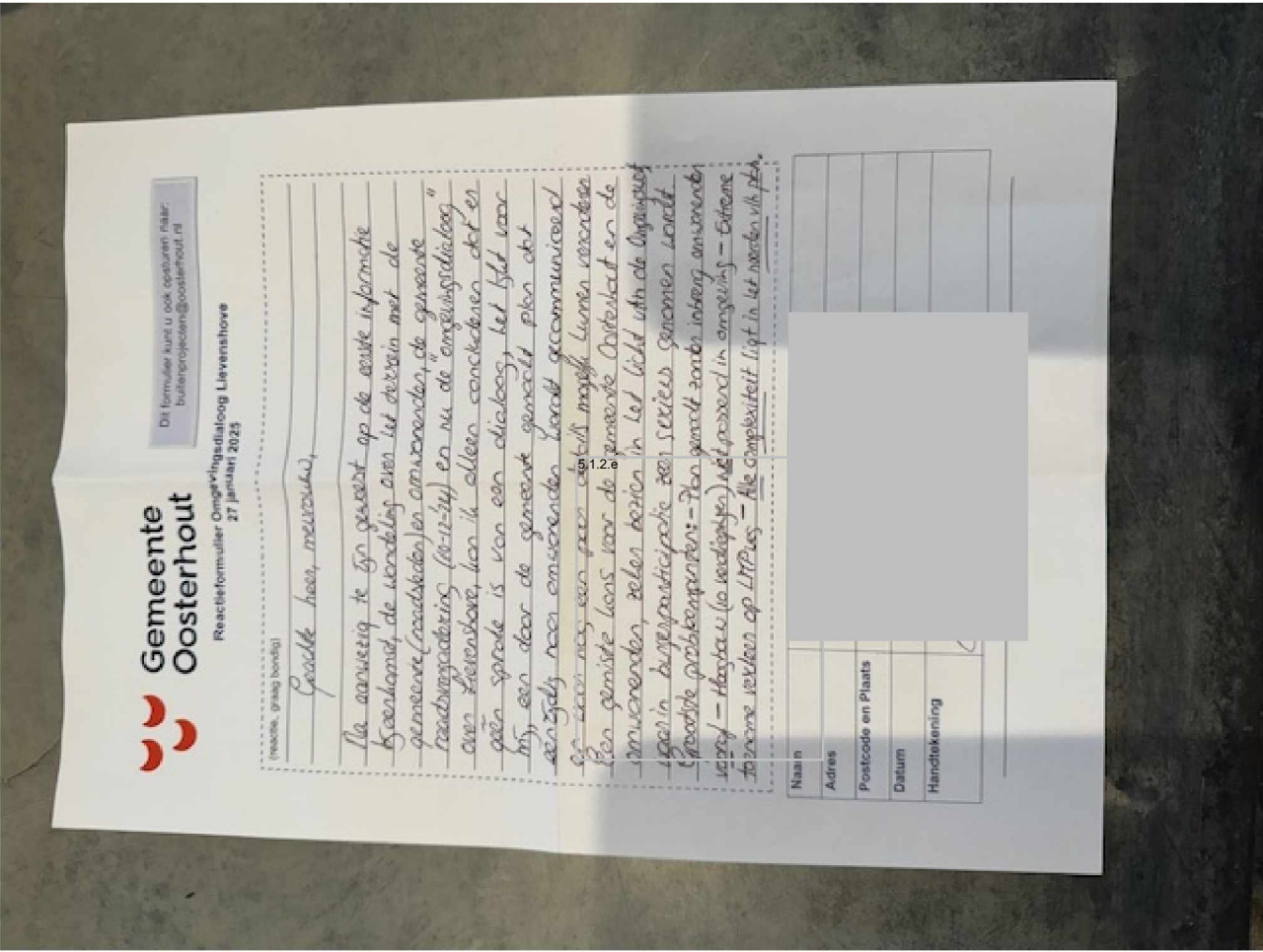
From: [redacted]
Sent: Tue, 28 Jan 2025 11:05:25 +0100
To: "buitenprojecten" <buitenprojecten@oosterhout.nl>
Subject: Omgevingsdialoog Lievenshove

[U ontvangt vaak geen e-mail van [redacted]] Informatie over waarom dit belangrijk is op <https://aka.ms/LearnAboutSenderIdentification>

Geachte heer, mevrouw,

Hierbij het reactieformulier retour, zoals gisterenavond verzocht.

Met vriendelijke groeten,



Verstuurd vanaf mijn iPhone

From: "5.1.2.e" <5.1.2.e>
Sent: Thu, 30 Jan 2025 17:57:39 +0100
To: "5.1.2.e" <5.1.2.e>
Subject: Imp weg

U ontvangt niet vaak e-mail van 5.1.2.e 5.1.2.e [Ontdek waarom dit belangrijk is](#) Goeden avond 5.1.2.e

Ik ben helaas niet aanwezig geweest op de informatie op 27 januari, wel wil ik mijn zorgen uiten over de nu al grote verkeer drukte op de Imp weg / rotonde / burg. huijbrechts Schiedonlaan.

Met ruim 40.000 voertuig bewegingen op de rotonde in 2023 zitten we toch wel aan het maximum wat betreft de veiligheid (oversteek school), lawaai, uitstoot, fijnstof noem maar op.

Ik hoop dat U rekening houdt met de toename van het verkeer op de Imp weg door de nieuwe situaties namelijk; de knip gaat eruit thv wandra, nieuwe woningen op patersef, intergas en lievenshove en omleiding Bredase weg.

Hoor graag wat U met deze extra toename gaat doen, een rondweg, verkeer remde maat regelingen ?

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e



**Gemeente
Oosterhout**

Dit formulier kunt u ook opsturen naar:
buitenprojecten@oosterhout.nl

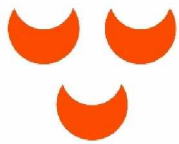
Reactieformulier Omgevingsdialoog Lievenshove
27 januari 2025

- Een flat van 10 hoog is buiten proporties tov de villawijk. Ook tav het groen, het bos. Als je op de zandverstuiving loopt torend die boven dit prachtige bos uit.
- Dit kan echt niet. De foto's van de project ontwikkelaar zijn verkeerd genomen.

Geen 10 hoog wat boven de wijk uit torend.

Naam	5.1.2.e
Adres	5.1.2.e 5.1.2.e 5.1.2.e
Postcode en Plaats	5.1.2.e
Datum	
Handtekening	

Commented [CK1]: 5.1.2.e



Reactieformulier Omgevingsdialoog Lievenshove 27 januari 2025

(reactie, graag bondig)

Torenhoogte moet lager zeker in een natuurgebied.

Mensen met een gewelddadig verleden plaats je niet in een kinderrijke omgeving.

Denk aan alle schoolgaande kinderen die hier dagelijks langfietsen, sportverenigingen, hockey, tennis, voetbal, atletiek en zwembad. Het is ondoordacht en onverantwoordelijk.

Naam	5.5.4.2.e 5.1.2.e	
Adres	5.1.2.e	
Postcode en Plaats	5.1.2.e	
Datum		
Handtekening		

Gemeente Oosterhout

t.a.v.

5.1.2.e

5.1.2.e

Postbus 10150

4900 GB OOSTERHOUT

Oosterhout, 4 februari 2025

Geachte

5.1.2.e

Ten verfolge op de omgevingsdialoog ontwikkeling Lievenshove-terrein d.d. 27 januari 2025 en na het bestuderen van de vele WOO-verzoek documenten en het raadsinformatiesysteem (RIS), brengen wij de mening en standpunten van de - in groten getale aanwezige - inwoners van de wijk onder uw aandacht. Ondanks dat we begrip hebben voor een eventuele invulling, hebben we zoals eerder aan u geschreven en besproken de volgende standpunten.

Omgevingsdialoog

1. De aanwezige bewoners van Vrachelen 1-Zuid waren unaniem zeer teleurgesteld over de presentatie in de vorm van een informatiemarkt, aangezien er niets gewijzigd is n.a.v. de vorige infomarkt op 2 september 2024. Eigenlijk ook weer niet bevreemdend omdat er op 2 september niets is genoteerd door de aanwezige ambtenaren. Ook onze input in onze eerdere brief en de twee gesprekken die we hebben gehad met u en de inspraakreactie op 10 december zien we niet verwerkt in de gepresenteerde plannen.
2. In tegenstelling tot 2 september lagen er nu reactie formulieren, echter zonder dat duidelijk werd gemaakt wat daarmee ging gebeuren. Wij nemen aan dat deze formulieren gescand in het dossier terug te vinden zijn bij het door u op te stellen verslag, waarvan wij graag digitale kopieën ontvangen.
3. Wij vinden samen met de gemeenteraad dat de gemeente niet voldaan heeft om tijdig de dialoog aan te gaan met de omgeving, inclusief de milieuorganisaties. Het College gaf hiertoe opdracht in hetzelfde voorstel van 11 januari 2021! Er zijn geen openbare besluiten bekend waarin het College die opdracht nuanceerde en afstevende op meer verdiepingen. Pas einde 2024 werd de omgeving geïnformeerd en toen bleek dat de plannen vrijwel panklaar waren. Van een dialoog is daarom geen sprake.

Skaeve Huse

De bezwaren van bewonersorganisatie Vrachelen 1-Zuid richten zich:

1. Op het voornemen om op dit unieke terrein een afvoerputje te maken voor inwoners van Oosterhout, die in hun vorige wijken niet handhaafbaar en hanteerbaar waren, ondanks de begeleiding door diverse instanties. Het gehanteerde argument van Thuisvester is niet valide, omdat met de voormalige bewoners van Lievenshove nauwelijks problemen waren en wij in goed overleg met de leiding van Lievenshove alles konden bespreken en oplossen. Bovendien was het een gegeven dat dit instituut daar zat, toen wij onze woningen gingen bouwen. Had iemand bezwaar gehad dan had hij/zij daar niet gebouwd. Een weldenkend mens gaat ook niet bouwen in de directe omgeving van Schiphol. De toekomstige bewoners van de Skaeve Huse zijn in hun bewegingen niet beperkt en zullen/zijn gaan zwerven en opzoek door het gebied, ondanks uw opmerkingen dat gepoogd wordt dit te voorkomen. Alhoewel niet onze verantwoordelijkheid zal deze groep ook hinderlijk zijn voor de gevestigde school met moeilijk opvoedbare kinderen en het voorgenomen hospice. Een voorproefje wat ons te wachten staat zijn de nu al gehuisveste 'dalers' op het terrein. Er is sprake van dronkenschap, lege flessen en blikjes in de natuur en veel herrie in de nachtelijke uren in het achterliggende bosgebied, waarop we heel zuinig zouden moeten zijn. Hoezo intensieve begeleiding?
2. Ook bestrijden wij de opvatting van Thuisvester dat dit terrein bij uitstek geschikt is en er geen vergelijkbare optie is elders in Oosterhout. In onze beleving heeft Thuisvester kansen laten liggen bij de herinrichting en vernieuwbouw in de wijk Slotjes in de kanaalzone. Het Galvanitas-terrein was een andere optie, aangezien hier sprake is/was van een bedrijventerrein. De beste oplossing is naar onze mening om extra containerwoningen te plaatsen op het recreatieterrein De Eekhoorn, waar de gemeente al veel in heeft geïnvesteerd.

Woontoren en verdeling

1. Onze bezwaren richten zich ook op de woontorens van 9 en 10 hoog met een bouwhoogte van 35 meter i.v.m. de voorgenomen HSB-methode. Deze bouwhoogte tast te veel de privacy aan van de woningen in de naastgelegen wijk. De slagschaduw op de dichtstbijzijnde woningen zijn onaanvaardbaar. Voorts vinden wij deze torens niet passen in dit gebied dat pal grenst aan een uniek bosgebied. Ditzelfde bosgebied vormde in 1996 belemmeringen om hoog te bouwen in Vrachelen 1-Zuid. Toen werd de maximale goothoogte vastgelegd op 7 meter en moest nadrukkelijk rekening gehouden worden met het naastgelegen natuurgebied en werd zelfs de kleur van de woningen bepaald in herfstkleuren.
2. Wij onderschrijven de vrees van de stedenbouwkundigen dat er rekening gehouden moet worden met een te grote druk op het natuurgebied, vanwege de toename van de populatie. Geadviseerd wordt om die toename van recreanten op dit natuurgebied in te perken. Er wordt echter niet aangegeven op welke manier men dat denkt te bereiken. Ervaring leert dat dit dus niet gaat werken en dat er een onaanvaardbare hoge druk op dit kwetsbare gebied komt te liggen.

3. Door 2 raadsfracties is met een motie in 2019 voorgesteld om de sociale woningbouw op 50% van het totale plan te brengen. Een overweldigende meerderheid van de raad verwierp dit voorstel, maar tot onze verbazing is het percentage toch weer op 50% uitgekomen, daarom tegen de wens van raad en college. Ook Thuisvester spreekt in haar stukken in de afgelopen 4 jaar uitsluitend over een verhouding van 30/30/40. Gevraagd naar het 'hoe dan?' werd geantwoord tijdens de omgevingsdialoog, dat men dat gewoon gedaan heeft en er ruimte is geboden voor 50%. De vraag is gesteld door wie deze ruimte is geboden? Op de avond van de omgevingsdialoog werd op deze vraag geen antwoord gegeven. Het heeft de schijn van "wij, Thuisvester trekken ons eigen plan en hebben geen boodschap aan de raad".

Verbindingsweg

1. De ruimtereservering voor de verbindingsweg verkleint, net zoals de plannen voor de Skaeve Huse, de mogelijkheid de plaatsing van de woontoren van 10 hoog dermate, dat deze al om deze reden geschrapt zou moeten worden. Daarnaast verplaatst men het probleem bij Trommelen alleen maar en lost het niets op bij de eventuele aanleg van deze weg. De leefomgeving in Vrachelen zal verminderen. Zo ook komt de extra 12% verkeer de veiligheid niet ten goede.

Wij pleiten er daarom voor om terug te gaan naar de tekentafel en voort te borduren op de oorspronkelijke gedachten vastgelegd in een collegevoorstel van 11 januari 2021. Daarin werd bepaald dat het plan van buitengewone kwaliteit dient te zijn, gelet op de unieke situatie. Om die reden is beperkt toegestaan dat appartementen worden gebouwd, die maximaal 4 lagen mogen hebben. Aldus het College destijds met ondersteuning van enkele raadsfracties.

Het grote geprojecteerde parkeerterrein voor de torens zal ongetwijfeld parkeerders aantrekken, die bij de Warande moeten zijn en daar het parkeerterrein overvol aantreffen. Ambtelijk wordt daarvoor wel gewaarschuwd en dat daarvoor maatregelen moeten worden getroffen om dat te voorkomen, maar daar hebben wij geen vertrouwen in als we op drukke dagen nu al zien dat auto's in onze wijk worden geparkeerd. De druk op het natuurgebied neemt daarmee alleen maar toe.

Uit de WOO-stukken en openbare stukken begrijpen wij dat er hoge druk zit op de bouwplannen in het noordelijke plangebied. Dit voornemen zal moeilijker uitvoerbaar zijn, wanneer er geen overeenstemming wordt bereikt met de bewoners van Vrachelen 1-Zuid. Tijdverslindende procedures zijn dan onvermijdbaar, hetgeen wij zouden betreuren.

Graag vernemen wij op welke wijze de gemeente aan onze wensen tegemoet wil komen, met daarbij een uitnodiging voor een vervolgesprek met de portefeuillehouder, daar tijdens de infoavond gevraagd werd wat we als alternatieven voor ogen hebben en zijn tot elk overleg bereid dit toe te lichten. Graag vernemen we ook hoe het proces van de ontwikkelingen op het terrein gaat verlopen na deze summiere stap in het burgerparticipatie-proces en de tijdslijn waarlangs deze gaat lopen. Wij verzoeken u ons ongevroegd blijvend te informeren over de stand van zaken.

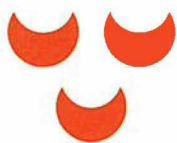
Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.e

CC:

- College van B&W
- Raadsgriffier met het verzoek een kopie aan elke raadsfractie te doen toekomen.



Reactieformulier Omgevingsdialoog Lievenshove 27 januari 2025

(reactie, graag bondig)

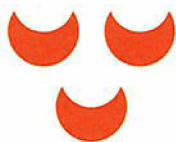
Mooi plan, mooi groen.
Fijn dat de langgraam rooier verbodig
naar het bos blijft (via het poortje)
Hopelijk ontlast deze verbodig andere
rooiersproblematiek.

Naam	5.1.2.e	
Adres	5.1.2.e 5.1.2.e	
Postcode en Plaats	5.1.2.e	
Datum		
Handtekening		

maandag - 27 Jan. 2025 - 19.00 uur

- 1] géén ~~te~~ (hoge) flats.
- 2] Wat gebeurt er met de bestaande woningen?
- 3] Als het dan persé moet, wat die flats betreft, laat die 2 flats dan zetten op de zuidelijkste punt
- 4] De geplande huizen op mid, aantal meters verplaatsen
- 5] De flats niet hoger dan 4 verdiepingen.
- 6] Hospice op andere plaats.
Daar waar eerst die te hoge flats zouden komen.

7] komt er een verslag van deze bespreking en krijgen wij een kopie daarvan?



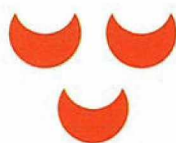
Reactieformulier Omgevingsdialoog Lievenshove 27 januari 2025

(reactie, graag bondig)

Indien wel weer de jkt niet
naar de Bredase weg komen.
Ma is een van de buurten met 1/4
langere en de rechterzijde geen
hoge bebouwing.

Daar de jkt moet de graven
2 km lange bij welke midden
verbreiden.

Naam	5.1.2.e
Adres	
Postcode en Plaats	
Datum	
Handtekening	



Reactieformulier Omgevingsdialoog Lievenshove 27 januari 2025

(reactie, graag bondig)

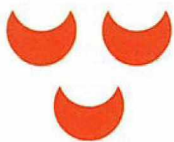
Complimenten voor het ontwerp; toch wat
twijfels m.n. voor het VERKEER.

A. O'Hout bouwt behoorlijk door, ook m.n.
langs het kanaal. Vrijwel alles verbonden
door de Lmp-WEB die struikelvallen
de afsluiting 40 B58, VERKEER van WARMERBACH,
BOLVANS, 'BLOOMBEST' en het VERKEER vanuit
het centrum moet veranderen. Mijn vraag is HOE?

B. Schipverkeer via de Lmp → BredaseWEB → Breda.
motorloop naar A24; v.v.

C. Alternatief Lmp-WEB vanaf oienwe notonoe
eenrichtingsverkeer om te voorkomen dat de
kruisingsaan als schiproute wordt gebruikt

Naam	5.1.2.e	
Adres	5.1.2.e	
Postcode en Plaats	5.1.2.e	
Datum		
Handtekening		



**Gemeente
Oosterhout**

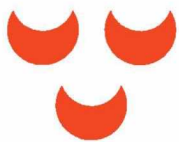
Dit formulier kunt u ook opsturen naar:
buitenprojecten@oosterhout.nl

**Reactieformulier Omgevingsdialoog Lievenshove
27 januari 2025**

(reactie, graag bondig)

→ WOONTORENS (VEEL) HOGER DAN HOGE
→ GEBOUWEN IN DE DIRECTE OMGEVING
→ VEEL MEER VERKEERSTREWEGINGEN
→ 24 UURS TOEGANG WONINGEN VORMEN RISICO

Naam	5.1.2.e	
Adres		
Postcode en Plaats		
Datum		
Handtekening		

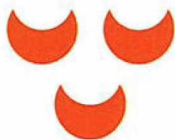


Reactieformulier Omgevingsdialoog Lievenshove 27 januari 2025

(reactie, graag bondig)

- * Ik heb zorgen: om de combinatie van jongeren met ernstige problemen ~~aan~~ op loopafstand ~~van~~ een school, en dat midden in een woonwijk!
- * De 2 hoge flats (te hoog) zou ik liever naar achter gebouwd zien!
Sonnige huizen in de Cobra Pubs kenschieft hebben last van slagschaduw in de toekomst.
- Pluspunt! de komst van een hespice!

Naam	5.1.2.e	
Adres		
Postcode en Plaats	5.1.2.e	
Datum		
Handtekening		



Reactieformulier Omgevingsdialoog Lievenshove 27 januari 2025

(reactie, graag bondig)

- parkeeren : - waarom is gekozen voor bereengronds parkeren?
 - niet van deze tijd; deze name kan te is een parkendeek.
 - aantal parkeerplaatsen bij 10 laags appartemengebouw lijkt heel laag. Welke parkeernorm is gehanteerd? Hoe reed is dit?

- verkeer : - het lokale wegennet kan de toetak te name van verkeer in de omgeving (Wanandepark, Guldenkroon, dit plein) niet aan. De gekozen verbinding met de Bredaseweg leidt tot versnippering + onveilig. Redige te name van verkeer op Lage Nibbepolderweg.

- sledebouwkenmerk - de schaalgraad van het appartementencomplex is ~~niet~~ ~~te~~ niet passend bij de aangrenzende woonwijk. Minder hoog is beter passend.

Naam	5.1.2.e	
Adres		
Postcode en Plaats	5.1.2.e	5.1.2.e
Datum		
Handtekening		



Gemeente Oosterhout
t.a.v. de gemeenteraad
Postbus 10150
4900 GB Oosterhout

e-mail: griffie@oosterhout.nl

Oosterhout, 28 mei 2025.

Betreft: **onjuist verslag van de omgevingsdialoog Lievenshove
en extra debat op 18 juni.**

Geachte dames en heren Gemeenteraadsleden,

Graag wil ik u hartelijk danken voor het organiseren van spreekrecht voor de omwonenden op 18 juni a.s. Ik hoop dit leidt tot serieuzere behandeling van de bezwaren en suggesties van de omwonenden dan via de z.g. omgevingsdialoog.

Ik onderschrijf en ondersteun de bewonersorganisatie Vrachelen 1 Zuid in deze. In aansluiting daarop wil ik graag ook mijn persoonlijke bezwaren en suggesties kenbaar maken.

Helaas ben ik 18 juni wegens verblijf in het buitenland niet in de gelegenheid om gebruik te maken van het spreekrecht. Mede daarom deze schriftelijke reactie aan u.

Allereerst wil ik u graag informeren over het feit **dat het verslag van de omgevingsdialoog onvolledig, en daarmee onjuist is.**

Op 30 januari heb ik per mail een reactie met bezwaren en suggesties voor verbetering gestuurd naar buitenprojecten@oosterhout.nl. (zoals aangegeven op het reactieformulier). Van mijn reactie is niets terug te vinden in het verslag.

Voor uw informatie voeg mijn reactie alsmede een afschrift van de verstuurde mail als bijlagen toe aan deze brief.

Ook is in het verslag niets terug te vinden over een interessante suggestie van een deelnemer voor een betere locatie voor de “woningen voor dalers” (beter bekend onder de naam “Skaeve Huse”). Het terrein tussen het talud van de Oosterheidebrug en het Galvanitas terrein, direct ten noorden van het politiebureau. De nabijheid van het politiebureau maakt snel ingrijpen eenvoudig en zal een sterk dempend effect hebben op eventuele overlast.

Ten tweede constateer ik dat de betrokken medewerkers van de gemeente **zich niet houden aan alle vereisten van het “Omgevingswetbesluit omgevingsdialoog Oosterhout 2022”.**

In artikel 6 lid 1 staat dat de deelnemers: “de gelegenheid krijgen binnen een minimale termijn van 2 weken te reageren op het verslag en waarvan de reactie wordt verwerkt in het eindverslag”. Die mogelijkheid van reageren is niet gegeven.

Het verslag bevestigt wel de houding van de initiatiefnemers van de omgevingsdialoog. Men was en is kennelijk totaal niet geïnteresseerd in een echte dialoog met de omwonenden om aan bezwaren tegemoet te komen en het plan te verbeteren, zoals bedoeld in de omgevingswet. De dames en heren verdedigen uitsluitend hun plan, bagatelliseren de welgemeende bezwaren en wijzen alle suggesties voor aanpassingen consequent af. Dit Veelal met vage, niet onderbouwde en soms ronduit onjuiste argumenten.

Ik wijs u in dat verband bijvoorbeeld graag op mijn suggestie om tenminste de oriëntatie van de torenflat te veranderen. Dat werd tijdens de bijeenkomst af geserveerd op basis van een onjuist argument zoals ik in mijn ingezonden reactie heb aangetoond. (zie pagina 2 en 3 van mijn in de bijlage opgenomen reactieformulier).

Ook wordt er in het verslag meermaals verwezen naar “studies en onderzoeken” zonder enige verdere verantwoording of onderbouwing. In het verleden heb ik ervaren dat de niet verder onderbouwde stelling “*uit onderzoek is gebleken dat...*” wel vaker gehanteerd wordt om onjuiste onderzoeks- interpretaties te verdedigen of zelfs om argumenten te verdedigen zonder dat er relevant onderzoek heeft plaats gevonden.

Gebruik van een dergelijk argument dient daarom altijd voorzien te zijn van de inhoudelijke onderzoeks-conclusies en een verwijzing te geven waar en hoe het betreffende onderzoek kan worden ingezien. Zonder dat is er geen sprake van een valide argument.

Tot slot wil ik dit “schriftelijke spreekrecht” ook graag gebruiken om nog kort in te gaan op de 3 belangrijke bezwaren van het huidige plan:

A. Aansluiting van de Lage Molenpolderweg op de Bredase weg.

In het verslag wordt impliciet aangegeven dat dit geen onderdeel is van het plan Lievenshove en dat het verkeersaspect van het plan alleen gaat over het verkeer door de nieuwe bewoners van het terrein. Dat is natuurlijk een “drogredenering” en een slechte vorm van “salamitactiek”.

Als je in het plan op het schaarse terrein zoveel ruimte reserveert voor die aansluiting en bovendien verwijst naar “het verkeersonderzoek Wilhelminakanaal-Zuid”, waarin expliciet wordt aangegeven dat het bedoeling is “dat er via het terrein van Lievenshove een nieuwe verbindingsweg komt tussen de Bredaseweg en de Lage Molenpolderweg” is een dergelijke reactie eigenlijk ontoelaatbaar. De beoogde ontsluiting is onderdeel van het plan en daarmee zijn ook de argumenten tegen die ontsluiting argumenten tegen het huidige plan.

Die ontsluiting zorgt ervoor dat het eenvoudiger wordt om binnendoor via Teteringen naar Breda te rijden en zal daardoor leiden tot extra verkeer, niet alleen voor de Lage Molenpolderweg en de Bredase weg, maar ook voor Teteringen. Het is daarom ronduit een slechte oplossing voor het “probleem kruispunt Trommelen” dat dit probleem alleen slechts verplaatst, maar ook verergerd.

Wat betreft de argumenten tegen die ontsluiting wil ik tevens benadrukken dat naast de verkeerskundige aspecten er ook een milieuaspect is dat niet mag worden onderschat. Een belangrijk kenmerk van de Vrachelse Heide zijn de zandverstuivingen. Een daarvan direct aangrenzend aan het terrein Lievenshove. Wie daar een kijkje neemt ziet dat er sprake is van ernstige “vergrassing”. Een overduidelijk teken van een te hoge stikstof depositie. Verhoging van de verkeersintensiteit op de Lage Molenpolderweg en de Bredase weg verslechtert die situatie.

B. Woonunits voor “Dalers”

Het willen vermijden van de naam “Skaeve Huse” zoals uit het verslag blijkt lijkt op een (vergeefse) poging om een vergelijking met andere initiatieven op dit gebied te vermijden. Dat is jammer want wie op internet wat onderzoek doet leest dat de ervaringen met het concept in beginsel best positief kunnen zijn. Het helpt om de overlast in bestaande wijken weg te nemen, de bewoners/gebruikers zijn er best positief over en de overlast voor de omgeving van de Skaeve Huse is onder voorwaarden beperkt. (zie o.a. www.platvorm31.nl).

Een van de voorwaarden die expliciet wordt genoemd is dat er voldoende afstand moet zijn tot andere bebouwing. Meerdere bronnen geven daarbij een afstand van ten minste 75 – 100 meter.

De beoogde locatie voldoet nadrukkelijk niet aan die voorwaarde. De school met kwetsbare leerlingen ligt op minder 25 meter en ook de geplande torenflat en de nabijgelegen laagbouw bevinden zich op slechts krap 70 meter. Het relatief kleine terrein leent zich eenvoudig weg niet goed voor een dergelijk initiatief. De gemeente zou zich daarom moeten richten op andere, wel geschikte locaties voor een dergelijk initiatief.

C. Torenflat van 10 verdiepingen.

Het realiseren van een hoge torenflat wordt met name beargumenteerd met het stedenbouwkundige argument van hoogbouw langs het kanaal. Voor de locatie Lievenshove is dat echter een nogal gezocht en bovenal theoretisch argument. Ten westen van de Oosterheidebrug (Slotlaan) tot aan de sluis (Wilhelminalaan) bevinden zich aan de noordkant slechts 2 flats; Houtwolplantsoen (Houthaven) en Brandaris (Kanaleneiland). De nieuw te bouwen flat bij de Wilhelminahaven waar in het verslag naar wordt verwezen ligt verder van het kanaal en is daardoor visueel niet beeldbepalend voor het kanaal. Aan de zuidkant staat tussen de nieuwe flats van het “Warande Parck” en de lagere flats vlak bij de sluis, aan de Zeislaan geen enkele flat. Behalve de beoogde torenflat op het Lievenshove terrein is er ook geen ruimte om aan de zuidkant verdere hoogbouw te realiseren. Qua stedenbouwkundige beeldvorming is de beoogde torenflat dan ook een solitair gebouw, en feitelijk juist een verstoring van het stedenbouwkundige beeld ter plaatse, gekenmerkt door laagbouw en recreatie in een natuurlijke omgeving.

De genoemde stedenbouwkundige visie is bovendien zeker geen argument om te kiezen voor een 10 verdiepingen hoge bouw. De bovengenoemde analyse van de feitelijke situatie geeft juist argumenten om de hoogte zoveel mogelijk te beperken, voor zover er om andere redenen toch gekozen moet worden voor hoogbouw.

Uit de stukken komt naar voren dat de keuze voor een hoge torenflat enkel en alleen gebaseerd is op de bedrijfseconomische belangen van Thuisvester.

Het realiseren van inpandige parkeervoorzieningen zou te duur zijn en daarom is gekozen voor 1 extreem hoge flat en een grote parkeerplaats ernaast, in plaats van minder hoog bouwen met inpandige parkeervoorzieningen.

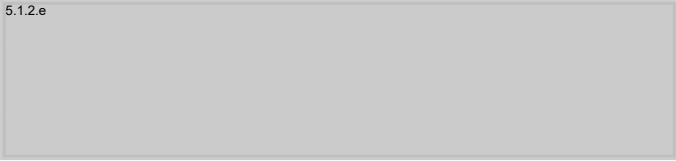
Volgens mij is dat “niet meer van deze tijd”. Bovendien zie je dat op tal van andere plaatsen in Nederland wel sociale woningbouw met inpandige parkeervoorzieningen wordt gerealiseerd, terwijl op veel van die plaatsen de grond aanzienlijk duurder is en ook de ondergrond leidt tot veel hogere funderingskosten.

Als Thuisvester dat niet kan of wil moet de gemeente overwegen om met een andere partij te werken in plaats van alle belangen van de omwonenden en van de natuur volstrekt te negeren omwille van het bedrijfseconomische belang van Thuisvester.

Deze brief omvat 2 bijlagen

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e



5.1.2 5.1.2.e

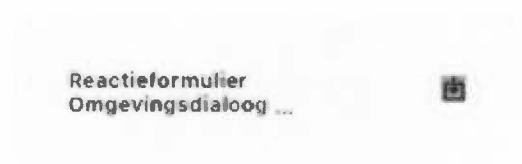


Bijlage 1: Kopie van de mail aan de gemeente met mijn reactieformulier

Van: 5.1.2.e 5.1.2.e 
Onderwerp: Reactieformulier Omgevingsdialoog Liefenshove 27 januari 2025
Datum: 30 januari 2025 om 18:27
Aan: buitenprojecten@rosterhout.nl

5.1.2.e

Geachte mevrouw / mijnheer,
Bijgaand treft u het door mij ingevulde Reactieformulier Omgevingsdialoog Liefenshove 27 januari 2025.



Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.e

5.1.2.e

5.1.2.e
5.1.2.e

Reactieformulier Omgevingsdialoog Lievenshove 27 januari 2025

Naar aanleiding van de z.g. Omgevingsdialoog wil ik hierdoor aangeven dat ik 3 ernstige bezwaren heb tegen het voorgestelde plan, te weten:

- De geplande aanleg van, dan wel ruimtereservering voor een, voor autoverkeer opengestelde, verbinding tussen de Lage Molenpolderweg en de Bredaseweg.
- De geplande realisatie van woonunits voor “Dalers”
- De geplande Torenflat voor sociale woningbouw van 10 verdiepingen.

Met de keuze voor de hierboven genoemde zaken geeft de Gemeente er blijk van volstrekt onvoldoende rekening te houden met de bestaande bewoners in de directe omgeving, terwijl er voldoende alternatieven zijn die onze belangen minder aantasten. Hieronder ga ik nader in op de 3 bovengenoemde punten.

A. Aansluiting van de Lage Molenpolderweg op de Bredaseweg.

Hiermee haalt de gemeente (niet voor de 1^e keer) een “oud paard van stal”. De argumenten tegen een dergelijke aansluiting zijn al vaak benoemd en behoeven hier nauwelijks herhaling. Het sluipverkeer via Teteringen van en naar Breda zal verder toenemen en de verkeersoverlast van de toch al drukke Lage Molenpolderweg zal aanzienlijk verslechteren. (Terwijl de gemeente deze bij de verkoop van onze percelen deze weg “verkocht” heeft als wijkontsluitingsweg.) De geplande aansluiting zal niet alleen voor ons als bestaande bewoners tot meer verkeersoverlast zorgen, maar zal dit ook doen voor de nieuwe bewoners van de Lievenshove. Bovendien zorgt de geplande aansluiting voor een aanzienlijke beperking van de bebouwingsmogelijkheden van het relatief kleine gebied.

B. Woonunits voor “Dalers”

“Dalers” is een eufemisme voor mensen die door drugs- en alcoholverslaving of ander onaangepast gedrag voor zeer ernstige overlast zorgen. Tijdens de omgevingsdialoog is gemeld dat e.e.a. een pilotproject is op initiatief van Thuisvester als oplossing voor “probleemgevallen” binnen hun woningbestand. De gemeente gaat mee in dit belang van Thuisvester en gaat daarmee volstrekt voorbij aan de belangen van zowel de bestaande als de nieuwe bewoners in de directe omgeving als ook met de belangen van de school met kwetsbare leerlingen die direct naast de geplande woonunits.

Het is daarbij op zijn minst bedenkelijk te noemen dat de Gemeente de vorige bewoners van de Lievenshove heeft doen vertrekken vanwege overlast om er nu iets voor terug te laten komen met een aanzienlijk risico op zelfs meer overlast.

Tijdens de omgevingsdialoog werd dat risico door de gemeente gemarginaliseerd door te stellen dat de woonunits omheind worden en dat er permanente begeleiding / bewaking aanwezig zal zijn. Dat is evenwel allesbehalve een waarborg voor het voorkomen van overlast. Ik wijs u er graag op dat bij de oude bewoners van de Lievenshove ook sprake was van een omheining en permanente begeleiding. Dat voorkwam niet dat er zodanig overlast werd veroorzaakt dat de gemeente zich gedwongen voelde deze situatie te beëindigen.

C. Torenflat van 10 verdiepingen.

Een Torenflat van 10 verdiepingen, vlak bij het natuurgebied en direct naast onze wijk met vrijstaande woningen is totaal ongepast. Bij de bouw van onze woningen golden vanwege de nabijheid van het natuurgebied allerlei beperkingen, waaronder voorwaarden die de bouwhoogte limiteerde. Nu wil de Gemeente pal naast die bewust laag gehouden bebouwing, op minder dan 125 meter van dat natuurgebied, een 30 meter hoog gebouw laten realiseren.

Door de hoogte, de plaatsing op het terrein en de oriëntatie van het gebouw, leidt deze torenflat tot een fundamentele aantasting van ons woongenot en onze privacy en tast daardoor ook de waarde van de woningen aan.

Tijdens de omgevingsdialoog werd aangegeven dat het realiseren van deze hoogbouw wenselijk zou zijn omdat het past in de stedenbouwkundige “visie” om hoogbouw te realiseren langs het kanaal. Kennelijk weegt die stedenbouwkundige “visie” zwaarder dan de belangen van ons als bewoners. Dit terwijl die “visie” een nogal theoretische benadering is. Doordat de geplande torenflat aan de westkant geflankeerd wordt door de laagbouw van onze wijk en aan de oostkant door de Warande en de sportvelden zal er in de praktijk geen sprake zijn van een (visuele) verbinding / eenheid met de overige hoogbouw langs het kanaal. In de praktijk zal de torenflat over komen als een solitaire (extreme) hoogbouw tussen het groen en de laagbouw. Hoe hoger het gebouw hoe sterker dit visuele effect.

Er zijn meerdere alternatieven denkbaar die geen of tenminste veel minder inbreuk maken op het natuurgebied en op de belangen van de bewoners van onze wijk.

Ik noem in volgorde van belang m.n. de volgende:

I. Minder hoog bouwen.

Het beperken van de hoogte tot maximaal 5 verdiepingen zou de bezwaren van omwonenden naar mijn mening goeddeels wegnemen. Mocht het lagere aantal woningen een onoverkomelijk bezwaar zijn dan is een keuze voor meerdere lagere flats een betere optie dan één van 10 verdiepingen. De ruimte is daarvoor aanwezig.

II. Andere locatie.

De plaats waar voorheen de hoogbouw van de Lievenshove was is vanuit historisch perspectief een veel logischere plaats, die ook veel minder tot bewaren vanuit de omgeving zal leiden.

III. Andere positionering.

De minst ingrijpende verandering t.o.v. het gepresenteerde plan is het veranderen van de oriëntatie van de flat. Door deze parallel aan het kanaal te positioneren is er vanuit de flat geen inkijk in de woningen en tuinen van onze wijk en is de flat ook minder zichtbaar vanuit de wijk. Bovendien kan de flat in dat geval ook verder naar rechts, in de richting van de Bredaseweg geplaatst worden.

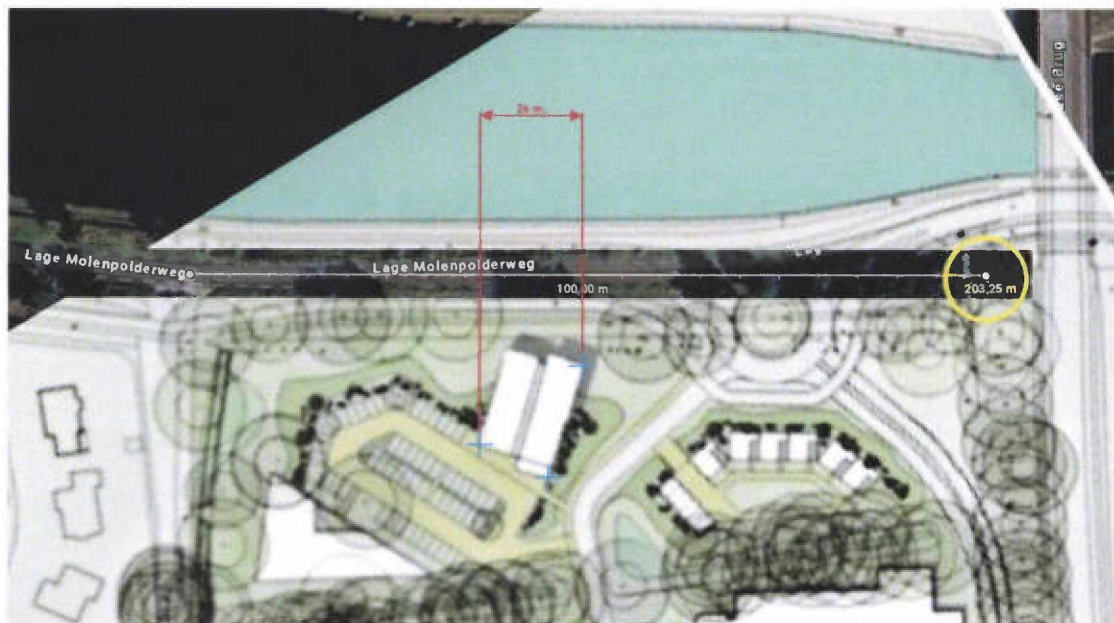
Tijdens de omgevingsdialoog heb ik aan de ontwerper van het plan gevraagd waarom hier niet voor gekozen is. Als reden gaf hij aan dat de flat in dat geval de opening van het terrein vanuit het kanaal te veel zou afsluiten.

Onderstaande afbeeldingen tonen echter aan dat dit een onjuiste aanname is.

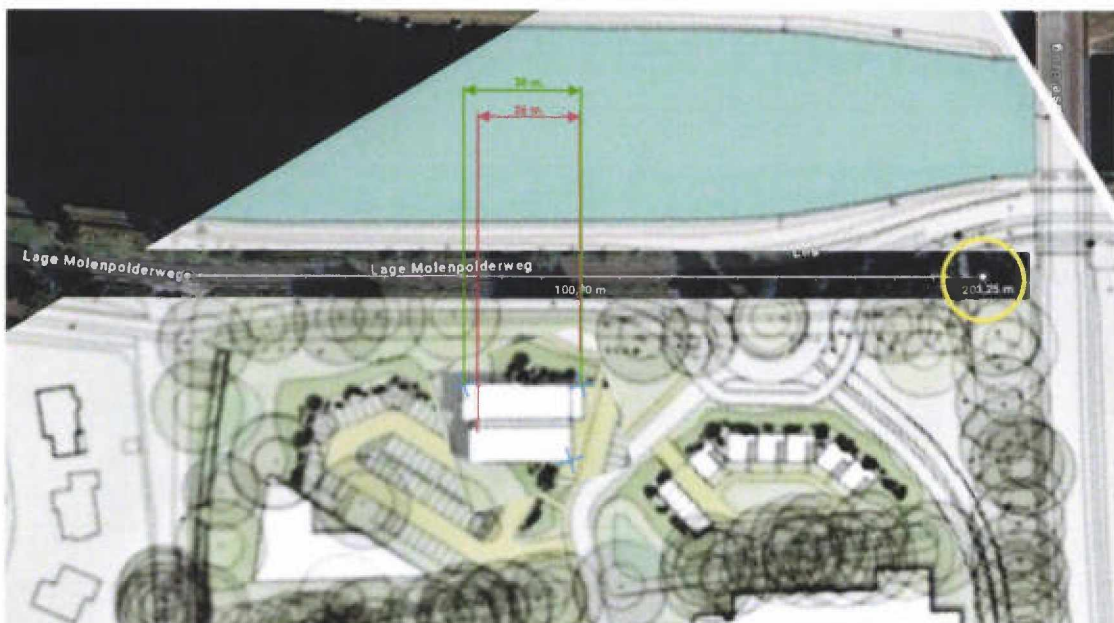
Bijlage 2: pag.3

In afbeelding 1 is het plan op schaal geprojecteerd in Google maps. Te zien is dat de afstand tussen de Oude Bredasebaan en het talud van de Bredaseweg, (= de "opening" van het terrein vanuit het kanaal) volgens Google maps hemelsbreed ongeveer 203 meter is. De torenflat zoals gepositioneerd in het plan "blokkeert" daarvan ca. 26 meter, ofwel 13%.

In afbeelding 2 is de Flat m.b.v. Photoshop gedraaid. In die positie blokkeert de flat ca. 30 meter of wel 15%. Dat verschil is marginaal en weegt absoluut niet op tegen de voordelen voor ons als bewoners.



Afbeelding 1



Afbeelding 2

Bijlage 2: pag.4

Naam

5.1.2.e

5.1.2.e

5.1.2.e

Adres

Postcode en Plaats

Datum

Handtekening

5.1.2.e

24 JUNI 2025

Gemeente Oosterhout

L.v. de Gemeenteraad

5.1.2.e

