



## **REACTIENOTA ZIENSWIJZEN ONTWERP- BESTEMMINGSPLAN** **“WILHELMINAHAVEN”**

### **Inhoudsopgave**

1. Inhoudsopgave .....	1
2. Procedure en vooroverleg .....	2
2.1 Inspraak.....	2
2.2 Vooroverleg.....	2
2.3 Vaststellingsprocedure.....	2
2.4 Vervolgprocedure.....	3
3. Reacties op ingekomen zienswijzen .....	3
3.1. Inleiding.....	3
3.2. Lijst indieners zienswijzen.....	4
3.3. Samenvatting zienswijzen en gemeentelijk standpunt .....	4
4. Gegrondheid.....	24
5. Planaanpassingen naar aanleiding van ingediende zienswijzen .....	24
Bijlage 1: Reacties vooroverleg.....	26

## **1. Aanleiding**

Het voornemen is om 227 woningen realiseren op een voormalige bedrijfslocatie. De ontsluiting van het woongebied is aan de Bredaseweg. Er is een gevarieerd woningaanbod voorzien, geschikt voor uiteenlopende doelgroepen. Naast grondgebonden woningen, zijn er bij de entree aan de Bredaseweg appartementengebouwen in 4, 5 en 6 woonlagen en aan het kanaal een woontoren met 12 woonlagen voorzien. Het woongebied wordt als 30 km/uur gebied ingericht.

Het realiseren van genoemd plan past niet binnen het huidige bestemmingsplan "Slotjes-West". Om de realisering mogelijk te maken is het nodig dat er voor het plangebied een nieuw bestemmingsplan wordt opgesteld.

## **2. Procedure en vooroverleg**

### **2.1 Inspraak**

Het stedenbouwkundig plan en het beeldkwaliteitsplan Wilhelminahaven hebben in het kader van de gemeentelijke inspraakprocedure van 12 juni 2014 tot en met 11 juli 2014 ter inzage gelegen. Op 25 juni 2014 heeft er een inspraak-/informatieavond plaatsgevonden. Van de gelegenheid tot het indienen van zienswijzen is door 16 personen c.q. instanties gebruik gemaakt

Het "Eindverslag Inspraakprocedure stedenbouwkundig plan en beeldkwaliteitsplan "Wilhelminahaven" is door het college vastgesteld. De gemeenteraad heeft op 24 februari 2015 het stedenbouwkundig plan en het beeldkwaliteitsplan opiniërend besproken en kennis genomen van het opgestelde eindverslag van de inspraakprocedure.

### **2.2 Vooroverleg**

In het kader van het voorgeschreven vooroverleg ex artikel 3.1.1. van het Besluit ruimtelijke ordening is het ontwerp-bestemmingsplan toegezonden aan de Directie Ruimtelijke Ontwikkeling en Handhaving van de provincie Noord-Brabant en het Waterschap Brabantse Delta.

De genoemde reacties zijn als bijlage 1 aan de onderhavige nota toegevoegd.

### **2.3 Vaststellingsprocedure**

Het ontwerp-bestemmingsplan "Wilhelminahaven" is in het kader van artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) met ingang van 18 juni 2015 tot en met 30 juli 2015 voor eenieder ter inzage gelegd bij het gemeentelijk informatiecentrum in het stadhuis. De stukken konden ook geraadpleegd worden op de gemeentelijke website [www.oosterhout.nl](http://www.oosterhout.nl) en op [www.ruimtelijkeplannen.nl](http://www.ruimtelijkeplannen.nl)

Gedurende deze termijn van 6 weken bestond de gelegenheid schriftelijke of mondelinge zienswijzen over het ontwerp bij de gemeenteraad kenbaar te maken. Van deze gelegenheid tot het indienen van zienswijzen hebben 4 instanties c.q. personen gebruik gemaakt.

Ook is de provincie Noord-Brabant in kennis gesteld van de ter inzage legging van het ontwerp-bestemmingsplan. Op basis van de Wro heeft deze instantie de mogelijkheid om ook zienswijzen bij de gemeenteraad in te dienen, indien zij van oordeel is, dat er zaken worden geregeld, welke mogelijk indruisen tegen provinciaal beleid. Van deze mogelijkheid is geen gebruik gemaakt.

De ingediende zienswijzen worden in de onderhavige nota van commentaar voorzien. Omdat een aantal onderwerpen terugkeert in de individuele zienswijzen, is er gekozen voor een behandeling per

onderwerp en niet voor een behandeling per ingediende brief. De zienswijzen zijn per onderwerp 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 over de vaststelling van het bestemmingsplan. Vaststelling van het bestemmingsplan Wilhelminahaven dient dus plaats te vinden voor 22 oktober 2015. Overigens is dit een termijn van orde, aan de overschrijding waarvan geen sancties zijn verbonden. Een gevolg hiervan is wel dat een eventuele aanhouding van een aanvraag om een omgevingsvergunning komt te vervallen.

## **2.4 Vervolgprocedure**

Na de vaststelling door de raad zal het bestemmingsplan op grond van artikel 3.8 lid 3 van de Wet ruimtelijke ordening, gedurende 6 weken voor een ieder ter inzage worden gelegd. Een belanghebbende kan gedurende die termijn van ter visie legging tegen de vaststelling van het bestemmingsplan schriftelijk beroep instellen bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Ten aanzien van de ongewijzigd vastgestelde bestemmingsplanonderdelen kan geen beroep worden ingesteld door een belanghebbende aan wie redelijkerwijs kan worden verweten, dat hij geen zienswijze in overeenstemming met art. 3.8 lid 1 van de Wet ruimtelijke ordening bij de gemeenteraad naar voren heeft gebracht.

Naast het instellen van beroep tegen het vastgestelde bestemmingsplan kan tevens bij de Voorzitter van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State verzocht worden om voorlopige voorziening.

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.

## **3. Reacties op ingekomen zienswijzen**

### **3.1. Inleiding**

Van de gelegenheid tot het indienen van zienswijzen tegen het ter inzage gelegde ontwerpbestemmingsplan "Wilhelminahaven" is door 4 instanties c.q. personen gebruik gemaakt.

#### **De zienswijzen zijn tijdig ingediend en zijn dan ook ontvankelijk verklaard.**

Aangezien veel zienswijzen betrekking hebben op dezelfde onderwerpen, worden de ingediende zienswijzen per onderwerp samengevat. Daarna worden deze per onderwerp van commentaar voorzien.

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 gegrond zijn van de zienswijzen.

### 3.2. Lijst indieners zienswijzen

Brief nr.	Naam	Adres	Datum ontvangst brief
1	Kopersvereniging CBA+	Molenstraat 56, 4902 NP Oosterhout	14--7-2015
2	Achmea Rechtsbijstand (namens dhr. en mevr. Weeland, Bredaseweg 89)	Postbus 10100, 5000 JC Tilburg	16-7-2015
3	H. van Campenhout (mede namens 5 andere bewoners van Karveel en Vlaggeschip)	Karveel 13, 4902 CR Oosterhout	24-7-2015
4	DAS Rechtsbijstand (namens D.F.J. Melsen, Molenstraat 63A)	De Entree 222, 1100 DM Amsterdam	30-7-2015

### 3.3. Samenvatting zienswijzen en gemeentelijk standpunt

Nr.	Zienswijzen	Reactie gemeente
<b>Onderwerp: stedenbouw</b>		
<b>Woningen aan Molenstraat</b>		
1	De geplande ontwikkeling in dit ontwerp-bestemmingsplan wijkt af van de plannen zoals deze zijn opgenomen In het bestemmingsplan Slotjes uit 2007. In dit bestemmingsplan zouden op dit perceel halfvrijstaande woningen en gestapelde woningen worden gerealiseerd op een afstand van ongeveer 14 meter van de erfgrens. Nu worden er 12 twee onder 1-kapwoningen gerealiseerd die op een afstand van 2 meter van de erfgrens zijn gesitueerd.	In overleg met de kopervereniging CBA + is een aantal alternatieve bebouwingsmogelijkheden onderzocht.
1 4	In overleg met de eigenaar (Thuisvester) is gezien of er een alternatief kan worden gevonden voor het plan zoals dat in het ontwerp-bestemmingsplan is opgenomen. Men heeft hierbij de voorkeur voor 6 vrijstaande woningen, die beter passen in de bestaande omgeving en waar parkeerruimte is voor minimaal 2 auto's op eigen terrein. Uit het bestemmingsplan blijkt niet of het overleg met de bewoners tot een oplossing heeft geleid.	In de periode juni-juli 2015 heeft er overleg plaatsgevonden tussen vertegenwoordigers van kopervereniging CBA+ en Thuisvester. Dit heeft geleid tot een plan, waarover beide partijen het eens zijn geworden. Er is gekozen voor 6 vrijstaande woningen, waar op elk perceel parkeerruimte is voor minimaal 2 auto's. De afstand van de woningen tot de voorste perceelgrens wordt 3,5 meter in plaats van 2,5 meter. De wegbreedte wordt 7 meter. De 4 middelste vrijstaande woningen worden uitgevoerd in 2 bouwlagen (maximaal 7 meter bouwhoogte). De "kopwoningen" krijgen een goothoogte van maximaal 6 meter en een nokhoogte van 11 meter.
4	Het is gewenst dat in de toelichting consequent wordt benoemd welk woningtype hier wordt gerealiseerd,	Tijdens het voornoemde overleg is door de bewoners een sterke voorkeur uitgesproken voor 6 vrijstaande woningen. Argumenten

	<p>ook al wordt gekozen voor een flexibele invulling (rechtszekerheid voor de huidige bewoners). Stedenbouwkundig en qua beeldkwaliteit dienen deze woningen aan te sluiten op de bestaande woningen aan de Molenstraat.</p>	<p>hiervoor zijn onder andere dat deze beter passen in de huidige wijk met vrijstaande woningen. Ten aanzien van toekomstige erfafscheidingen is uitgesproken dat deze groen dienen te zijn aan de voorzijde. Er kan tot slot voor een andere steenkleur gekozen worden, met name om een ander/eigen karakter aan deze woningen te geven.</p>
4	<p>Onduidelijk is in hoeverre op de locatie aan de Molenstraat groen is verwijderd en hierbij sprake is van strijdigheid met de Flora- en Faunawet.</p>	<p>De locatie is in oktober 2014 geëgaliseerd en er is puin verwijderd. Op het perceel zijn geen bijzondere en beschermde natuurwaarden aangetroffen. Er is dan ook geen sprake van strijdigheid.</p>
<p><b>Kanaaltoren</b></p>		
3 4	<p>Geen slanke kanaaltoren van 12 woonlagen, maar maximaal 6 woonlagen, rekening houdend met de door de ontwikkelaar te nemen verantwoordelijkheid om in de architectonische uitwerking van de plannen, de belangen inzake de privacy van de bewoners van de reeds bestaande woningen aan het karveel en Vlaggeschip in acht te nemen c.q. verder te optimaliseren. De argumenten voor een hoogte van 12 woonlagen ontbreken of zijn niet realistisch, het aantal van 12 woonlagen detoneert met de twee appartementencomplexen op de Houthaven en de Brandaris, welke 8 woonlagen hebben.</p>	<p>Motieven om gestapelde woningbouw op een bepaalde plek te realiseren zijn o.a. het markeren van ruimtelijke situaties en plekken en het benutten van bijzondere omgevingskwaliteiten. Beide motieven zijn in Wilhelminahaven aan de orde. De woontoren vormt een herkenningspunt en een aanvulling op de ruimtelijke accenten langs het kanaal. Daarbij markeert de woontoren het beloop van het verloren kanaal: de toren staat precies op de locatie waar de beide fragmenten van beplante kanaalkades samenkomen. Verder kan worden gesteld dat het uitzicht vanuit de verschillende verdiepingen op de omgeving uitzonderlijk is. Het verlagen van de toren zou tot gevolg hebben dat de hoogte van de Wilhelminatoren ongeveer gelijk wordt aan die van de Brandaris en de Houthaventorens. In dat geval ontstaat een meer gelijkvormig silhouet met een soort 'gemiddelde' maat voor de woontorens in dit deel van de stad. De grotere hoogte ten opzichte van de bestaande torens is onder andere gekozen vanuit de gedachte dat een gevarieerd stadssilhouet als aantrekkelijker en herkenbaarder wordt beschouwd in vergelijking tot een silhouet dat wordt gekenmerkt door gelijkvormigheid. Omdat bestaande woningen zich op aanzienlijke afstand bevinden (ruim 78 meter tot de dichtstbijzijnde, bestaande woning) van de Wilhelminatoren wordt de beoogde bouwhoogte van als acceptabel beoordeeld. Op buurniveau heeft de toren invloed op de bestaande en de nieuw te bouwen woningen, onder andere voor wat betreft de aspecten van privacy en bezonning. Deze beïnvloeding mag niet 'onevenredig' zijn. Dat betekent dat er een ruimtelijk acceptabele situatie gecreëerd moet worden, waarbij de belangen van de reeds</p>

		<p>aanwezige bewoners worden meegewogen. Niettemin is, gelet op de ingediende zienswijzen, bezien of aanpassing van de hoogte van de toren kan plaatsvinden. Daarbij is besloten om een deel van de bovenste laag te verlagen, hetgeen zal betekenen dat de bouwhoogte van het gebouw deels 40 meter zal zijn en deels 37 meter. Concreet betekent dit dat over de volle breedte van het gebouw de gevel 3,5 meter wordt teruggelegd. Dit geldt voor de zijde welke richting het kanaal is gericht (tussen de twee bomerijen). De bezonningsstudie is naar aanleiding van de zienswijzen afgestemd op de zogenaamde TNO-norm.</p>
3 4	<p>In een brief aan de raad is door het college aangegeven dat de toren anders is gesitueerd ten behoeve van de privacy van de bewoners van het Kanaaleiland. Dit is niet te herleiden, omdat er nog geen ontwerp van de toren is en er in de planregels hiertoe geen waarborg is opgenomen (bijv. een blinde gevel).</p>	<p>Ten opzichte van de inspraak planversie is het bouwvlak van de toren nauwkeurig bepaald. In de verdere uitwerking is de toren ten opzichte de inspraakversie licht gedraaid en verschoven en is de footprint verkleind. De verschuiving, draaiing en verkleining hebben een gunstig effect op behoud van de bomen en bieden gunstiger voorwaarden ten aanzien van privacy van de bestaande bewoners. Het bestemmingsplan regelt het gebruik van gronden en levert de regels voor het bouwen (bouwenvelophe). Aangezien er nog geen ontwerp van de toren is opgesteld, zullen indelingseisen van de woningen in relatie tot privacy worden geborgd via de omgevingsvergunning.</p>
<p><b>Entreegebouw aan Bredaseweg</b></p>		
4	<p>Verzocht wordt de hoogte hiervan aan te passen. Vijf en zes bouwlagen passen hier niet in de omgeving, de afstemming op de hoogte van de Gecroonde Bel is niet terecht.</p>	<p>De hoogte van de entreegebouwen bij de Bredaseweg is bepaald binnen de context van een groter geheel. De Bredaseweg is een 'lange lijn' met een zeer gevarieerde verschijning. Deze diversiteit is leidend voor de wijze waarmee is omgegaan met de bebouwing in Wilhelminahaven. Qua hoogte is bij de nieuwe bebouwing direct grenzend aan de Bredaseweg rekening gehouden met de hoogte en de positie van de Gecroonde Bel en het aangrenzende vrijstaande woonhuis (nummer 114). De mening dat afstemming qua hoogte tussen de verschillende gebouwen aan de Bredaseweg onterecht is, wordt niet gedeeld. Voor elke nieuwe ruimtelijke situatie is het zinvol om deze in een grotere context en op een ander schaalniveau te beschouwen. Vanuit ruimtelijk optiek heeft een verlaging van het aantal verdiepingen tot gevolg dat het beoogde poorteffect ernstig aan kracht inboet, wat als</p>

		ongewenst wordt geoordeeld.
<b>Woningen ten zuiden van Tricorp</b>		
4	De hier geprojecteerde rijwoningen sluiten niet aan bij de woningen bij de bestaande woningen aan de Molenstraat. Het is beter te kiezen voor twee-onder-een kapwoningen, er is een afbeelding bijgevoegd waarin een alternatief voorstel wordt gedaan.	Uitgangspunt is het realiseren van een gevarieerd woningaanbod. De geprojecteerde grondgebonden rijwoningen sluiten aan op het grondgebonden woonmilieu van de woningen van de Molenstraat. De stelling dat het beter is te kiezen voor tweekappers wordt niet gedeeld. Bovendien zorgen rijwoningen voor een goede overgang tussen het Tricorp-terrein en de nieuw te ontwikkelen woonwijk. Met name wordt hierdoor een betere afscherming van eventuele milieuhinder vanwege het Tricorp-terrein gerealiseerd.
4	Verzocht wordt om voor deze woningen meer detailregels op te nemen en een andere woningtype te kiezen dat passend is bij de Molenstraat.	Voor de geprojecteerde woning die grenst aan de dichtstbijgelegen bestaande Molenstraat woning, zijn detailregels (o.a. maximale bouwhoogte) opgenomen met als doel de negatieve effecten van beschaduwing en privacy-beïnvloeding te minimaliseren.
4	De derde laag van de woning aan de zijde van de Molenstraat zou met een dwarskap vorm worden gegeven. Deze toezegging is niet juridisch geborgd in het bestemmingsplan. De andere woningen in deze rij zijn niet aangepast, ook deze hebben impact op de privacy van de bewoners van de Molenstraat.	De woning aan de zijde van de Molenstraat heeft geen derde laag. De hoekwoning zal uitgevoerd gaan worden in 1 bouwlaag met een in de regels vastgelegde bouwhoogte van maximaal 3,5 meter. De overige woningen zijn niet aangepast. De kortste afstand tussen de achtergevels van de bestaande woningen aan de Molenstraat en de nieuwe woningen is overeenkomstig gebruikelijke afstanden in grondgebonden woonmilieus.
4	Door de ontwikkelaar is toegezegd te bekijken of de woningen aan de Molenstraat qua verschijningsvorm en kaprichting een andere invulling kunnen krijgen. De woningen zouden een flauw hellend dak krijgen. Deze gedane toezegging is niet nagekomen in het bestemmingsplan.	De toezegging is gedaan om de 2 laagse woning met dwarskap van de woning grenzend aan de Molenstraat 69 te wijzigen. Het bestemmingsplan staat hier een eenlaagse bebouwing toe.
<b>Algemeen</b>		
4	Er zijn 227 woningen voorzien in het plangebied, hierdoor is sprake van een verdichte stedenbouwkundige structuur. Het zou beter zijn om een deel van de appartementen aan de kanaaloever te realiseren.	Binnen het plangebied is ruimte voor maximaal 227 woningen. Het stedenbouwkundig plan wordt gekenmerkt door efficiënte invulling en zorgvuldig/meervoudig ruimtegebruik. Aangezien de kanaaloever in de Verordening Ruimte is aangeduid als ecologische verbindingzone, heeft deze zone een andere functie dan ten behoeve van wonen. Verder is in de Structuurvisie bepaald dat voor deze zone de ecologische kansen zullen worden verkend en dat daartoe een visie zal worden opgesteld. Ook op basis hiervan behoort woonbebouwing

		niet tot de mogelijkheden.
4	Naar aanleiding van ingediende zienswijzen in het kader van de inspraakprocedure zou het stedenbouwkundig plan of het beeldkwaliteitsplan worden aangepast. Niet duidelijk is of dat is gebeurd.	Op blz. 16 van het "Eindverslag inspraakprocedure stedenbouwkundig plan en beeldkwaliteitsplan Wilhelminahaven" is aangegeven welke planaanpassingen in het ontwerp-bestemmingsplan zullen plaatsvinden. Deze aanpassingen (Molenstraat 69 juist op tekening, dwarskap hoekwoning, overleg met bewoners Molenstraat/aansluiting woningen Baileyterrein qua beeldkwaliteit, positionering Kanaaltoren t.o.v. de monumentale eikenrij en opname rotonde in bestemmingsplan) zijn verwerkt in het ontwerp-bestemmingsplan. Vanwege het raadsbesluit van 27 mei 2015 tot afschaffing van de welstandsregels per 1 oktober 2015, zal voor dit plan geen beeldkwaliteitsplan worden vastgesteld. Dit plan is derhalve ook niet meer aangepast.
<b>Onderwerp: archeologie en cultuurhistorie</b>		
4	Door de voorziene bouwmassa aan de Bredaseweg wordt voor een deel het zicht ontnomen op het rijksmonument de "Gecroonde Bel". Het is noodzakelijk hiertoe advies in te winnen bij de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, onduidelijk is of dit is gebeurd.	De "Gecroonde Bel" is gevestigd op het adres Bredaseweg 106. Deze locatie ligt op een afstand van ruim 100 meter van een te realiseren appartementengebouw langs de Bredaseweg, dat een bouwhoogte zal krijgen van 13,5 meter. De bouwhoogte van de Gecroonde Bel is ruim 20 meter en beide gebouwen liggen (komen) op ongeveer dezelfde afstand van de weg. Op basis van het voorgaande wordt niet ingezien dat door de voorziene bouwmassa deels het zicht zal worden ontnomen op de Gecroonde Bel. De reikwijdte van de bescherming van het Rijksmonument gaat overigens niet zover dat ook de omgeving vrij moet blijven c.q. zichtlijnen planologisch geborgd moeten worden. Momenteel bestaat er vanaf de planlocatie overigens geen zicht op de Gecroonde Bel vanwege de aanwezigheid van bebouwing/beplanting. Het in de toelichting genoemde zicht is een nieuw geïntroduceerd zicht op de gecroonde Bel, bedoeld als een kwaliteit voor de toekomstige bewoners. Een advies van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed wordt dan ook niet noodzakelijk geacht.
4	De Molenstraat is aangeduid met een redelijk hoge cultuurhistorische waarde. Door de bouw van 12 woningen aan de Molenstraat wordt dit lint aangetast.	Tijdens de gevolgde vrijstellingsprocedure voor de oorspronkelijke bouwplannen voor deze locatie heeft reeds een afweging plaatsgevonden ten aanzien van dit aspect. Het ging hierbij om de bouw van in totaal 11 woningen (5 twee-onder-een kapwoningen en 6 appartementen). Geoordeeld is destijds dat



		geen sprake was van aantasting van het cultuurhistorisch lint. In het ontwerp-bestemmingsplan is uitgegaan van de bouw van 12 twee-onder-een kapwoningen (geen appartementen meer), terwijl nu inmiddels met de bewoners van de Molenstraat overeenstemming is bereikt over de bouw van 6 vrijstaande woningen. Hiermee wordt volledig aangesloten op de bestaande bebouwing in dit deel van de Molenstaat, waardoor geen sprake meer is van een mogelijke aantasting van het cultuurhistorisch lint.
4	In bijlage 7 (archeologisch onderzoek) is aangegeven dat er archeologisch onderzoek is beperkt tot het gedeelte van de fabriek. Ter plaatse van de bebouwing van de fabriek hebben geen boringen plaatsgevonden, na afbraak hiervan zal alsnog onderzoek moeten plaatsvinden. Andere delen van het plangebied dienen verder de dubbelbestemming "Waarde – Archeologie" te krijgen, aangezien deze niet zijn onderzocht.	De uitgevoerde rapportage is getoetst door de regio-archeoloog. Deze heeft de rapportage goedgekeurd en heeft ten aanzien van het feit dat er geen boringen hebben plaatsgevonden ter plaatse van de nog aanwezige (fabrieks) bebouwing, geen opmerkingen gemaakt. De andere delen van het plangebied behoeven geen dubbelbestemming te krijgen, aangezien beoordeeld is deze zodanig is verstoord dat geen sprake is van archeologische waarden.
4	De conclusie om het zuidelijk deel in het kader van archeologie vrij te geven is onterecht vanwege de parkeergarage, waarbij tot een diepte van 4 meter grondwerkzaamheden zullen plaatsvinden. Er moet dus een dubbelbestemming worden opgenomen, waarbij voor grondwerkzaamheden dieper dan 2 meter, onderzoek moet plaatsvinden.	Op basis van de resultaten van het archeologisch onderzoek van de firma's SOB Research en Antea Group is aangetoond dat in het plangebied geen sprake meer is van een behoudenswaardige vindplaats. Dit staat los van de diepte van de voorgenomen bodemingrepen. Er heeft in het selectiebesluit geen beperking plaatsgevonden met betrekking tot de diepte van de vrijgave van het terrein voor wat betreft archeologie.
4	In bijlage 8 (inventariserend veldonderzoek) is aangegeven dat in de zuidelijke zone geen inventariserend veldonderzoek heeft plaatsgevonden, dit is wel noodzakelijk. Verder moeten op het terrein aan de Molenstraat boringen over het gehele gebied plaatsvinden (daarbij wordt tevens verwezen naar bijlage 9, advies RWB).	Het rapport is op basis van de beoordeling van de regio-archeoloog (d.d. 15 december 2014) goedgekeurd. De argumentatie zoals weergegeven in het rapport is daarbij akkoord bevonden
<b>Onderwerp: verkeer en parkeren</b>		
2	Als de nieuwe woonwijk is gerealiseerd, zal er dag en nacht sprake zijn van woon- en werkverkeer over de Bredaseweg. Er zal zwaar vrachtverkeer langs een monumentale woning rijden, welke woning nu al te	Onderzocht is of de toename van verkeer van en naar de planlocatie acceptabel is binnen gangbare wet- en regelgeving. Uit het onderzoek blijkt dat de Bredaseweg voldoende capaciteit biedt om de nieuwe woonwijk aan de zijde van de Bredaseweg te ontsluiten.

	lijden heeft van het vrachtverkeer.	Geconcludeerd is dat er sprake is van een acceptabele situatie voor de gehele Bredaseweg. Dit laat onverlet dat er inderdaad extra verkeer zal gaan rijden over de Bredaseweg. Voor wat betreft eventuele schade die aan de woning zou kunnen ontstaan, zal een bouwopname plaatsvinden voorafgaande aan de werkzaamheden.
2	Slechts op één punt is sprake van een ontsluiting van het plan, dat is onvoldoende	De mate waarin de voorgestelde ontsluiting op de Bredaseweg (rotonde) in staat is om het verkeer van en naar de MPO locatie goed te verwerken is onderzocht. Uit de resultaten van de verkeerskundige berekening blijkt dat zowel een met verkeerslichten geregelde kruising als een rotonde voldoende capaciteit biedt om het verkeer goed te kunnen verwerken. Voor het langzaam verkeer is ook een ontsluiting aan de zijde van de Molenstraat opgenomen in het plan. Deze 2 <sup>e</sup> ontsluiting wordt zodanig vormgegeven dat deze ook geschikt is als calamiteitenontsluiting.
2 4	Het is niet zeker of er sprake zal zijn van voldoende parkeergelegenheid in het plan. In de parkeerbalans is ten onrechte geen rekening gehouden met het bezoekersaandeel en hiermee is in strijd gehandeld met het gemeentelijk parkeerbeleid. Het aantal van 0,3 parkeerplaatsen dient in het plan ingepast te worden. Het tekort van 4 parkeerplaatsen in deelgebied 7 is ongewenst. Onvoldoende onderbouwd is waarom uitgegaan is van de minimale norm, onder meer omdat het autogebruik is toegenomen en de locatie relatief ver van openbaar vervoer is gelegen.	Uitgangspunt zijn de vastgestelde gemeentelijke parkeernormen die gelden voor woningen gelegen buiten het centrum van Oosterhout. De parkeernorm is tevens gekoppeld aan het type woningen dat wordt gerealiseerd. Deze normen zijn ontleend aan de landelijk CROW-normen. In de gestelde parkeernorm is een bezoekersaandeel opgenomen. Het tekort van 4 parkeerplaatsen in deelgebied 7 is een gevolg van de de begrenzing van de onderscheiden deelgebieden. Dit theoretische tekort wordt als acceptabel beoordeeld omdat in alle drie direct aan deelgebied 7 grenzende onderscheiden deelgebieden een theoretisch overschot is van in totaal 14 parkeerplaatsen. In de directe omgeving van deelgebied 7 is sprake van een evenwicht tussen parkeervraag en -aanbod. Er wordt daarmee voldaan aan de parkeernormen.
2	Gepleit wordt voor een veilige oversteeek voor fietsers bij de woning Bredaseweg 89	Deze vraag over de fietsoversteek nabij de woning Bredaseweg 89 is bekend bij de gemeente. Deze vraag staat los van de ontwikkeling van deze woningbouwlocatie en wordt daarom afzonderlijk aan indiener beantwoord.
4	Met ingang van 29 november 2014 is een wetswijziging van kracht, op basis waarvan een regeling voor parkeerplaatsen in de regels moet worden opgenomen.	In het kader van de Reparatiewet BZK (Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties) mag de bouwverordening geen stedenbouwkundige voorschriften meer omvatten, waaronder parkeernormen. Sinds 29 november 2014 is deze wet van kracht en

		dienen gemeenten de parkeerregeling in het bestemmingsplan op te nemen. De norm hoeft niet concreet te zijn, maar mag verwijzen naar een beleidsregel van de gemeente waardoor enige flexibiliteit hierin mogelijk is. In het ontwerp is de parkeernorm benoemd in de toelichting. In het voorliggend vast te stellen bestemmingsplan wordt de parkeernorm juridisch vertaald in een planregel en daarmee juridisch afdwingbaar.
4	Onduidelijk is hoe de parkeernorm in de Molenstraat in het plan wordt geborgd. De parkeerdruk in de Molenstraat is al hoog en wordt door de geplande bouw van woningen op het Baileyterrein alleen maar hoger.	De omgeving van de Molenstraat heeft geen directe relatie met de te realiseren woonwijk Wilhelminahaven en kent een eigen parkeerbalans. In de nieuwe situatie worden op eigen terrein van elke nieuwe woning twee parkeerplaatsen gerealiseerd en worden in het openbaar gebied drie parkeerplaatsen gerealiseerd. Daarmee wordt voldaan aan de parkeernorm.
4	Er is functie-aanduiding "parkeergarage", die deels valt binnen de dubbelbestemming voor monumentale bomen. De haalbaarheid van het realiseren van deze parkeergarage onder deze bomen is onvoldoende aangetoond, dit kan tot gevolg hebben dat er een onaanvaardbare parkeerdruk ontstaat in het omliggende gebied.	Op basis van wortelonderzoek van de bomen is geconcludeerd dat binnen 8 meter uit de stam geen vergravingen in de bodem mogen plaatsvinden. De geplande parkeergarage is dus ook op minimaal 8 meter uit de stam geprojecteerd. De ondergrondse parkeergarage ligt daarmee voor een deel binnen de kroonprojectie en de 'waarde monumentale bomen'. Tijdens de bouw van de parkeergarage en de toren worden strikte maatregelen in acht genomen waardoor schade aan de boom wordt voorkomen. De omvang is zodanig dat voor iedere bewoners minimaal één parkeerplaats in de garage beschikbaar is. De bergingen van de woningen zijn voorzien op de begane grond, binnen het bouwvlak van de toren.
4	In bijlage 10 (onderzoek naar verkeersgeneratie) wordt gesteld dat de ontwikkeling van het plangebied leidt tot toename van het verkeer. Voor de verkeersproblemen wordt geen oplossing aangedragen.	Uit de resultaten van de verkeerskundige berekening blijkt dat de voorgestelde rotonde voldoende capaciteit biedt om het verkeer goed te kunnen verwerken.
4	In bijlage 11 (verkeersafwikkeling vervolgonderzoek) moet worden uitgegaan van 2025 als referentiejaar. Verder dient er een gedegen en volledig verkeersonderzoek plaats te vinden op de totale verkeersafwikkeling op andere kruispunten in de nabije omgeving.	De kwaliteit van de verkeersafwikkeling op andere kruispunten is onderzocht (voor het referentiejaar 2024). Uit deze studie bleek dat de verkeersafwikkeling op een aantal kruisingen ook in de autonome situatie (zonder ontwikkeling van het plangebied) niet voldoet. Daarbij zijn verschillende oplossingsrichtingen onderzocht: De voorgestelde oplossingsrichtingen bieden bij ontwikkeling van het MPO terrein voldoende doorstromingsgarantie.

		Omdat de problemen zich in de autonome situatie ook voordoen mag het realiseren van deze oplossingen echter niet als onderdeel worden gezien van de ontwikkeling van het MPO terrein. Omdat voor het planjaar robuuste aannames zijn gedaan voor wat betreft de verwachte verkeerstoename mag worden aangenomen dat de conclusies uit de studie ook gelden voor het referentiejaar 2025.
<b>Onderwerp: milieu</b>		
2	Door de toename van het (vracht)verkeer zal er sprake zijn van geluid- en stankhinder en van fijn stof.	Bij de planvorming is uitgegaan van een toename van het verkeer in noordelijke richting. Dat is een gevolg van de bijdrage vanuit plangebied en een autonome groei van het verkeer ( $80\% \cdot 1743$ mvt/weekdag + 2% autonome groei/jaar). De geluidbelasting neemt daardoor toe met maximaal 1,6 dB toe, tot ca. 59 dB. Met deze toename is, gelet op het stedelijke karakter van het gebied, het economisch belang van herinrichten van het plangebied, het verdwijnen van een chemische fabriek in een woonwijk, er nog sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Daarbij is nog van belang dat voor de geluidbelasting de afname van het verkeer als gevolg van de bedrijfsactiviteiten van MPO niet is verrekend (waaronder veel vrachtverkeer). Het plan zelf genereert, gelet op de woonfunctie, een zeer geringe hoeveelheid incidenteel vrachtverkeer. Een toename van verkeer zal een toename van uitlaatgas veroorzaken met o.a. stikstofoxiden en fijn stof. Met de bijdrage moet worden voldaan aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit. Aan deze grenswaarden wordt in Oosterhout ruimschoots voldaan. Een wijziging die niet in betekenende mate bijdraagt, als bedoeld in de wet, vereist geen nader onderzoek en wordt als aanvaardbaar beschouwd. Tijdens de bouwperiode zullen er afspraken worden gemaakt ten aanzien van de route voor het bouwverkeer en de werktijden. Teneinde stofoverlast te voorkomen, zullen de aanliggende wegen zoveel mogelijk worden schoongehouden.
4	Er wordt een mogelijkheid gecreëerd voor het toelaten van gemengde functies in de zone die grenst aan het Tricoperrein. Voor de bestaande woningen aan de Molenstraat is dit echter niet gewenst.	De wijzigingsbevoegdheid die aanvankelijk in het plan zou worden opgenomen, is geschrapt.
4	Conform het geldende	In het plangebied zijn alleen woningen voorzien. Het plangebied grenst aan een bestaande

	bestemmingsplan zijn categorie 3-bedrijven toegestaan ter plaatse van het bedrijventerrein. In de publicatie “bedrijven en milieuzonering” van de VNG wordt uitgegaan van twee omgevingstypen. In het bestemmingsplan is ten onrechte uitgegaan van het omgevingstype “gemengd gebied”. Gelet op de omgeving zou uitgegaan moeten worden van het omgevingstype “rustige woonwijk”.	woonwijk (noordwest), bestaand bedrijventerrein (noord) en aan een bestaande drukke infrastructuur (Bredaseweg (oost) en Wilhelminakanaal (zuid)). De geluidbelasting van de weg is in de huidige en toekomstige situatie relatief hoog. Conform de VNG-brochure is dan sprake van een gemengd gebied.
4	Er is met Tricorp overeenstemming bereikt om de milieucirkel te verkleinen tot 30 meter. Dit is niet mogelijk en onvoldoende onderbouwd. Er dient daarom uitgegaan te worden van een milieucirkel van 50 meter. Verder is de overeenkomst niet bij het ontwerp-bestemmingsplan gevoegd en vervalt deze bij verkoop of faillissement.	De conclusie dat de bedrijven niet worden beperkt is gebaseerd op de bestaande rechten en bestaande beperkingen op basis van de geldende milieuregels. Daarnaast geldt dat, indien binnen de milieuintouren op het Tricorp-terrein zich nieuwe bedrijven willen vestigen, deze ook reeds nu qua milieu zich dienen te houden aan de eisen welke er gelden ten aanzien van de in de omgeving reeds aanwezige bebouwing.
4	Voor de milieubegrenzing is uitgegaan van de gevel van de Tricorpbebouwing. Aangezien er ook bedrijfsactiviteiten buiten de bebouwing kunnen plaatsvinden, dient getoetst te worden tussen de grens van de inrichting en de grens voor het bouwvlak van de woningen.	De afstand tot het bedrijf (lees: bedrijfsbestemming) is relevant en niet tot de (bestemming voor de) weg. Op de weg mogen geen bedrijfsactiviteiten worden uitgeoefend, het incidenteel laden en lossen valt daar niet onder. Daar komt bij dat voor de beoordeling is uitgegaan van de te verwachten milieueffecten vanwege de bedrijven.
4	Voor een goede ruimtelijke ordening is het nodig dat het bestemmingsplan geen nieuwe belemmeringen geeft voor de bedrijfsvoering van bestaande bedrijven. Het is gewenst dat de milieucategorie voor het Tricorp-terrein wordt begrensd op milieucategorie 2.	Het betreffende gebied, behalve de nieuwe bestemming “Verkeer”, ligt buiten het plangebied.
4	Er wordt op blz. 31 van de toelichting gesproken over een wijzigingsbevoegdheid. Onduidelijk is welke wijzigingsbevoegdheid wordt bedoeld.	Een wijzigingsbevoegdheid is niet aan de orde, deze zinsnede wordt aangepast.
4	Onvoldoende onderzocht is of de etmaalwaarde van geluid afkomstig van schepen op het Wilhelminakanaal lager is dan 50 dB(A).	Allereerst is van belang dat scheepvaartverkeer niet kan worden getoetst aan de Wet geluidhinder (zie kop § 5.3 zienswijze). In het kader van een goede ruimtelijke ordening is beoordeeld of het verkeer niet leidt tot een onaanvaardbare geluidbelasting. Op basis van de scheepvaartwetgeving (geluidnorm voor schip) en het aantal schepen (bron RWS) is de conclusie dat deze (veel) lager zal zijn dan 50 dB(A). Ook bij samenloop met andere

		geluidbelastingen vanwege het verkeer is dat aanvaardbaar geacht.
4	Er is geen onderzoek uitgevoerd naar de akoestische gevolgen van het plan voor de bestaande woningen aan de Molenstraat. In bijlage 6 (akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai) wordt uitgegaan van 230 woningen, er worden echter 239 woningen gerealiseerd (227 + 12).	Het is juist dat in de toelichting dat niet expliciet is genoemd. De geluidbelasting vanwege het plangebied en omliggende (relevante) wegen is wel berekend in het plangebied. Daaruit kan worden geconcludeerd dat de geluidbelasting (alle wegen, incl. Molenstraat) in het westelijke plangebied lager is dan de (voorkeurs) grenswaarde van 48 dB. Dat wordt gelet op het stedelijk karakter van de bestaande en nieuwe wijk aanvaardbaar geacht.
4	Voor de verkeersbestemming tussen de woningen en het Tricorpterrein is geen detaillering opgenomen, hetgeen is strijd met het Bro.	De weg betreft een privéterrein van Tricorp. Aan het grondgebied is nu een bedrijfsbestemming toegekend. Binnen die bestemming was verkeer ook toegestaan. Wel kan het aantal rijbanen worden beperkt tot 2 (Regels).
4	De huidige luchtkwaliteit dient inzichtelijk te worden gemaakt. Mogelijk leidt dit tot een andere opzet en invulling van het plan.	Het plangebied wordt aangemerkt als een project waarvoor bij of krachtens de Wet milieubeheer geen nader onderzoek hoeft plaats te vinden.
4	De effecten van stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden zijn niet onderzocht. De definitie voor stikstofneutraal voldoet niet aan het PAS en er ontbreekt een voortoets.	Het klopt dat in het bedoelde onderzoek de stikstofdepositie vanwege het verkeer op Natura 2000 gebieden niet kwantitatief is onderzocht (toets Nb). Dat is echter niet nodig. Voorheen was op de locatie een bedrijf (PDM/MPO) gevestigd waar vele honderden medewerkers konden werken en dat veel goederenverkeer genereerde en uitstoot door verwarming. Met het plan worden maximaal 227 (goed geïsoleerde) woningen gerealiseerd. Dat betekent dat tegenover een toename een grote afname staat. Verder is de afstand tot de Natura 2000 gebieden vrij groot. Gelet daarop is er geen relevante bijdrage van stikstofdepositie uit het plangebied op een Natura 2000 gebied te verwachten. De afstand tot een Natura 2000 gebied is in zoverre van belang dat de bijdrage op het gebied met de afstand zal afnemen tot mogelijk een rekenkundig niet relevant niveau. De definitie stikstofneutraal kan vervallen omdat het niet in de Regels wordt gebruikt. De PAS is overigens niet relevant voor bestemmingsplannen. Niet duidelijk is wat met de voortoets wordt bedoeld.
4	De hier aanwezige gasleiding is niet opgenomen in het bestemmingsplan, op grond van het Besluit externe veiligheid buisleidingen is dit wel verplicht.	Het is juist dat in het vigerende bestemmingsplan een gasleiding is opgenomen. Met de inwerkingtreding van het Besluit externe veiligheid buisleidingen en de bijbehorende Regeling externe veiligheid buisleidingen moeten gasleiding alleen worden opgenomen op de Verbeelding indien sprake is van een "buisleiding" voor het transport van met name genoemde stoffen in een leiding met een

		minimale werkdruk en minimale diameter. Dat is hier niet het geval.
4	In bijlage 6 (akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï) wordt gesteld dat de verandering van zwembad de Warande op de verkeersintensiteit als verwaarloosbaar wordt beschouwd. Vanwege de sluiting van de andere zwembaden in Oosterhout wordt wel degelijk een grotere verkeersintensiteit verwacht, dat is niet onderzocht.	Er is sprake van een relatief grote afstand tussen zwembad de Warande en het plangebied Wilhelminahaven. Een enkele keer kan sprake zijn van een grotere verkeersintensiteit, waardoor overlast kan worden ervaren. Normaal gesproken zijn de gevolgen van het nieuwe zwembad de Warande akoestisch gezien niet relevant.
<b>Onderwerp: bodem/munitie</b>		
4	Een historisch onderzoek is te beperkt om een uitvoerbaar bestemmingsplan te kunnen vaststellen. Vanwege de hier geconstateerde bodemverontreiniging zal een gedegen verkennend bodemonderzoek uitgevoerd moeten worden. De economische uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan is hiermee onvoldoende aangetoond.	Voor een bestemmingsplanwijziging moet zijn vastgesteld of de bodem geschikt is voor het beoogde gebruik. Om dat vast te stellen dient uit een historisch onderzoek naar voren te komen dat geen verdachte activiteiten hebben plaatsgevonden en dat de bodem onverdacht is. Binnen het plangebied zijn reeds vele bodemonderzoeken uitgevoerd, waardoor al een goed beeld is verkregen van de verontreinigingssituatie. Voor deze locatie is een historisch onderzoek uitgevoerd, waarbij een aantal deellocaties naar voren is gekomen, waar bodemonderzoek dient plaats te vinden voorafgaand aan de woningbouw. Er is door de projectontwikkelaar voldoende budget gereserveerd voor eventuele onverwachte saneringskosten, zodat de economische uitvoerbaarheid van het plan hiermee is verzekerd.
4	Daarnaast zijn de onderzoeken als basis voor het historisch onderzoek al ouder dan 5 jaar. Er dient derhalve een actualisatie plaats te vinden.	In 2012 zijn twee eindsituatie-bodemonderzoeken uitgevoerd op het RMGI-terrein (Bredaseweg 108). Deze twee onderzoeken zijn uitgevoerd nadat de bedrijfsactiviteiten van RMGI waren beëindigd en waarbij hernieuwd onderzoek heeft plaatsgevonden bij de verdachte deellocaties. Deze onderzoeken zijn voldoende recent en actueel.
4	In het kader van de economische uitvoerbaarheid van het plan moet rekening gehouden worden met aanvullende kosten voor vervolgonderzoek en het onschadelijk maken van munitie.	Indien blijkt dat na sloop van de opstallen er alsnog opruimwerkzaamheden verricht dienen te worden, worden deze binnen de exploitatie van het project opgevangen binnen de post onvoorzien. De economische uitvoerbaarheid zal derhalve dan ook niet in gevaar komen.
<b>Onderwerp: water</b>		
4	De geplande wadi's zouden ook als buffer gepland kunnen worden tussen de bestaande woningen aan de Molenstraat en de nieuw geplande	Met een wadi op de voorgestelde locatie kan geen oppervlakkige afstroming van wegen naar de wadi plaatsvinden, zeker ook gezien het hoogteverschil in het terrein. Extra dure (ook in

	woningen. Verzocht wordt deze suggestie mee te nemen.	onderhoud) ondergrondse voorzieningen zijn dan nodig om de wateropgave te kunnen realiseren.
4	In het stedenbouwkundig plan waren 2 zoeklocaties voor verdichting opgenomen. Onduidelijk is of deze zijn meegenomen in het bestemmingsplan. bij het schrappen van de noordelijke zoeklocatie wordt rekening gehouden met de belangen van de bewoners van de Molenstraat.	Deze zoeklocaties voor verdichting waren opgenomen in eerdere versies van het plan. Deze zoeklocaties zijn niet meer aanwezig.
4	Op het noordelijk deel van wadi A rust een waterbezwaar vanuit de planontwikkeling Molenstraat (oktober 2005). Deze is hier nu niet voorzien, het is gewenst deze achter de woningen aan de Molenstraat te realiseren zodat een natuurlijke buffer ontstaat tussen de bestaande en nieuwe wijk.	Het maken van grote robuuste watervoorzieningen heeft de voorkeur op kleine verspreide locaties. Hierdoor ontstaan risico's voor wateroverlast bij overbelasting van één van de kleine voorzieningen. Of er moeten ondergrondse verbindingen gemaakt gaan worden waardoor en verspreide voorzieningen als één geheel gaan functioneren. Deze zijn relatief duur in aanleg en onderhoud en in de smalle profielen met bomen moeilijk inpasbaar.
4	In de watertoets (bijlage 1) wordt uitgegaan van 230 woningen, een ander aantal dan genoemd in het bestemmingsplan. Tevens is de realisatie van de woningen aan de Molenstraat hierin niet meegenomen. Een update hiervan is noodzakelijk.	Het waterbezwaar vanuit Molenstraat is in hoeveelheid m3 te bergen regenwater ingepast in het plangebied (Wadi A). Er is in het plan rekening gehouden met beide watertoetsen (Molenstraat en Wilhelminahaven). Een update van de watertoets is niet noodzakelijk omdat deze voldoen aan gemeentelijk beleid. Het waterschap Brabantse Delta heeft (als bewaker van Rijksbeleid) een positief advies gegeven. Aantallen woningen zeggen voor een watertoets niet zo veel, het gaat om het afwaterend verhard oppervlak (daken en straten). Minder dakvlak is vaak meer straatverharding. En dit blijft een theoretische benadering.
<b>Onderwerp: groen/Flora- en faunawet</b>		
4	Aanvullend op het groen in het openbaar gebied, worden hagen op de erfgrans gerealiseerd op privéterrein. Onduidelijk is hoe dit in de regels wordt geborgd.	Dit wordt niet planologisch geregeld, maar privaatrechtelijk in de koopovereenkomst met toekomstige eigenaren.
4	In januari 2013 is een ecologische quick scan verricht. Deze is ouder dan 2 jaar, een actualisatie is dus nodig.	Op basis van de quickscan is een mitigatieplan opgesteld en goedgekeurd door de daartoe bevoegde instantie. Daarnaast is er opvolgend een ontheffing gevraagd en verkregen van het bevoegd gezag m.b.t. de vleermuizen.
4	Er is geen nader onderzoek verricht naar de aanwezigheid van vleermuizen of andere beschermde soorten op de locatie aan de Molenstraat.	De locatie aan de Molenstraat was ten tijden van het uitvoeren van de quickscan nog geen onderdeel van het plangebied en is daardoor niet opgenomen de betreffende rapportage. Het perceel aan de Molenstraat is in november 2014



		<p>alsnog onderzocht. Het was op het moment van onderzoek geheel onbegroeid en recent bewerkt. Het terrein is geheel ongeschikt voor beschermde soorten of functies voor beschermde soorten, op een uitzondering na: een vliegroute voor vleermuizen. De directe omgeving van het plangebied kan gebruikt worden als foerageergebied voor vleermuizen. Jaarrond beschermde nesten van broedvogels in de bomen langs het perceel zijn niet aanwezig. Aanwezigheid van (functies voor) beschermde vaatplanten, amfibieën, vissen, reptielen, broedende vogels, zoogdieren (met uitzondering van vliegroute vleermuizen), libellen, dagvlinders en overige ongewervelden binnen het plangebied is zodoende redelijkerwijs uitgesloten. De bouw van woningen op dit perceel heeft geen gevolgen in het kader van de Flora- en faunawet en overige natuurwetgeving. Het in november 2014 verrichte onderzoek leidt niet tot andere, aanvullende conclusies ten opzichte van eerder uitgevoerd onderzoek.</p>
4	<p>In bijlage 3 (onderzoek beschermde soorten) is gesteld dat er nader onderzoek naar beschermde soorten wordt uitgevoerd, indien een negatieve invloed van de planontwikkeling wordt verwacht. De negatieve invloed wordt verwacht (mogelijk op vleermuizen in de aanwezige Amerikaanse eiken), zodat onderzoek nodig is om een overtreding van de Flora- en Faunawet te voorkomen.</p>	<p>Het is inderdaad zo dat conform de Flora- en faunawet nader onderzoek naar beschermde soorten uitgevoerd dient te worden wanneer de ingreep een negatief effect op beschermde soorten kan hebben, ook als dit door externe werking op beschermde functies is die aanwezig zijn buiten het plangebied. De laan met Amerikaanse eiken wordt gehandhaafd. Tijdens de ingreep wordt geen gebruik gemaakt van verlichting welke deze laan gedurende de nacht verlicht. Ook komt er in de gebruiksfase geen verlichting welke uitstraalt naar deze laan, doordat er gebruik gemaakt wordt van straatverlichting welke goed afgeschermd wordt en enkel naar de aan te leggen straat licht uitstraalt. Hierdoor zijn negatieve effecten op vleermuizen in de laan met Amerikaanse eiken ook op voorhand uitgesloten. Derhalve is nader onderzoek naar vleermuizen, mitigatie en een ontheffing in het kader van de Flora- en fauna voor deze laan niet aan de orde.</p>
4	<p>In bijlage 4 (activiteitenplan) wordt verwezen naar de Stadsvisie Plus. Na vaststelling van de structuurvisie, is dit beleidskader vervallen. Daarnaast ontbreken het mitigatieplan en de ontheffing bij de ter inzage gelegde stukken.</p>	<p>Met de vaststelling van de Structuurvisie in 2013 is het beleid dat voorheen (o.a. in de Stadsvisie Plus) is vastgesteld, niet komen te vervallen of achterhaald. Dit valt o.a. op te maken in het raadsvoorstel tot vaststelling van de Structuurvisie, waarin onder meer is aangegeven dat de doelstellingen van het beleid van voor de Structuurvisie nog niets aan</p>

		<p>actualiteit hebben ingeboet. Dit blijkt wel uit het feit dat veel bouwlocaties die al waren genoemd in de Stadsvisie Plus, weer zijn opgenomen in tabel 6.1 van de Structuurvisie. Er is een mitigatieplan opgesteld en tevens is een ontheffing verleend. Deze zijn weliswaar niet ter inzage gelegd, maar op basis van de stukken welke wel ter inzage zijn gelegd, kan in voldoende mate beoordeeld worden wat de effecten van het plan zijn op flora en fauna.</p>
<p><b>Onderwerp: <i>privacy/bezinning</i></b></p>		
3 4	<p>Men is tevreden over de passage in het ontwerp-bestemmingsplan over privacy van de omwonenden rondom de geplande kanaaltoren. De omschrijving is echter te vrijblijvend, men wil hierover 100% zekerheid hebben voordat de kanaaltoren wordt gerealiseerd. Het aspect privacy is onvoldoende meegenomen in het bestemmingsplan.</p>	<p>In Nederland ontbreken wettelijk vastgestelde normen voor zaken zoals privacy en schaduw, die het woongenot of waarde van woning negatief kunnen beïnvloeden, behalve de regel dat binnen 2 meter van de erfgrans met de burens geen ramen gemaakt mogen worden. Inmiddels ontwikkelt zich jurisprudentie die duidelijk maakt welke toetsingscriteria de rechter kan hanteren. Voor schaduw is dit het aantal uren zon dat op de gevel valt. Voor privacy spelen context, uitzicht, inblik en afstand een rol. Het belang van de omwonenden en de ontwikkelaar lopen gelijk op. De omwonenden kunnen in deze rekenen op een maximale inspanning van de ontwikkelaar.</p>
4	<p>Een lagere kanaaltoren van bijv. 8 etages op een andere plaats, zal positieve gevolgen hebben qua schaduwhinder voor bewoners van het Kanaaleiland en de Molenstraat.</p>	<p>De bezonningsstudie is uitgebreid met data van 19 februari en 19 oktober. Omdat de bestuursrechter in toenemende mate de zogenaamde TNO methode accepteert als maat om te beoordelen of schaduw al dan niet acceptabel is, is de studie afgestemd op de TNO systematiek. De schaduw beïnvloeding als gevolg van de beoogde toren valt ruim binnen de TNO norm. Verlaging van de toren is vanuit dit aspect niet te motiveren.</p>
4	<p>Ten aanzien van de locatie aan de Molenstraat zijn er alternatieven om inbreuk op de privacy van voor de huidige bewoners te voorkomen, verzocht wordt deze te onderzoeken.</p>	<p>Zie eerdere beantwoording inzake de verlaging van de bouwhoogte van de hoekwoning welke tegen Molenstraat 69 gesitueerd gaat worden. Met de eigenaar van woning Bredaseweg 114 heeft afstemming plaatsgevonden.</p>
4	<p>In bijlage 16 (bezinning Wilhelminahaven) wordt gesproken over een wijzigingsbevoegdheid voor gemengde functies. Deze bevoegdheid is niet in het bestemmingsplan terug te vinden.</p>	<p>De wijzigingsbevoegdheid was ten tijde van dit onderzoek nog een optie die werd overwogen. Uiteindelijk is besloten een rechtstreekse bouwmogelijkheid op te nemen ter plaatse en is de wijzigingsbevoegdheid-optie achterwege gelaten. Voor de uitkomsten van de bezonningstudie is dit echter niet relevant en het onderzoek als zodanig wordt op dit punt niet (meer) aangepast.</p>
4	<p>In bijlage 17 (privacy omgeving</p>	<p>Er is niet ingegaan op de privacy aspecten van</p>

	<p>Wilhelminahaven) wordt ten onrechte niet ingegaan op de privacy van de bewoners van de Bredaseweg. Verder wordt hierin gesteld dat in de kanaaltoren sprake zal zijn van 3 appartementen per etage. Dit uitgangspunt is echter nergens in het bestemmingsplan vastgelegd (bijv. door middel van een blinde gevel).</p>	<p>de bewoners van de Bredaseweg omdat de dichtstbijzijnde afstand tussen de Bredaseweg woningen en de woningen van het entreecluster ruim 56 meter bedraagt. Binnen een stedelijke situatie is dat een verantwoorde en geaccepteerde situatie. Met de eigenaar van de woning Bredaseweg 114 heeft afstemming plaatsgevonden. Vanwege de expliciet uitgesproken zorg over privacy van de bewoners van het schiereiland en de omgeving Molenstraat als gevolg van de Kanaaltoren tijdens de inspraak is nader ingegaan op het aspect privacy. In het bestemmingsplan is vastgelegd dat de kanaaltoren maximaal 3 appartementen per etage mag bevatten, met uitzondering van de toplaag, waar maximaal 2 appartementen zijn toegestaan, welke aan de zijde van het Kanaaleiland in het kader van de aspecten bezonning/privacy terugliggend zullen worden gesitueerd.</p>
<p><b>Onderwerp: waardevermindering</b></p>		
2	<p>Er wordt gevreesd voor waardedaling van de woning als gevolg van het plan.</p>	<p>Mocht men van mening zijn dat sprake zal zijn van waardevermindering van de woning, dan bestaat de mogelijkheid op grond van de Wet ruimtelijke ordening een zogenaamde planschadeclaim in te dienen.</p>
<p><b>Onderwerp: groen</b></p>		
3	<p>De beplanting en begroeiing op het zuidelijk en zuidwestelijk deel van het plangebied, deel uitmakend van de ecologische verbindingszone, dient onaangetast te blijven. Er mogen geen struiken verwijderd of bomen gekapt worden.</p>	<p>De beplantingen en begroeiingen op de voormalige kanaaldijken zullen behouden blijven. De bomen en struiken in het gebied tussen beide kanaaldijken zullen worden verwijderd. Hierdoor zal de functionaliteit van het gebied voor de flora en fauna echter niet worden aangetast. Er is dan ook geen sprake van aantasting van functioneren van het gebied.</p>
<p><b>Onderwerp: algemeen/diversen</b></p>		
4	<p>Bij het rijksbeleid ontbreekt het "Besluit algemene regels ruimtelijke ordening" en "Regeling algemene regels ruimtelijke ordening" en de toelichting is op dit punt dus niet volledig. Verder is in de toelichting niet getoetst aan de Verordening ruimte, zoals deze per 15 juli 2015 is gewijzigd.</p>	<p>Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) is de juridische vertaling van de kaderstellende uitspraken die in de SVIR zijn geformuleerd en bevat regels ter bescherming van de nationale belangen. De regels van het Barro moeten in acht worden genomen bij het opstellen van provinciale ruimtelijke verordeningen en bestemmingsplannen, zodat ze doorwerken tot het niveau van de lokale besluitvorming. Voor het plangebied van voorliggend bestemmingsplan gelden vanuit het Barro geen specifieke regels. De provinciale Verordening Ruimte (Vr) is inmiddels geactualiseerd d.d. 15 juli 2015. De wijzigingen van de Vr zijn echter niet van</p>

		invloed op de beoogde planontwikkeling. De toelichting zal echter op dit aspect worden aangepast.
4	Het aspect windhinder is niet meegenomen in het bestemmingsplan, hetgeen zeker geldt voor de kanaaltoren. De bouw van de kanaaltoren dicht bij de monumentale bomen kan vanwege valwinden mogelijk leiden tot het afbreken van takken.	Voor wat betreft windhinder in algemene zin, is onderzoek gedaan naar de vraag of hiervan in de toekomst sprake zou kunnen zijn. Samenvattend wordt geconcludeerd dat bij zowel de kanaaltoren als de andere appartementengebouwen van 23 meter hoog, er een kans is op het optreden van windhinder. Dit vraagt om nader onderzoek, dat zal plaatsvinden in de ontwerpfase van de kanaaltoren en de andere appartementengebouwen. Indien uit dit nader onderzoek zou blijken dat er sprake is van windhinder, kan de vormgeving worden aangepast of kan hiermee rekening worden gehouden bij de inrichting/aanleg van het openbaar gebied. Ten aanzien van het risico van valwinden en hierdoor afbrekende takken zal in de regels een bepaling worden opgenomen dat bij aanvraag om een omgevingsvergunning middels windonderzoek aangetoond dient te worden dat er voor de bomen geen onevenredige schade door het voorgenomen appartementencomplex veroorzaakt gaat worden.
<b>Onderwerp: maatschappelijke uitvoerbaarheid</b>		
4	Gesteld is onder andere dat het beeldkwaliteitsplan gelijktijdig met het bestemmingsplan de besluitvormingsprocedure zal doorlopen. Dit plan ontbreekt (evenals het stedenbouwkundig plan) in de bijlagenbundel, onduidelijk is hoe de stukken betrokken zijn bij het voorliggende ontwerpbestemmingsplan. Er wordt in strijd gehandeld met de gemeentelijke inspraakverordening. Tevens zijn de opmerkingen van de raad d.d. 24 februari 2015 over het stedenbouwkundig plan niet opgenomen en is niet duidelijk hoe deze zijn verwerkt in het ontwerpbestemmingsplan (hetzelfde geldt voor de inspraakreacties).	De gemeenteraad van Oosterhout heeft op 27 mei 2015 besloten om de welstandsregels en welstandstoetsing in de gemeente Oosterhout af te schaffen met uitzondering van de beschermde stads- en dorpsgezichten, monumenten en de Contreie. Dat betekent dat voor het onderhavige plan de vaststelling van een beeldkwaliteitsplan niet meer aan de orde is, aangezien er toch geen sprake zal zijn van welstandstoetsing. De gemeenteraad is bij brief van 12 juni 2015 geïnformeerd over de aanpassingen van het stedenbouwkundig plan. Het aangepaste stedenbouwkundig plan vormt de basis voor het ter inzage gelegde ontwerpbestemmingsplan. Op blz. 16 van het "Eindverslag inspraakprocedure stedenbouwkundig plan en beeldkwaliteitsplan Wilhelminahaven" is aangegeven welke planaanpassingen in het ontwerpbestemmingsplan zullen plaatsvinden. Deze aanpassingen (Molenstraat 69 juist op tekening, dwarskap hoekwoning, overleg met bewoners Molenstraat/aansluiting woningen Baileyterrein qua beeldkwaliteit en opname rotonde in

		bestemmingsplan) zijn verwerkt in het ontwerp-bestemmingsplan.
4	Voor het stedenbouwkundig plan en het beeldkwaliteitsplan is een inspraakprocedure doorlopen. Dit geldt niet voor het voorliggende bestemmingsplan en de daartoe uitgevoerde onderzoeken. In het kader van een zorgvuldige voorbereiding had de gemeente de inspraakverordening moeten naleven.	In de algemene inspraakverordening 2006 (vastgesteld door de gemeenteraad op 20 juni 2006), is in artikel 2 onder andere aangegeven dat in ieder geval inspraak wordt verleend op beleidsvoornemens betreffende de voorbereiding of herziening van ruimtelijke plannen. Het stedenbouwkundig plan is het beleidsvoornemen, welke de basis vormt voor het ter inzage gelegde ontwerp-bestemmingsplan en de daarbij behorende onderzoeken. Hiermee is voldaan aan het bepaalde in de inspraakverordening en was het niet nodig het ontwerp-bestemmingsplan wederom in het kader van de inspraakprocedure ter inzage te leggen.
4	Uit het bestemmingsplan blijkt niet welke reacties zijn ingediend in het kader van het wettelijk voorgeschreven vooroverleg.	Het ontwerp-bestemmingsplan is ter inzage gelegd vanaf 18 juni 2015. De betrokken instanties zijn hierover aangeschreven in mei 2015 en hebben een positief advies uitgebracht over het plan. Deze zijn verwoord in bijlage 1 van deze reactienota en zullen worden opgenomen in de toelichting van het vast te stellen bestemmingsplan.
<b><i>Onderwerp: woningbouwprogramma/woonvisie/Ladder voor duurzame verstedelijking</i></b>		
4	In paragraaf 2.3.2 van de toelichting is de stelling niet cijfermatig onderbouwd dat in het segment middeldure woningen nauwelijks gebouwd is.	In het project wordt de indicatieve verdeling uit de Woonvisie toegepast die voor de totale Oosterhoutse woningbouwplannen is vastgesteld. Deze verdeling is niet gebaseerd op aantallen, maar op percentages uit de Woonvisie. Op het onderhavige plan is de procentuele verdeling uit de Woonvisie toegepast.
4	Bijlage 15 (behoefte woningbouw Wilhelminahaven) verwijst naar de Structuurvisie en gesteld wordt dat het plan Wilhelminahaven hierin als binnenstedelijke locatie is aangegeven. Verder wordt gesteld dat de gemeente een strengere definitie heeft voor de term hardere plannen, waardoor sprake is van een overschot aan harde plannen. Er zullen dus keuzes tussen woningbouwlocaties gemaakt moeten worden. Het regionaal beleidskader is onvoldoende om het woningbouwplan in het kader van de Ladder duurzame verstedelijking te toetsen. Het plan is niet ingebracht in het Regionaal Ruimtelijk Overleg. Het is niet	De kaart die in bijlage 15 is gebruikt, is afkomstig uit de Structuurvisie. Hierin staat het plan Wilhelminahaven niet tekstueel genoemd, maar wel als woongebied weergegeven. Daarnaast wordt in bijlage 3 behorend bij de Structuurvisie in het totale woningbouwoverzicht deze locatie wel genoemd. Tot slot is bij het vastgestelde raadsbesluit en als zodanig onderdeel uitmakend van het besluit het op dat moment vastgestelde woningbouwprogramma gevoegd waar deze locatie ook is opgenomen. De ladder voor Duurzame verstedelijking gaat uit van een regionale benadering. De provincie heeft inmiddels aangegeven geen zienswijze te zullen indienen en bevestigt daarmee impliciet dat het project past binnen de regionale woningbouwafspraken en daarmee voldoet aan

	<p>gerechtvaardigd om extra plancapaciteit op te nemen. Er ontstaat een overschot aan woningen in de sociale huursector. Niet duidelijk is welke makelaars zijn geraadpleegd. Voor wat betreft de actuele nieuwbouwbehoefte is er geen rekening mee gehouden dat in Slotjes-Midden geen grootschalige sloop meer plaatsvindt. Er moet gerekend worden met recentere cijfers dan voor of uit 2014. Niet duidelijk is welk financieel belang (toetsingscriterium uit Structuurvisie) de gemeente in deze heeft. De toewijzing van de woningbouwaantallen van het plan in Dorst (paragraaf 5.2) kan niet zonder meer aan dit plan plaatsvinden.</p>	<p>de toets van de ladder. In tegenstelling tot wat wordt gesteld is in het Regionaal Ruimtelijk Overleg op 8 juli 2015 het plan besproken als onderdeel van het gemeentelijk woningbouwprogramma. Zoals in het rapport terecht wordt opgemerkt sluiten de regionale woningbouwafspraken nog niet geheel aan op de ladder. Echter, de bestaande kwantitatieve regionale afspraken kunnen de toets aan de ladder op dit moment wel doorstaan. De afgelopen jaren is de kwalitatieve vraag naar sociale huurwoningen door zowel economische ontwikkelingen als een stijgende vraag van bijzondere doelgroepen sterk vermeerderd. De toevoeging van dit sociale segment in het onderhavig plan zal niet concurrerend werken ten opzichte van de sociale huur in andere projecten, maar eerder een verlichting betekenen van de druk in dit woningmarktsegment. Juist in het kader van duurzaam ruimtegebruik is deze ontwikkeling dan ook noodzakelijk. De twee makelaarskantoren staan vermeld op blz. 1. van het rapport en één ervan wordt zelfs op blz. 11 genoemd. Voor wat betreft de toekomstige sloop van woningen zal geen sprake zijn van grootschalige sloop. Ook bij lagere sloopaantallen blijft er volgens de regionale cijfers behoefte aan extra harde plannen. De Ladder van duurzame verstedelijking verwacht toetsing aan actuele cijfers over de behoefte. In het verrichte onderzoek zijn de meest actueel beschikbare gegevens gebruikt bij de toetsing. Voor regionale plancapaciteit en behoefte zijn dat de gegevens uit 2014. Het toetsingscriterium uit de structuurvisie van het financieel belang voor de gemeente is slechts één van de toetsingscriteria in de structuurvisie. Ten aanzien van het plan in Dorst heeft ons college in februari 2012 besloten de gronden van Dorst-Oost te verkopen aan Thuisvester Zeeman Vastgoed en is tevens besloten dat de 172 woningen die gepland waren in Dorst-Oost in de planperiode tot 2020 op de voormalige MPO locatie gerealiseerd mogen worden. De woningen die boven dit aantal worden gebouwd op deze locatie zijn gevonden in andere woningbouwprojecten van Thuisvester.</p>
<b>Onderwerp: economische uitvoerbaarheid</b>		
4	<p>Onduidelijk is welke positie Thuisvester heeft vanwege de per 1 juli 2015 herziene Woningwet. Commerciële</p>	<p>De commerciële activiteiten worden niet verricht door en ook niet gefinancierd met middelen van deze toegelaten instelling.</p>

	activiteiten mogen sindsdien niet meer plaatsvinden.	
4	Zeeman Vastgoed en Thuisvester werken samen in de daartoe opgerichte Tandem Oosterhout Beheer BV. De solvabiliteit van deze BV is onvoldoende aangetoond. De gesloten anterieure overeenkomst is niet openbaar, dus op basis hiervan kan men dit niet beoordelen.	Momenteel is Tandem BV geen actief opererende BV. Na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan zal deze actief de ontwikkeling van het plan ter hand nemen. Aangezien de bedrijven achter Tandem BV solvabel zijn, is hiermee de gegoedheid van Tandem BV gewaarborgd.
4	Onduidelijk is hoe de woningen aan de Molenstraat (Baileyterrein) worden gefinancierd door Thuisvester, gelet op de per 1 juli 2015 gewijzigde Woningwet.	De opstalontwikkeling van de voorziene koopwoningen zullen niet door Thuisvester (toegelaten instelling) worden gefinancierd.
4	In tegenstelling tot hetgeen in het bestemmingsplan wordt aangegeven, zijn er wel gemeentelijke investeringen aan de orde vanwege de geplande rotonde en de nieuwe aansluiting voor langzaam verkeer op de Molenstraat. Onvoldoende duidelijk is in hoeverre deze nieuwe ontwikkelingen worden verhaald op de ontwikkelende partij.	Alle kosten die verband houden met c.q. toe te schrijven zijn aan deze ontwikkeling, komen ten laste van de projectontwikkelaar en niet de gemeente. Dit geldt dus ook voor de nieuwe aansluiting en de rotonde.
<b>Onderwerp: regels bestemmingsplan</b>		
4	In de bestemming Groen zijn schuilgelegenheden toegestaan, terwijl in de toelichting niet wordt aangegeven waarom deze noodzakelijk zijn. Tevens wordt binnen deze bestemming de plaatsing van palen, masten en portalen voor geleidingen, beveiliging van regeling voor verkeer mogelijk gemaakt. Verzocht wordt dit niet rechtstreeks mogelijk te maken, dan wel de hoogte hiervan te beperken.	Schuilgelegenheden zijn niet opgenomen. De overige bouwwerken zoals palen, masten etc. zijn beperkt tot een hoogte van 15 meter en andere bouwwerken, tot 4 meter. De gronden met deze bestemming worden eigendom van de gemeente en er wordt in combinatie met dit feit, geen reden gezien om deze bouwwerken door middel van een extra procedure zoals hier wordt voorgesteld, mogelijk te maken. Voorts wordt de aanleg van de wijk volgens de gemeentelijke richtlijnen uitgevoerd.
4	Binnen de bestemming Natuur zijn voorzieningen voor verkeer, parkeren en inritten toegestaan. Gelet op (het doel van) deze bestemming is dit onwenselijk.	Aan artikel 4 lid 1 sub d zal worden toegevoegd: 'ten dienste van deze bestemming'.
4	De bestemming Verkeer maakt ontmoetingsplaatsen voor jongeren en/of ouderen mogelijk. Dit mag alleen gebeuren na onderzoek en overleg met de omgeving. Tevens wordt binnen deze bestemming de plaatsing van palen, masten en portalen voor geleidingen, beveiliging van regeling voor verkeer mogelijk gemaakt. Verzocht wordt dit niet rechtstreeks	Voor wat betreft genoemde ontmoetingsplaatsen zijn er algemene regels, zoals opgenomen in de Algemene Plaatselijke Verordening, van toepassing (verbod op samscholing, mochten hierdoor ongeregelheden ontstaan). Voor wat betreft de plaatsing van palen e.d. worden de gronden met deze bestemming eigendom van de gemeente en er wordt in combinatie met dit feit, geen reden gezien om deze bouwwerken door middel

	mogelijk te maken, dan wel de hoogte hiervan te beperken.	van een extra procedure mogelijk te maken.
4	Voor de rijwoningen die achter Tricorp en de Molenstraat worden gebouwd, dient er binnen de bestemming Wonen sprake te zijn van maximale flexibiliteit en dienen geen gedetailleerde woningtypes aangeduid te worden. Voor wat betreft de zijdelingse perceelafstand wordt gesproken over patiowoningen. Deze komen echter niet voor in de toelichting en regels, onduidelijk is daarom waarop gedoeld wordt. Verzocht wordt de afwijkingsregel in 8.2.5 te schrappen, omdat dit negatieve gevolgen qua privacy en schaduwhinder kan hebben voor de woningen aan de Molenstraat.	De eindwoning van de rijenwoningen richting Molenstraat wordt eenlaags uitgevoerd overeenkomstig het de bepaalde in het ontwerpbestemmingsplan. Deze woning mag worden gebouwd binnen het bouwvlak, dat richting Molenstraat op 3 meter van de erfgrens is gesitueerd. De afwijkingsregel in 8.2.5 wordt geschrapt.
4	Voor de verlening van een omgevingsvergunning binnen de bestemming Waarde – monumentale bomen kan door het bevoegd gezag een rapportage worden verwacht. Hierbij moet sprake zijn van een hardere voorwaarde.	Het woord 'kan' blijft gehandhaafd in verband met de flexibiliteit voor toekomstige gebruikers (burgers). Ten aanzien van de ontwikkelaar(s) zal bij de omgevingsvergunningsaanvraag een rapportage worden geëist.
4	In artikel 14 (algemene afwijkingsregels) zijn te ruime afwijkingsregels opgenomen. Dit kan leiden tot nadelige ruimtelijke en milieukundige aspecten en daarom is het gewenst geen afwijkingsmogelijkheden op te nemen. Ook wordt verzocht de afwijkingsmogelijkheid voor kunstwerken en overige bouwwerken te schrappen.	Het is gewenst dat er bepaalde flexibiliteitsbepalingen zijn opgenomen in het bestemmingsplan. Indien omwonenden van mening zijn dat zij hierdoor in hun belangen worden geschaad, kunnen zij hiertegen in beroep gaan.

## 4. Gegrondheid

De navolgende zienswijzen dienen gegrond te worden verklaard:

1. De zienswijze van kopersvereniging CBA+ inzake de bouw van 12 twee-onder-een kapwoningen op het voormalige Baileyterrein. Na overleg met de eigenaar van deze grond, worden hier nu 6 vrijstaande woningen gerealiseerd.
2. De zienswijze van de heer H. van Campenhout e.a. inzake de bouwhoogte van de kanaaltoren. De bouwhoogte van een deel van de kanaaltoren zal 37 meter in plaats van 40 meter bedragen.
3. De zienswijze van DAS rechtsbijstand (namens de heer D. Melsen) inzake het ontbreken van een parkeernorm in de regels van het bestemmingsplan. Er wordt alsnog voorzien in een regeling omtrent de parkeernormen.



4. De zienswijze van DAS rechtsbijstand (namens de heer D. Melsen) inzake een wijzigingsbevoegdheid, welke wordt genoemd in de toelichting. Deze passage zal worden geschrapt.
5. De zienswijze van DAS rechtsbijstand (namens de heer D. Melsen) inzake het aspect windhinder. Naar aanleiding van het d.d. 17 september 2015 door Peutz verrichte onderzoek naar het windklimaat in dit gebied, zal in het kader van de verdere planuitwerking nader onderzoek plaatsvinden.
6. De zienswijze van DAS rechtsbijstand (namens de heer D. Melsen) inzake de bestemming Natuur. De regel die van toepassing is op de bestemming Natuur, zal worden aangepast.
7. De zienswijze van DAS rechtsbijstand (namens de heer D. Melsen) inzake de afwijkingsregel in artikel 8.2.5 van de regels (afwijken van de bouwregels voor de bestemming Wonen). Deze afwijkingsregel zal uit de regels worden geschrapt.

## 5. Planaanpassingen naar aanleiding van ingediende zienswijzen

De ingediende zienswijzen geven aanleiding tot wijzigingen van het bestemmingsplan “ontwerp-bestemmingsplan Wilhelminahaven”.

1. Ten aanzien van de woningen aan de Molenstraat (Baileyterrein) is naar aanleiding van de ingediende zienswijzen en na overleg tussen de betrokken omwonenden en de projectontwikkelaar afgesproken dat hier 6 vrijstaande woningen worden gerealiseerd in plaats van 12 twee-onder-een kapwoningen. Dit betekent dat binnen het hier aanwezige bouwvlak de aanduiding “tae (twee-aaneen)” komt te vervallen en wordt vervangen door de aanduiding “vrij (vrijstaand)”. Tevens bedraagt het maximum aantal wooneenheden ter plaatse geen 12 woningen, maar 6 woningen. De verbeelding wordt op dit punt aangepast.
2. Voor de kanaaltoren wordt een deel van de bovenste laag verlaagd, hetgeen betekent dat de bouwhoogte van het gebouw deels 40 meter zal zijn en deels 37 meter. Concreet betekent dit dat over de volle breedte van het gebouw de gevel 3,5 meter wordt teruggelgd. Dit geldt voor de zijde welke richting het kanaal is gericht (tussen de twee bomenrijen). De verbeelding wordt op dit punt aangepast.
3. Aan artikel 16 van de regels wordt een nieuw lid 2 toegevoegd, luidend als volgt:
  - a. Bij nieuwbouw, uitbreiding en/of functieverandering van een gebouw dient tenminste voldaan te worden aan het gemeentelijke beleid ten aanzien van parkeernormen zoals opgenomen in het beleidsdocument 'Stilstaan in de toekomst, Parkeerbeleid op de middellange termijn (2020)' dat is vastgesteld op 15 december 2009. Hierbij wordt de norm berekend over het nieuw te bouwen of te wijzigen gedeelte.
  - b. Burgemeester en wethouders kunnen een omgevingsvergunning verlenen voor het afwijken van het bepaalde in sub a, indien wordt voorzien in een parkeervoorziening die gelet op de parkeerbelasting naar aard en invloed op de omgeving gelijkwaardig is als bedoeld in sub a, daarbij rekening houdend met de reeds bestaande stedelijke ontwikkeling ter plaatse en de mogelijkheid van dubbelgebruik.
  - c. Burgemeester en wethouders kunnen de parkeernormen als opgenomen in sub a wijzigen indien er een aanpassing of wijziging van genoemd beleidsdocument heeft plaatsgevonden.
4. In de toelichting wordt de passage over een wijzigingsbevoegdheid geschrapt.
5. In de toelichting wordt de volgende passage opgenomen inzake het gedane onderzoek over windhinder: Naar aanleiding van het d.d. 17 september 2015 door Peutz verrichte onderzoek naar het windklimaat in dit gebied, zal in het kader van de verdere planuitwerking nader onderzoek plaatsvinden. In de regels van het bestemmingsplan (art. 8 – Wonen) zal een bepaling worden opgenomen dat bij de aanvraag om een omgevingsvergunning door middel van windonderzoek moet tevens worden aangetoond dat er voor de monumentale bomen geen onevenredige schade door de kanaaltoren wordt veroorzaakt.

6. In de regels zal artikel 4 (bestemming Natuur) in die zin worden aangepast, dat aan artikel 4, lid 1, sub d wordt toegevoegd: “ten dienste van deze bestemming”.
7. In de regels wordt de afwijkingsregel in artikel 8.2.5 (afwijken van de bouwregels voor de bestemming Wonen) geschrapt.

## **Bijlage 1: Reacties vooroverleg**

1. Waterschap Brabantse Delta heeft bij brief van 18 juni 2015 een positief wateradvies afgegeven over het ontwerp-bestemmingsplan Wilhelminahaven. Door de afvoer van water naar aan te leggen wadi's heeft de woonontwikkeling geen kwalitatieve en kwantitatieve consequenties voor het watersysteem in het plangebied. De belangrijkste uitgangspunten van het waterschap zijn opgenomen in het bestemmingsplan.
2. De provincie Noord-Brabant heeft in haar brief van 22 juli 2015 aangegeven geen zienswijze te zullen indienen tegen het ontwerp-bestemmingsplan. Op basis van de actuele gemeentelijke woningbouwprogrammering wordt geconcludeerd dat er momenteel nog voldoende ruimte is binnen de harde plancapaciteit om het woningbouwproject Wilhelminahaven in procedure te brengen. Verder is gevraagd een passend voorstel uit te werken voor een (sub)regionale woningbouwopgave en programma.