



gemeente **Oosterhout**



## NOTA VOOR DE RAAD

**Datum:** 11 april 2017

**Nummer raadsnota:** BI.0170039

**Onderwerp:** Raadsvoorstel tot het opnieuw vaststellen van het bestemmingsplan Wilhelminahaven

**Portefeuillehouder:**

Willemsen

**Bijlagen:**

**Ter inzage:**

1. Windklimaatonderzoek Peutz d.d. 25 november 2016
2. Verkeersonderzoek Antea d.d. 2 februari 2017
3. Second opinion Vialis verkeersonderzoek Antea
4. Concept-bestemmingsplan "Wilhelminahaven"

**Voorstel:**

1. Kennis nemen van de uitgebrachte rapportages inzake windhinder en verkeersafwikkeling en instemmen met de hierin getrokken conclusies;
2. Besluiten tot aanpassing van de verkeersregelinstallaties op de Bredaseweg conform het advies uit het verkeersonderzoek;
3. De middelen beschikbaar stellen tot aanpassing van de verkeersregelinstallaties op de in de nota genoemde kruispunten;
4. Het bestemmingsplan "Wilhelminahaven" vaststellen conform dit in het raadsvoorstel gegeven adviezen.

### Samenvatting

Door uw raad is op 20 oktober 2015 het bestemmingsplan Wilhelminahaven vastgesteld. Tegen dit bestemmingsplan is door twee belanghebbenden beroep aangetekend bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Beide beroepschriften zijn op 21 juni 2016 behandeld tijdens een zitting en op 3 augustus 2016 heeft de Raad van State uitspraak gedaan, inhoudende dat uw besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan is vernietigd.

Uit de uitspraak van de Raad van State volgt dat er aanvullend onderzoek naar mogelijke windhinder moet worden gedaan en dat het mogelijk maken van ontmoetingsplaatsen voor jongeren en/of ouderen onvoldoende is gemotiveerd. De belangrijkste overweging die heeft geleid tot vernietiging, heeft betrekking op de vraag in hoeverre er sprake zal zijn van een aanvaardbare verkeerssituatie op de Bredaseweg. De Raad van State is van mening dat de gemeente onvoldoende heeft onderbouwd, dat hiervan sprake is. Om deze reden is nieuw onderzoek gedaan naar de toekomstige verkeerssituatie nabij het plangebied. Op basis hiervan moet de gemeenteraad een nieuw voorstel worden gedaan tot vaststelling van het bestemmingsplan.

## **Wat willen we bereiken?**

Nadat opnieuw is besloten tot vaststelling van het bestemmingsplan en nadat dit bestemmingsplan in werking is getreden, kan gestart worden met de bouw van de in het plangebied voorziene woningen. Hiermee krijgt de voormalige bedrijfslocatie aan de Bredaseweg een passende bestemming, die de ruimtelijke kwaliteit van dit deel van de gemeente Oosterhout ten goede zal komen. Inmiddels hebben zich al de nodige geïnteresseerden voor een woning in dit plan gemeld.

## **Wat gaan we daarvoor doen?**

Door de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State zijn op basis van een drietal aspecten de ingediende beroepen gegrond verklaard, hetgeen heeft geleid tot vernietiging van het bestemmingsplan. Deze aspecten worden hieronder benoemd, waarna per aspect de (re)actie wordt vermeld met een voorstel aan de raad. Tevens wordt ingegaan op de gevolgde procedure ten aanzien van dit bestemmingsplan, nadat door de Raad van State uitspraak hierover is gedaan.

### Windhinder

#### *Uitspraak Raad van State*

In het bestemmingsplan is beschreven dat een omgevingsvergunning voor een gebouw hoger dan 20 meter (de zogenaamde kanaaltoren in het zuidwestelijk deel van het plangebied), alleen kan worden verleend indien uit de onderzoeksresultaten van een windhinderonderzoek blijkt dat er geen onevenredige schade wordt veroorzaakt aan de monumentale bomen ter plaatse van de aanduiding "overige zone- windhinderzone monumentale bomen". De regeling ziet hiermee niet op het voorkomen van onaantvaardbare windhinder voor de omgeving, mogelijke windhinder of windgevaar. In het kader van het bestemmingsplan is onderzoek gedaan naar windhinder, maar hiermee wordt echter geen definitief uitsluitel gegeven dat er geen windhinder ontstaat. Dit moet nader onderzocht worden.

#### *Reactie gemeente*

Door het bureau Peutz is een aanvullend windklimaatonderzoek verricht voor het plangebied. Dit onderzoek dateert van 25 november 2016 en is als bijlage bij dit voorstel gevoegd. Op basis van een computermodel is een indicatief onderzoek gedaan naar de te verwachten windklimaat situatie rondom de geplande bebouwing in de wijk Wilhelminahaven. Geconcludeerd is dat in een beperkt aantal delen van het gebied weliswaar een matig windklimaat voor lopen wordt verwacht, maar dat het plan voldoet aan de norm die daarvoor geldt. Buiten het plangebied zal er geen sprake zijn van windhinder. Geadviseerd wordt om de terreininrichting c.q. de geplande begroeiing in het gebied ten zuidoosten van de kanaaltoren af te stemmen op de windsituatie, teneinde het windklimaat nabij de daar gesitueerde nieuwe woningen te verbeteren. Voorgesteld wordt in te stemmen met de conclusies van het onderzoek. Door de ontwikkelaar zal het advies worden meegenomen bij de plannen tot inrichting van het terrein.

### Gebruik als ontmoetingsplaats

#### *Uitspraak Raad van State*

In de bestemmingsomschrijving van de bestemmingen "groen" en "verkeer" is opgenomen dat de gronden met deze bestemming mede bestemd zijn voor ontmoetingsplaatsen voor jongeren en/of ouderen. De Raad van State vindt de noodzaak voor deze planregel onvoldoende onderbouwd.

#### *Reactie gemeente*

Deze bepaling is een standaardbepaling welke in de bestemmingsplanbepalingen van de gemeente Oosterhout wordt opgenomen. Deze standaardbepalingen houden niet in dat deze moeten worden overgenomen in bestemmingsplan, hiervan kan gemotiveerd worden afgeweken. Het is inderdaad zo, dat een onderbouwing vanuit een goede ruimtelijke ordening niet valt aan te geven. Om deze reden

wordt voorgesteld deze bepaling te schrappen uit het bestemmingsplan. Deze bepaling zal voortaan ook niet meer worden opgenomen in de andere door de gemeente op te stellen bestemmingsplannen.

## Verkeerstoename

### *Uitspraak Raad van State*

In het verkeersonderzoek d.d. 27 november 2013 wordt aangegeven dat op het gedeelte van de Bredaseweg, tussen de kruispunten Wilhelminalaan en Ridderstraat de I/C verhouding in de avondspits rond de 90% ligt. In het verrichte vervolgonderzoek wordt vervolgens geconcludeerd dat de kruising Bredaseweg/Ridderstraat niet in staat zal zijn om de verkeersgeneratie in de autonome situatie (zonder de ontwikkeling van de Wilhelminahaven) goed te verwerken. Dit geldt zowel bij het huidige regelprogramma als bij een aangepast regelprogramma voor de verkeersregelinstallaties.

In het vervolgonderzoek d.d. 25 april 2014 wordt opgemerkt dat een beperking van het aantal rijrichtingen een goede kans lijkt te bieden om de doorstroming op termijn te garanderen, ook bij de ontwikkeling van het plangebied. Deze oplossingsrichting is niet nader onderzocht. Hiermee concludeert de Afdeling dat het standpunt dat het plan niet tot onaanvaardbare effecten op de doorstroming van de Bredaseweg zal leiden onvoldoende onderbouwd is. Hierbij geeft men ook aan dat onduidelijk is of de maatregelen die tot een verbetering van de doorstroming zouden leiden ook daadwerkelijk genomen zullen worden. De Raad van State stelt dat aannemelijk gemaakt moet worden dat een toename van de verkeersbelasting vanuit een oogpunt van een goede ruimtelijke ordening aanvaardbaar is.

### *Reactie gemeente*

Door Antea is een aanvullend verkeersonderzoek uitgevoerd (rapport Verkeersonderzoek omgeving Wilhelminahaven van 2 februari 2017). Het betreft een nadere analyse van de verkeersafwikkeling op kruispuntniveau. Uit eerder onderzoek blijkt dat er op het wegvak Bredaseweg ten noorden van het plangebied sprake is van een te hoge I/C-verhouding in de avondspits. Een te hoge I/C-verhouding is een indicator voor een verminderde verkeersafwikkeling en maakt een nadere analyse van de verkeersafwikkeling op kruispuntniveau noodzakelijk.

De kruispunten Bredaseweg/Ridderstraat/Molenstraat en Bredaseweg/Van Liedekerkestraat/Wilhelminalaan zijn nader onderzocht middels een microsimulatie. Naast de verkeersafwikkeling in de huidige situatie is de verkeerssituatie in 2026 (zonder ontwikkeling Wilhelminahaven) en de verkeerssituatie 2026 met de ontwikkeling Wilhelminahaven in beeld gebracht.

De mate van verkeersafwikkeling van de kruispunten wordt gemiddeld door:

- gemiddelde en maximale wachtrijlengte op toeleidende wegen
- gemiddelde wachttijd per rijrichting

Ook is in beeld gebracht hoe lang de stagnatie zich voordoet.

Het onderzoek wijst uit dat met de huidige inrichting van beide kruispunten en de huidige verkeersregelingen, de verkeersafwikkeling in zowel de autonome situatie (planjaar 2026 zonder ontwikkeling Wilhelminahaven) als in de plansituatie (planjaar 2026 met woningbouw Wilhelminahaven) forse wachtrijvorming ontstaat op de Bredaseweg Zuid. De wachttijd in de avondspits kan oplopen tot 15 respectievelijk 16 minuten op dit wegvak. Op de andere richtingen blijven de wachttijden binnen de gangbare normen. Dit beeld sluit aan bij de huidige situatie waarbij de wachtrij op de Bredaseweg Zuid beduidend langer is dan op de overige richtingen.

De huidige, voertuigafhankelijke verkeerslichtenregeling, waarbij een filedetectie is opgenomen en prioriteit wordt gegeven aan het verkeer op de centrumring (volgens beleid "verkeersregelstrategie hoofdwegenet 2009") is mede debet aan de lange wachtrijvorming op de Bredaseweg Zuid. Voornoemd beleid is door het college vastgesteld in februari 2009 en kan worden gezien als een nadere uitwerking van het mobiliteitsplan, dat door de gemeenteraad is vastgesteld in november 2007. De regelstrategie kan worden gezien als een vertaling van het mobiliteitsplan naar tactisch niveau,

waarin wordt vastgelegd via welke routes het gemotoriseerd verkeer in Oosterhout bij voorkeur wordt afgewikkeld. In het voorstel tot het vaststellen van deze regelstrategie is verder aangegeven dat deze een streefbeeld weergeeft, bij de verdere uitwerking van de diverse plannen en projecten moet blijken in welke mate de beoogde effecten gerealiseerd kunnen worden. In het kader van het plan Wilhelminahaven blijkt nu dat de doorstroming op de Bredaseweg-Zuid te veel belemmerd wordt door het huidige regelprogramma. De verkeersafwikkeling op de Bredaseweg Zuid zou een hogere prioriteit moeten krijgen dan in de huidige regeling is voorzien, teneinde te voorkomen dat hier opstoppingen gaan ontstaan.

Vervolgens zijn in het onderzoek twee kansrijke oplossingsrichtingen nader onderzocht, te weten optimalisatie van de verkeersregelininstallatie (waarbij de regeling vervangen wordt door een "starre" regeling en prioriteit wordt gegeven aan de afwikkeling van het Noord – Zuid gerichte verkeer) en beperking van het woningbouwprogramma voor Zwaai kom tot 500 in plaats van 1000 woningen.

Met deze oplossingsrichtingen kan de wachttijd op de Bredaseweg Zuid aanzienlijk worden teruggebracht, naar iets meer dan 2 minuten, terwijl de wachttijden op de overige wegen binnen de norm van 120 seconden blijven. Aldus wordt (ook ten opzichte van de huidige situatie) een aanzienlijke besparing gerealiseerd van het totaal aantal voertuigverliesuren per spitsuur. Wel nemen de wachttijden voor het langzaam verkeer iets toe en wordt afgeweken van het tot op heden gevoerde beleid omdat de afwikkeling van het Noord – Zuid gerichte verkeer in de voorgestelde regeling prioriteit krijgt boven de verkeersafwikkeling op de Ridderstraat (onderdeel van de centrumring). Echter in dit geval is dat verdedigbaar.

Gelet op de voornoemde uitspraak van de Raad van State kan aan de hand van het onderzoek geconcludeerd worden dat:

- ondanks de hoge I/C-verhouding in de plansituatie (2026 met ontwikkeling Wilhelminahaven) met een aanpassing van de verkeersregelingen op beide kruispunten de verkeersafwikkeling wordt verbeterd (ten opzichte van zowel de huidige als de autonome situatie);
- met een aanpassing van de verkeersregeling (aanpassing software) waarbij een harde koppeling wordt opgenomen voor de routes Bredaseweg Zuid – Van Liedekerkestraat en vice versa op alle rijrichtingen een aanvaardbare verkeerssituatie ontstaat. Deze keuze wijkt af van het huidige beleid (zoals vastgelegd in de Verkeersregelstrategie Oosterhout) waarbij verkeer op de centrumtangente (hier Ridderstraat) prioriteit heeft boven de richting Bredaseweg Zuid;
- het wijzigen van de verkeerscirculatie, zoals bij het eerdere onderzoek werd voorgesteld, onvoldoende probleemoplossend vermogen heeft.

Deze conclusie geldt voor zowel de situatie waarbij het toekomstig woongebied Zwaai kom wordt ontwikkeld met 500 als met 1000 woningen. Zoals bekend mogen er op grond van het vigerende bestemmingsplan (vastgesteld in 2005) in totaal 1.000 woningen worden gebouwd. Op 15 oktober 2014 heeft de raad een Nota van uitgangspunten opgesteld voor de Zwaai kom, op basis waarvan het aantal te bouwen woningen is verlaagd tot 690 te bouwen woningen. Binnenkort zal een voorontwerp van een nieuw bestemmingsplan voor de Zwaai kom in procedure worden gebracht, op basis waarvan dit woningaantal verder wordt verlaagd tot ongeveer 500 woningen.

Concreet betekent dit dat de toelichting op het bestemmingsplan in bovenstaande zin wordt aangevuld (verwezen wordt naar het concept van dit bestemmingsplan, zoals dat in de leeskamer van de raad ter inzage is gelegd).

### *Second opinion*

Aan Vialis is verzocht een second opinion uit te brengen ten aanzien van het onderzoek van Antea. Vialis is ingegaan op de onderzoeksopzet en de gepresenteerde resultaten uit het verkeersonderzoek Wilhelminahaven en omgeving van 2 februari 2017.

Vialis komt tot de conclusie dat de door Antea in het bovengenoemde rapport voorgestelde oplossing (optimalisatie verkeersregelingen) afdoende oplossend vermogen heeft om het extra verkeer als gevolg van de ontwikkeling Wilhelminahaven te verwerken. Ook over de onderzoeksopzet zijn geen

significante opmerkingen. De voorgestelde oplossing, het optimaliseren van de verkeersregelingen, heeft het effect zoals beschreven in het rapport van Antea.

### Procedure

De uitspraak van de Raad van State heeft vooral betrekking op de motivering van het bestemmingsplan. Derhalve zijn nadere onderzoeken uitgevoerd op basis waarvan de toelichting van het bestemmingsplan kan worden aangepast en er alsnog sprake is van een deugdelijke motivering. Omdat het bestemmingsplan inhoudelijk niet wordt gewijzigd (alleen de bedoelde planregels inzake ontmoetingsplaatsen worden geschrapt en de toelichting wordt op onderdelen aangepast), kan uw raad dit bestemmingsplan (nu de nadere onderzoeken zijn uitgevoerd) opnieuw vaststellen. Daarvoor is het niet nodig om het bestemmingsplan eerst opnieuw in ontwerp ter inzage te leggen. Wel is er tegen die nieuwe vaststelling opnieuw beroep mogelijk door de (twee) partijen die dat eerder ook gedaan hebben. Het eventueel nieuw in te stellen beroep kan alleen nog betrekking hebben op de vraag of de raad op basis van de nieuwe onderzoeken over windhinder en de verkeerssituatie in redelijkheid heeft kunnen beslissen om het plan (opnieuw) vast te stellen. Tevens zou in theorie door anderen beroep kunnen worden ingesteld tegen het schrappen van de regels inzake ontmoetingsplaatsen. Het gaat er dus vooral om dat het nieuwe besluit, mede op basis van de alsnog uitgevoerde onderzoeken, goed gemotiveerd is.

Gelet op het voorgaande wordt voorgesteld om te besluiten dat de geadviseerde aanpassing van de verkeersregelinstallatie aan de Bredaseweg gerealiseerd wordt, de daartoe benodigde middelen gereserveerd zullen worden en het bestemmingsplan "Wilhelminahaven" vast te stellen conform dit in het raadsvoorstel gegeven adviezen.

### **Wat mag het kosten?**

In het kader van de Perspectiefnota zal uw raad gevraagd worden om de nodige middelen beschikbaar te stellen om de verkeersregelinstallaties op de kruispunten Bredaseweg/Ridderstraat/ Molenstraat en Bredaseweg/van Liedekerkestraat/ Wilhelminalaan aan te passen.

In de gesloten anterieure overeenkomsten tussen de ontwikkelaar en de gemeente is onder andere aangegeven dat alle kosten die verband houden met het project, voor rekening en risico zijn van de ontwikkelende partij. Daarnaast zijn met de ontwikkelende partij afspraken gemaakt over de exploitatiekosten zoals de ambtelijke kosten, groenfonds en fonds bovenwijkse voorzieningen. De kosten voor de voorgestelde aanpassing van de verkeersregelinstallaties worden niet verhaald op de ontwikkelaar. Reden hiervan is, zoals blijkt uit dit raadsvoorstel, dat de wachtrijvorming op de Bredaseweg-Zuid nagenoeg niets te maken heeft met de onderhavige planontwikkeling maar te maken heeft met de autonome groei van het verkeer.

Gelet op het voorgaande is het niet nodig een exploitatieplan vast te stellen. Voorgesteld wordt dan ook om voor dit bestemmingsplan geen exploitatieplan vast te stellen.

### **Op welke manier is/wordt vormgegeven aan burgerparticipatie?**

Zoals hiervoor is aangegeven, gaat het hierbij om een hernieuwde vaststelling van het bestemmingsplan op basis van een betere motivering van de gevolgen van het plan voor het windklimaat en de verkeerssituatie. De inhoud van het plan wordt niet gewijzigd (behoudens het schrappen van de bepaling ten aanzien van ontmoetingsplaatsen). Om deze reden is geen vorm gegeven aan burgerparticipatie.



Nummer: BI.0170039

DE RAAD VAN DE GEMEENTE OOSTERHOUT;

Gelet op het bepaalde in de Wet ruimtelijke ordening en de Algemene wet bestuursrecht;

Gelezen het voorstel van het college van 11 april 2017;

overwegende, dat de raad op 20 oktober 2015 het bestemmingsplan "Wilhelminahaven" heeft vastgesteld;

dat tegen dit vastgestelde bestemmingsplan beroep is aangetekend bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State;

dat de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State in haar uitspraak van 3 augustus 2016 de ingestelde beroepen deels gegrond heeft verklaard en het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan heeft vernietigd;

dat uit voornoemde uitspraak volgt dat er aanvullend onderzoek moet worden gedaan naar mogelijke windhinder, dat de noodzaak van ontmoetingsplaatsen voor jongeren en/of ouderen binnen de bestemmingen Groen en Verkeer onvoldoende is gemotiveerd en dat het de vraag is in hoeverre er sprake zal zijn van een aanvaardbare verkeerssituatie op de Bredaseweg;

dat er nader onderzoek is gedaan naar de vraag of er sprake is van mogelijke windhinder en naar de vraag of er sprake zal zijn van een aanvaardbare verkeerssituatie op de Bredaseweg;

dat deze onderzoeken hebben uitgewezen dat er met bepaalde te nemen maatregelen sprake zal zijn van een aanvaardbaar windklimaat in het plangebied en er van windhinder buiten het plangebied zonder meer geen sprake zal zijn, alsmede van een aanvaardbare verkeerssituatie;

dat deze onderzoeken deel uitmaken van het bestemmingsplan en dat de toelichting op het bestemmingsplan op deze aspecten is aangevuld c.q. gewijzigd in vergelijking met het op 20 oktober 2015 vastgestelde bestemmingsplan;

dat de noodzaak van ontmoetingsplaatsen voor jongeren en/of ouderen binnen de bestemmingen Groen en Verkeer inderdaad onvoldoende is gemotiveerd en ook niet aanwezig is, zodat de mogelijkheid hiertoe wordt geschrapt uit de bestemmingen Verkeer en Groen;

**BESLUIT:**

1. Kennis te nemen van de gedane onderzoeken inzake windhinder en de verkeerssituatie;
2. Met inachtneming van deze onderzoeken het bestemmingsplan "Wilhelminahaven" met planidentificatienummer NL.IMRO.0826.BSPWILHELMINA-VA01 vast te stellen, zoals ook weergegeven in de bij dit besluit behorende en als zodanig gewaarmerkte toelichting, verbeelding en regels;
3. Voor het bestemmingsplan "Wilhelminahaven" geen exploitatieplan vast te stellen.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van 16 mei 2017.

DE RAAD VOORNOEMD,

 , voorzitter  
 , griffier

Op dit besluit is afdeling 2 van hoofdstuk 1 van de Crisis- en herstelwet van toepassing. Dit betekent onder andere dat, indien daartegen beroep wordt ingesteld, a. de beroepsgronden in het beroepschrift worden opgenomen, b. het beroep niet-ontvankelijk wordt verklaard, indien binnen de beroepstermijn geen gronden zijn ingediend, en c. deze na afloop van de beroepstermijn niet meer kunnen worden aangevuld.