



gemeente **Oosterhout**

**REACTIENOTA ZIENSWIJZEN ONTWERPBESTEMMINGSPLAN
"Arendsplein (herontwikkeling bankenlocatie)".**

Inhoud

1. Aanleiding	2
2. Omgevingsdialoog	2
3. Vooroverleg	2
4.1 <i>Lijst indieners zienswijze</i>	3
4.2. <i>Samenvatting zienswijze en gemeentelijk standpunt daarover</i>	3
4.2.1. Reclamant 1	3
4.2.2. Reclamant 2	4
4.2.3 Reclamant 3	4
4.2.4 Reclamant 4	6
4.2.5 Reclamant 5	7
4.2.6 Reclamant 6	9
4.2.7. Reclamant 7	11
4.2.8. Reclamant 8	12
5. Planaanpassingen naar aanleiding van ingediende reacties	13
6. Ambtshalve planaanpassingen	13

BIJLAGE:

1. Lijst met reclamanten (vertrouwelijk in verband met de Algemene Verordening Gegevensbescherming).

1. Aanleiding

De gemeente Oosterhout is samen met twee ontwikkelende partijen voornemens de bestaande bankgebouwen (Rabobank en ABN AMRO) aan het Arendsplein en een deel van het winkelcentrum Arendshof II te slopen ten behoeve van de ontwikkeling van drie appartementengebouwen. Deze appartementengebouwen worden respectievelijk 5, 6 en 7 bouwlagen hoog met bijbehorende opbouwen en setbacks. Ook wordt het openbaar gebied heringericht ten behoeve van de benodigde ontsluiting, het parkeren en het creëren van een groene verblijfsruimte waarin de bestaande monumentale bomen behouden blijven. Voor de ontwikkeling is in mei 2020 de stedenbouwkundige visie Arendsplein vastgesteld.

Deze herontwikkeling past niet binnen het geldende bestemmingsplan "Centrum 2017". Reden om een procedure tot wijziging van het geldende bestemmingsplan te starten.

2. Omgevingsdialoog

In het kader van het opstellen van de stedenbouwkundige visie Arendsplein in 2017 heeft inspraak plaatsgevonden. In het kader van de actualisatie van de stedenbouwkundige visie Arendsplein heeft op 23 januari 2020 opnieuw een informatieavond plaatsgevonden waarop omwonenden en belangstellenden hun reactie konden geven en vragen konden stellen. De opmerkingen zijn door de gemeenteraad meegewogen bij vaststellen van de visie in het voorjaar van 2020.

De aangepaste plannen voor Arendsplein 70 (locatie ABN AMRO) zijn in september 2020 aan omwonenden gepresenteerd. Ook is er een klankbordgroep opgericht waar afstemming mee plaatsvindt.

De verslagen van deze bijeenkomsten zijn in de bijlage van het bestemmingsplan opgenomen.

3. Vooroverleg

In het kader van het vooroverleg als bedoeld in artikel 3.1.1. van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is het concept-ontwerp van het bestemmingsplan toegezonden aan de overleginstanties. De provincie heeft laten weten dat het plan in overeenstemming is met de provinciale belangen, zoals die zijn verwoord in de Brabantse Omgevingsvisie en de Interim Omgevingsverordening Noord-Brabant. Waterschap Brabantse Delta heeft een positief wateradvies gegeven, omdat de belangrijkste uitgangspunten voor het waterschap naar wens zijn opgenomen in het concept-ontwerpbestemmingsplan.

De brandweer heeft namens de Veiligheidsregio Midden- en West-Brabant een advies uitgebracht. Voor externe veiligheid is aangegeven dat kan worden volstaan met een verwijzing naar het standaardadvies. Paragraaf 5.13 is hierop aangepast en het standaardadvies is als bijlage 13 opgenomen. De bereikbaarheid van het plangebied is beoordeeld aan de hand van afdeling 6.8 van het Bouwbesluit 2012 en de Beleidsregels Bereikbaarheid en Bluswatervoorziening. Daarbij is geconstateerd dat de route naar het appartementengebouw op de locatie van de ABN AMRO en de toegang tot de parkeergarage van Arendshof II een doodlopende route is die de maximaal toegestane lengte van 80 meter bereikt of wellicht met een aantal meters overschrijdt. In overleg met brandweer zal het openbaar gebied zodanig worden heringericht dat de veiligheid is gegarandeerd dat hulpdiensten te allen tijde tijdig het plangebied kunnen bereiken. Wat betreft bluswatervoorzieningen is aangegeven dat wordt voldaan aan de daarvoor geldende eisen. Ook wordt voldaan aan de opkomsttijd van de brandweer van maximaal 12 minuten.

4. Zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan "Arendsplein (herontwikkeling bankenlocatie) heeft van donderdag 10 juni tot en met woensdag 21 juli 2021 ter inzage gelegen. Publicatie hiervan heeft plaatsgevonden op woensdag 9 juni 2021 in het huis-aan-huis weekblad, op de gemeentelijke website, het gemeenteblad en de Staatscourant.

Gedurende de termijn van ter inzagelegging bestond de gelegenheid om schriftelijk en mondeling op het plan te reageren door de indiening van een zienswijze. Van deze gelegenheid is tijdig gebruik gemaakt door 8 instantie c.q. personen.

De reactienota wordt ter besluitvorming voorgelegd aan de gemeenteraad.

4.1 Lijst indieners zienswijze

In verband met de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG) worden de persoonsgegevens van de indieners van zienswijzen uitsluitend weergegeven in de vertrouwelijke bijlage 1. "Lijst indieners reacties". Deze persoonsgegevens worden niet openbaar gemaakt. Voor de inhoud van dit verslag wordt volstaan met de nummers welke aan de brieven zijn toegekend

Reclamant	Datum reactie
1	Schriftelijke zienswijze van en 13 juli geregistreerd op 16 juli 2021
2	Schriftelijke zienswijze van 13 juli geregistreerd op 16 juli 2021
3	Schriftelijke zienswijze van 13 juli geregistreerd op 16 juli 2021 en nadere aanvulling van 14 juli ontvangen op 19 juli 2021
4	Schriftelijke zienswijze van 13 juli geregistreerd op 16 juli 2021
5	Schriftelijke zienswijze proforma 20 juli ontvangen op 20 juli 2021 Schriftelijke aanvulling zienswijze 11 augustus 2021 conform afspraak
6	Schriftelijke zienswijze 18 juli 2021 ontvangen op 20 juli 2021
7	Schriftelijke zienswijze 20 juli 2021 ontvangen op 21 juli 2021
8	Schriftelijke zienswijze van 13 juli ontvangen op 16 juli 2021

4.2. Samenvatting zienswijze en gemeentelijk standpunt daarover

4.2.1. Reclamant 1

<i>Zienswijze reclamant</i>	<i>Standpunt gemeente</i>
Reclamant geeft aan dat parkeren voor de bewoners in de Gasstraat lastig is. Klanten van de Jumbo, Hema, etc. parkeren in de Gasstraat hierdoor is er geen plek meer voor de bewoners. Reclamant stelt voor dat voor elke huisnummer in de Gasstraat een vaste parkeerplaats wordt gereserveerd.	Deze zienswijze heeft geen betrekking op de beoogde ontwikkeling en het ontwerpbestemmingsplan. Het nu voorliggende bestemmingsplan heeft een sluitende parkeerbalans waarin de parkeerbehoefte van het plan deels op eigen terrein en deels in de openbare ruimte wordt opgelost zonder dat dit leidt parkeeroverlast. De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingplan. Vanuit verkeer wordt wel ingegaan op uw voorstel. In het centrum is niet haalbaar om voor iedere woning een eigen parkeerplaats te reserveren in de eigen straat. Parkeerplaatsen zijn schaars en worden niet 24 uur per dag gebruikt door dezelfde auto in het centrum. Voor het centrum van Oosterhout worden parkeervergunningen verleend. Dit systeem zorgt dat parkeerplaatsen flexibel kunnen worden gebruikt door bewoners en bezoekers van de

	stad.
--	-------

4.2.2. Reclamant 2

<i>Zienswijze reclamant</i>	<i>Standpunt gemeente</i>
<p><i>Reclamant verzoekt om het tijdelijke verkeer via de noordzijde van het Arendsplein weg te laten rijden in plaats van de zuidzijde in verband met spelende kinderen.</i></p>	<p>Deze zienswijze heeft geen betrekking op het ontwerpbestemmingsplan maar op de beoogde tijdelijke verkeersmaatregelen die genomen wordt tijdens de sloop- en bouwwerkzaamheden en de herinrichting van het openbare gebied. Om de locatie van het voormalige Rabobank-gebouw op een verantwoorde en veilig wijze te kunnen slopen en te bebouwen wordt de directe relatie tussen Gasstraat en Kegelstraat tijdelijk opgeheven. Het autoverkeer uit de eenrichting straten Bredaseweg en Gasstraat worden ontsloten door een tijdelijke verbindingsweg tussen het parkeerterrein Arendsplein West en de Willemstraat. In principe is zowel een noordelijke als een zuidelijke verbinding mogelijk. Uw voorstel zal worden meegewogen bij de uiteindelijke besluitvorming van de verkeersmaatregel.</p> <p>De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.</p>

4.2.3 Reclamant 3

<i>Zienswijze reclamant</i>	<i>Standpunt gemeente</i>
<p><i>Reclamant verzoekt om een 0-meting van het appartementengebouw Uylenburght.</i></p>	<p>De zienswijze heeft geen betrekking op het ontwerpbestemmingsplan, maar op de uiteindelijke uitvoering van de sloopmelding danwel de omgevingsvergunning activiteit bouwen.</p> <p>In de anterieure overeenkomsten tussen de ontwikkelaar en de gemeente is opgenomen dat voor o.a. het appartementencomplex Uylenburght een 0-meting moet plaatsvinden voor de sloop- en bouwwerkzaamheden.</p> <p>De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.</p>
<p><i>Reclamant maakt zich zorgen over het woongenot door de beoogde ontwikkeling. Het vrije uitzicht in het zuiden vanaf de 3^e en 4^e verdieping zal verdwijnen door de realisatie van het beoogde Altera-gebouw van maximaal 22,5 meter hoog. Daarnaast wordt het nieuwe appartementengebouw op de locatie van de voormalige ABN AMRO maximaal 16,5 meter hoog.</i></p> <p><i>Reclamant vindt deze hoogten detoneren in de omgeving en deze hoogten beperken het bestaande vrije uitzicht van de bewoners.</i></p> <p><i>De ontwikkeling moet komen te liggen in een</i></p>	<p>Uit vaste jurisprudentie van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State blijkt dat er geen recht op blijvend vrij uitzicht bestaat.</p> <p>Het uitzicht van een deel van de bewoners van het appartementengebouw zal wijzigen. De aantasting van het uitzicht is echter niet zo ernstig dat hieraan doorslaggevende betekenis toekomt. Hierbij moet ook worden opgemerkt dat de afstand van 40 en 60 meter tussen de nieuw te bouwen appartementengebouwen en het bestaande woongebouw aanvaardbaar wordt geacht. Zeker gezien het feit dat deze ontwikkeling midden in het centrum van de</p>

parkachtige setting en monumentale bomen blijven behouden, maar waarom moet de eik nabij de locatie ABN-AMRO dan worden gekapt?

Reclamant verzoekt het bestemmingsplan te beperken tot 3 appartementengebouwen met maximaal 5 bouwlagen.

gemeente plaatsvindt.

De basis voor het bestemmingsplan is de stedenbouwkundige visie die in 2017 is opgesteld en die in 2020 nog is geoptimaliseerd. In de visies zijn de locaties als ook de hoogte van de gebouwen vastgelegd. De beoogde hoogtes in het centrum van Oosterhout zijn in stedenbouwkundig- en ruimtelijk oogpunt aanvaardbaar.

De nieuwe gebouwen sluiten met hun profiel aan op de bestaande context. Veel gebouwen uit de omgeving bestaan uit twee tot drie lagen met een kap, sommige gebouwen hebben vier lagen met een kap zoals de woongebouwen aan de noordzijde van het plangebied en de bebouwing aan de Prins Frederikstraat. In het gebied wordt vaak vanaf de derde laag de kap aangezet om het profiel wat meer in balans te krijgen. In de geplande nieuwbouw wordt deze lijn opgepakt. Alle nieuwe gebouwen krijgen vanaf de derde laag een terugliggende laag om een wijkende bouwmassa te realiseren. Vanuit verschillende invalshoeken worden accenten voorgesteld om de karakteristiek van het plan te versterken.

De stedenbouwkundige visies zijn voorgelegd aan omwonenden en uiteindelijk ook vastgesteld door de gemeenteraad.

Het algemeen maatschappelijk belang om te voorzien in de woningbehoefte en het leefbaar, vitaal en toekomstbestendig houden van het centrum (door leegstaande kantoren te transformeren, het kernwinkelgebied te verkleinen en een groene openbare verblijfsruimte te realiseren) is in dit geval groter dan het individuele belang.

Mocht de reclamant vinden dat er sprake is van planologische schade dan is er de regeling zoals opgenomen in afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening. Reclamant kan dan een verzoek hiervoor indienen. Aan het indienen van een verzoek zijn kosten verbonden.

Het kappen van de genoemde eik speelt in het kader van de herinrichting van de openbare ruimte en heeft geen betrekking op het bestemmingsplan. Uw reactie is meegenomen in de reactienota ontwerp openbare ruimte Arendsplein.

Aan het voorstel om maximaal vijf bouwlagen toe te staan voor de drie appartementencomplexen kan niet worden voldaan. Naast de woningbouw is er ook de opgave om de binnenstad vitaal, leefbaar, verbonden en toekomstbestendig te maken. Het nu voorliggende

	<p>plan is zowel ruimtelijk als financieel haalbaar. Het afwaarderen van het plan leidt ertoe dat het plan niet financieel haalbaar is.</p> <p>De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.</p>
<p><i>Reclamant maakt zich zorgen over de sloop van het ABN-AMRO gebouw en de samenhangende verkeersoverlast. Sloop geeft herrie en ongemak maar veroorzaakt ook trillingen. De aan en afvoer van de sloop zorgt ook lawaai en trillingen in de straat. Daarbij komt dat dit punt al een van de drukste plekken is in de binnenstad.</i></p> <p><i>Op dit moment heeft ons complex al last van scheurvorming en deze laten we binnenkort herstellen. We willen door de sloop van het ABN-AMRO niet opnieuw te maken krijgen met scheurvorming.</i></p>	<p>De zienswijze heeft geen betrekking op het ontwerpbestemmingsplan, maar op de uiteindelijke uitvoering van de sloopmelding.</p> <p>Het slopen van de gebouwen moet worden uitgevoerd volgens het Bouwbesluit. Hinder wordt hierdoor voorkomen dan wel tot een aanvaardbaar niveau beperkt.</p> <p>Ook wordt gestreefd om de sloop- en bouwwerkzaamheden van de drie gebouwen af te stemmen en zo kort mogelijk te houden om zo de overlast te beperken voor omwonenden, de winkeliers en andere belanghebbenden.</p> <p>In de anterieure overeenkomst tussen de ontwikkelaar en de gemeente is opgenomen dat voor o.a. het appartementencomplex Uylenburght een 0-meting moet plaatsvinden voor de sloop- en bouwwerkzaamheden.</p> <p>De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.</p>

4.2.4 Reclamant 4

<i>Zienswijze reclamant</i>	<i>Standpunt gemeente</i>
<p><i>Reclamant maakt zich zorgen om het parkeren in de Gasstraat. Op dit moment is parkeren al lastig, maar door het toevoegen van maximaal 154 nieuwe appartementen zal de parkeerdruk nog meer toenemen in het openbare gebied. Nieuwe bewoners van de appartementen kunnen naast hun parkeerplaats op eigenterrein ook een parkeervergunning aanvragen voor het openbare gebied. Dan zal de parkeerdruk op straat nog meer toenemen rondom het Arendsplein. Dit is geen wenselijke ontwikkeling.</i></p> <p><i>Reclamant stelt voor om parkeerplaatsen te realiseren voor het ING-gebouw.</i></p>	<p>De parkeerbalans voor deze ontwikkeling is sluitend, wat betekent dat de parkeerdruk als gevolg van het plan niet tot parkeeroverlast zal leiden in de omgeving zo ook de Gasstraat.</p> <p>De ruimtelijke ontwikkeling aan het Arendsplein heeft geen plicht om bestaande parkeerproblematiek in de omgeving op te lossen.</p> <p>Sinds 1 januari 2021 mogen toekomstige bewoners van nieuwbouwwoningen in het parkeren-gereguleerde gebied, in plaats van twee, maar één parkeervergunning kopen. Hiermee stimuleren wij gebruik van parkeergelegenheid op eigen terrein.</p> <p>In de mobiliteitstoets is beschreven op welke locaties de bewoners (naar verwachting zullen) parkeren ook al hebben ze een parkeervergunning aangevraagd. De verwachting is dat ze daarbij slechts minimaal gebruik zullen maken van de parkeerplaatsen in de openbare ruimte en de momenten waarop ze dat doen de parkeerdruk in het openbare gebied dermate laag is dat dit niet leidt tot overlast.</p>

	De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.
--	--

4.2.5 Reclamant 5

<i>Zienswijze reclamant</i>	<i>Standpunt gemeente</i>
<p><i>Reclamant maakt bezwaar tegen het aspect parkeren en laden en lossen namens zijn client.</i></p> <p>In de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan is aangegeven dat goede bereikbaarheid en voldoende parkeer- en stallingsvoorzieningen aandachtspunten zijn voor het centrum. Daarnaast staat dat aangetoond moet worden dat kan worden voldaan aan het gemeentelijk parkeerbeleid dat is vastgelegd in de Nota Parkeernormen 2019. Naar de mening van cliënte is dat niet gelukt.</p> <p>Reclamant kan zich niet vinden in de mobiliteitstoets van RHO die onderdeel uitmaakt van het ontwerpbestemmingsplan. In de toets wordt niet gekeken naar het effect van de ontwikkeling op het plangebied direct naast en aansluitend op het plangebied. Er wordt uitgegaan van de sloop van een bepaald aantal vierkante meters winkelruimte en daaraan wordt een recht evenredige afname van het aantal bezoekers van het winkelcentrum gekoppeld. In werkelijkheid blijft het grootste deel van het winkelcentrum Arendshof gewoon bestaan. Er verdwijnen winkelmeters, maar het winkelcentrum blijft. Dat een deel van de winkelmeters wordt gesloopt, betekent niet dat er daardoor ook minder bezoekers naar het winkelcentrum komen. Juist niet. Het idee is dat het winkelcentrum wordt opgeknapt en juist méér bezoekers zal gaan trekken, mede vanwege de onderhavige ontwikkeling. Daarom kan de mobiliteitstoets en het ontwerpbestemmingsplan dat daarop is gebaseerd niet in stand blijven.</p> <p>Dé parkeergarage voor het gehele winkelcentrum Arendshof, de Q-park garage, wordt door de ontwikkeling deels gesloopt en deels in gebruik genomen door bewoners en bezoekers van de nieuwe appartementen. In de garage zal dus aanmerkelijk minder plek voor bezoekers van het winkelcentrum overblijven. Dat is schadelijk voor het winkelcentrum in zijn huidige vorm. Zoals de gemeente weet, zal het aansluitende gebied mogelijk ook worden ontwikkeld in samenspraak met uw gemeente. Door de parkeercapaciteit voor de onderhavige ontwikkeling tot het randje te duwen, zal straks een grotere parkeercapaciteit voor nieuwe ontwikkelingen worden geëist: alsdan is immers gebleken dat de nu bedachte</p>	<p>De ruimtelijke ontwikkeling behelst een transformatie van kantoren en winkels naar woningen. Functies verdwijnen en nieuwe functies worden toegevoegd.</p> <p>De methodiek voor het opstellen van de parkeerbalans, zoals beschreven in de Mobiliteitstoets, is geënt op het vastgestelde en vigerende parkeernormbeleid van de gemeente. Daarin wordt de parkeerbehoefte bepaald aan de hand van het aantal vierkante meters vloeroppervlak per functie. Volgens de methodiek ontstaat er verlichting van de parkeerdruk als er vierkante meters functie verdwijnen Deze kan vervolgens voor andere functies worden ingezet. Het gemeentelijke parkeernormenbeleid is gebaseerd op de methodiek die het CROW toepast, hetgeen een methodiek is die juridisch als gangbaar wordt beschouwd.</p> <p>Dat het nieuwe, afgeslankte centrum meer bezoekers gaat trekken dan zoals het oorspronkelijke grotere florerende centrum is niet de verwachting. Het doel is juist om het nieuwe kleinere centrum beter te laten aansluiten op de vraag aan winkelruimte en geen leegstand te hebben. In dat kleinere centrum is de beleving dan vele malen beter. Hetgeen naar verwachting bij zal dragen aan een aantrekkelijker winkelcentrum</p> <p>Op basis van tellingen van eind 2019 (voor Corona) is gebleken dat de parkeerdruk in de parkeergarage op het drukste moment (piekmoment) op zaterdag tussen 14:00 en 15:00 slechts 58% bedraagt De rest van de week is deze zelfs nog lager. De Q-park parkeergarage zal inderdaad deels worden gesloopt en een deel zal worden gereserveerd voor nieuwe bewoners van deze ontwikkeling. Als resultaat daarvan wordt op zaterdagmiddagen een maximale parkeerbezetting verwacht van 89%. Dit is voor een parkeergarage nog acceptabel en komt tegemoet aan een financieel gezonde exploitatie.</p> <p>De maximale bezetting van 85% is bedoeld voor straatparkeerplaatsen en parkeerplaatsen op openbare parkeerterreinen. Voor een gebouwde parkeervoorziening (bv. een parkeergarage) is in</p>

<p>parkeercapaciteit voor de onderhavige ontwikkeling geenszins voldoende is. De gevolgen van de misrekening zullen aldus voor rekening van cliënte komen.</p> <p>Voor wat betreft de maximale parkeerbezetting nog het volgende. Op grond van de Nota Parkeernormen 2019 dienen de benodigde parkeerplaatsen te worden voorzien op eigen terrein. Als dat echt niet lukt, dan kan eventueel bekeken worden of gebruik kan worden gemaakt van openbare parkeerplaatsen. De bezetting van de betreffende openbare parkeerplaatsen mag evenwel inclusief het beoogde gebruik van de door de initiatiefnemer te realiseren ontwikkeling niet hoger uitkomen dan 85%. Rho heeft voor wat betreft de Q-park garage betoogd dat een maximale bezetting van 89% ook wel door de beugel kan. Dat is in strijd met de Nota Parkeernormen 2019. Rho gaat hieraan voorbij en ook in het ontwerpbestemmingsplan wordt dit verder niet als zodanig benoemd.</p> <p>Cliënte vindt dat de parkeerbehoefte op onjuiste wijze is berekend. En zelfs met die onjuiste berekening niet voldoet aan de Nota Parkeernormen 2019. Dit is door Rho en in het ontwerpbestemmingsplan niet onderkend. Het bestemmingsplan dient dan ook niet conform het ontwerp te worden vastgesteld.</p>	<p>de Nota Parkeernormen 2019 geen percentage benoemd. Gangbaar is een maximaal wenselijke bezettingsgraad van 90%.</p> <p>De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan</p>
<p>Laden en lossen: De beoogde ontwikkeling zorgt ervoor dat het winkelcentrum niet kan worden bevoorrad via het Arendsplein. Op het plein zijn (vracht)auto's dan niet langer toegestaan. Op dit moment wordt een deel van het winkelcentrum wel op deze wijze bevoorrad. Uit het ontwerpbestemmingsplan blijkt niet dat hiervoor een goede oplossing is gevonden.</p> <p>Uit de informatie onder het kopje 'Bedrijven en milieuhinder' lijkt zelfs te kunnen worden opgemaakt dat uw gemeente meent dat alle reeds gevestigde bedrijven zich zullen moeten aanpassen aan de komst van de woningen in plaats van andersom. Dat is in strijd met een goede ruimtelijke ordening.</p> <p>Aangegeven is dat er een verkeersbesluit moet worden genomen om de laad-/loszone (Arendsplein) ten behoeve van de winkels in oostelijke richting op te schuiven tot 6 m <i>voorbij het punt waar aan twee zijden winkels zijn gelegen</i>. Cliënte kan zich hier geenszins in vinden. Het laden en lossen zal hierdoor ernstig worden bemoeilijkt. Dit brengt schade mee voor de betreffende winkels. Ook is op voorhand duidelijk dat het klachten zal gaan regenen van de nieuwe bewoners, die last zullen ondervinden van de bemoeilijkte bevoorradings situatie. Het bestemmingsplan dient dan ook niet conform het ontwerp te worden</p>	<p>De huidige bevoorradingsstraat blijft gehandhaafd in het nieuwe plan. Alle winkels kunnen worden bevoorrad. In het nieuwe plan zal inderdaad het Arendsplein voor een groot deel autovrij worden gemaakt. De verbinding tussen Gasstraat en Prins Frederikstraat wordt opgeheven. Bevoorradend verkeer kan aanrijden via de Bredaseweg- Gasstraat of via Kegelstraat.</p> <p>Met het plan worden appartementen naast het winkelcentrum toegelaten. Om te voorkomen dat onaangename geluidhinder zal ontstaan bij de appartementen kan het nodig zijn om een klein deel van de laad- en loszone op te heffen. Dat gebeurt niet met dit plan, maar middels een eventueel te nemen verkeersbesluit. Dat verkeersbesluit wordt pas genomen op het moment dat blijkt dat er geluidhinder ontstaat zoals in het geluidonderzoek van het bestemmingsplan is aangegeven.</p> <p>Daarbij is van belang dat de gemeente een vlakke rijroute van de evt. nieuwe laad- en loszone naar de winkelcentrumingang zal aanleggen voor de rolcontainers (i.p.v. de huidige klinkers). Het voornemen is besproken met de klankbordgroep en uitgenodigde winkeliers ter plaatse. Daaruit bleek dat er redelijkerwijs een goede oplossing was om klachten in de toekomst te voorkomen.</p>

<p>vastgesteld.</p>	<p>Wij hebben met uw client afgesproken dat wij de contactgegevens van de betreffende eigenaren van uw client ontvangen en dat wij dit voornemen ook nog met de eigenaren van de panden bespreken. Zowel uw client als wij hebben de verwachting dat dit naar tevredenheid kan worden opgelost.</p> <p>Nu het plan geen betrekking heeft op het wijzigen van de laad- en loszone is er geen aanleiding het plan aan te passen.</p>
<p>Reclamant verzoekt namens zijn cliënte de zienswijzen gegrond te verklaren, het bestemmingsplan niet vast te stellen danwel vast te stellen met inachtneming van deze zienswijze. De kosten te vergoeden die cliënte heeft gemaakt voor het indienen van deze zienswijze.</p>	<p>De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan. Wij vergoeden de kosten niet die uw client heeft gemaakt voor het indienen van deze zienswijzen.</p> <p>Het aantrekkelijk maken en houden van de binnenstad van Oosterhout is een gezamenlijke opgave van gemeente, winkeliers en vastgoedeigenaren. Samen met uw cliënt worden daar grote stappen in gezet. De aankoop en transformatie van Arendshof 2 is daar een goed voorbeeld van, maar daarmee zijn wij er nog niet. De gemeente ondersteunt in principe de herontwikkeling van winkels tot woningen in Arendshof 1. Dit uiteraard onder voorbehoud van onze publiekrechtelijke verplichtingen en besluitvorming in de raad. Wij gaan graag met uw client in overleg om te komen tot verdere plannen voor deze aanpak.</p>

4.2.6 Reclamant 6

<i>Zienswijze reclamant</i>	<i>Standpunt gemeente</i>
<p>Reclamant maakt bezwaar tegen het ontwerpbestemmingsplan. De beoogde appartementsgebouwen zijn te volumineus voor dit centrumgebied en zullen ook door wonen toe te staan op de begane grond een onaanvaardbare druk op parkeren in de directe omgeving geven. Daarnaast wordt in dit bestemmingsplan geen rekening gehouden met toekomstige ontwikkelingen in dit deel van Oosterhout. Reclamant geeft een toelichting aan de hand van vijf onderwerpen.</p>	<p>Deze reactie is een inleiding op de vijf onderwerpen die erna volgen. Hieronder is per onderwerp (de nadere toelichting) het standpunt van de gemeente weergegeven.</p>
<p>Parkeerbehoefte Reclamant leest in het bestemmingsplan en in de onderliggende stukken dat de beoogde ontwikkeling voldoet aan de parkeernorm 2019. Reclamant is hier niet mee eens. Volgens de reclamant wordt er o.a. gerekend met meetgegevens uit oktober/november 2019. Op dat moment was er al een leegstaand bankgebouw en een half leegstaand bankgebouw. Daarnaast wordt er gerekend met een verdieping in het Arendshof 2 die tot op heden altijd heeft leeggestaan. Deze meetgegevens worden gebruikt in de mobiliteitstoets maar zijn representatief.</p> <p>Reclamant heeft zelf een berekening gemaakt geeft</p>	<p>In oktober en november 2019 heeft er een centrubrede parkeertelling plaatsgevonden. Dit onderzoek betrof straat parkeren én parkeren in gebouwde voorzieningen (waaronder parkeergarage Q-park). Hieruit bleek dat de parkeercapaciteit in de parkeergarage fors onderbenut was. De overcapaciteit is gebruikt om deze ruimtelijke ontwikkeling mogelijk te maken.</p> <p>De parkeertelling heeft plaatsgevonden tijdens representatieve momenten, ruim voordat er beperkingen werden opgelegd vanuit Rijksoverheid op het openbare leven, na de uitbraak van de ziekte Covid-19.</p>

<p>aan dat het plan zal zorgen voor een extra parkeerbehoefte van 135 parkeerplaatsen in plaats van een parkeerverlichting van 7 parkeerplaatsen zoals wordt gesteld in de mobiliteitstoets.</p>	<p>Leegstand van bankgebouwen tijdens deze parkeertelling is niet relevant. De nieuwe situatie biedt parkeergelegenheid voor nieuwe bewoners; op eigen terrein en voor een klein deel in de restcapaciteit op straat.</p> <p>Verder zijn in de parkeerbalans alleen de bruto vloeroppervlakten meegenomen van ruimten die niet langer dan vijf jaar ongebruikt zijn geweest. De bruto vloeroppervlakten zijn bepaald op basis van de norm NEN2580.</p>
<p>Parkeren op eigen terrein nieuwbouw In de toelichting van het bestemmingsplan en tijdens klankbordgroep bijeenkomsten is aangegeven dat het uitgangspunt is parkeren op eigen terrein. Reclamant ziet dat niet terug. Er wordt geparkeerd op het Arendsplein west (25 parkeerplaatsen), een deel van het winkelcentrum Arendshof 2 wordt gesloopt en hierdoor komen 70 parkeerplaatsen te vervallen daarnaast worden er 77 parkeerplaatsen gereserveerd in het Q-park. In tegenstelling tot andere hoogbouwprojecten in Oosterhout wordt het hier wel toegestaan om niet parkeren onder het gebouw.</p>	<p>Het uitgangspunt zoals beschreven in het vastgestelde parkeernormenbeleid van de gemeente is als volgt: Uitgangspunt voor de gemeente is dat de parkeerbehoefte op eigen terrein of binnen de grenzen van het plangebied gerealiseerd wordt, aangevuld met mogelijk gebruik van reeds bestaande parkeerplaatsen.</p> <p>Dit betekent dus dat indien er nog voldoende ruimte beschikbaar is op reeds bestaande parkeerplaatsen in de omgeving deze daarvoor kunnen worden gebruikt.</p>
<p>Parkeervergunning nieuwbouw In de toelichting van het bestemmingsplan staat dat de nieuwe bewoners een parkeervergunning kunnen aanvragen in de directe omgeving van het gebied. Tijdens een KBG-overleg is gezegd dat bewoners op eigen terrein moeten parkeren en dat ze geen parkeervergunning krijgen. Tijdens de inloopavond op 13 juli wordt aangegeven dat alle nieuwe bewoners een parkeervergunning mogen aanvragen. Deze tegenstrijdigheid is een blijk dat er niet goed naar het aspect parkeren is gekeken.</p>	<p>Sinds 1 januari 2021 mogen toekomstige bewoners van nieuwbouwwoningen in het parkeren-gereguleerde gebied, in plaats van twee, maar één parkeervergunning kopen. Hiermee stimuleren wij gebruik van parkeergelegenheid op eigen terrein.</p> <p>Voorheen mochten nieuwe bewoners van een woningbouwontwikkeling, ondanks parkeergelegenheid op eigen terrein, twee parkeervergunningen kopen. Dit is, na besluit van de gemeenteraad, dus ingeperkt.</p> <p>De verslagen van de klankbordgroep zijn bijgevoegd bij het bestemmingsplan.</p>
<p>Toekomstvisie Naast deze ontwikkeling gaan er op korte termijn nog andere ontwikkelingen spelen in deze omgeving. Reclamant verbaast zich erover dat in de mobiliteitstoets geen rekening hiermee wordt gehouden en vindt niet juist en verzoek deze ontwikkelingen alsnog mee te nemen in de mobiliteitstoets. Reclamant geeft aan dat er circa 550 parkeerplaatsen zullen verdwijnen in de binnenstad en dat terwijl de vraag zal gaan toenemen.</p>	<p>Deze ontwikkeling kan en hoeft geen rekening te houden met nog niet concrete toekomstplannen. Na de vaststelling van dit bestemmingsplan ontstaat er een nieuwe situatie voor toekomstige plannen, het vormt het nieuwe uitgangspunt.</p>
<p>Aanpassingen van de drie appartementengebouwen Reclamant stelt voor om de begane grondlaag van alle drie de gebouwen te gebruiken om parkeren op eigen terrein mogelijk te maken. Door dit te doen kan de parkeerplaats Arendsplein west worden gebruikt voor openbare parkeerplaatsen en openbaar groen. Deze aanpassing van het plan is zeer wenselijk ook rekening houdend met de</p>	<p>Op basis van bovenstaande argumenten is hiervoor geen enkele aanleiding. Uw voorstel nemen wij niet over.</p>

andere toekomstige ontwikkelingen	
<p>Conclusie</p> <p>Het ontwerpbestemmingsplan zal moeten worden aangepast om geen extra verkeersoverlast in de directe omgeving te geven, om bereikbaar te blijven voor het winkelend publiek en om qua architectuur (hoogte) passend te zijn in de historische omgeving van de Heuvel, Markt en Rulstraat. Daarnaast zullen nieuwe bewoners ook blij als op eigen terrein onder het gebouw kunnen parkeren.</p> <p>Reclamant vraagt zich af wat het nut is van de klankbordgroep als de parkeerproblematiek niet ter tafel kan komen. Ook vindt hij dat er niet wordt geluisterd naar zijn inhoudelijke tegenargumenten. Er wordt telkens beweerd dat het bestemmingsplan voldoet.</p>	<p>Wij zien op basis van de door reclamant aangedragen argumenten geen aanleiding het ontwerpbestemmingsplan aan te moeten passen. Zoals beschreven in de Mobiliteitstoets wordt geen extra parkeer- en verkeersoverlast verwacht en blijft de bereikbaarheid van het gebied geborgd.</p> <p>De basis voor het bestemmingsplan is de stedenbouwkundige visie die in 2017 is opgesteld en die in 2020 nog is geoptimaliseerd. De beoogde bouwhoogtes en de enkele hoogte accenten in het centrum van Oosterhout zijn in stedenbouwkundig – en ruimtelijk oogpunt aanvaardbaar voor het centrum van Oosterhout. De drie nieuwe appartementencomplexen komen te liggen in een groene parkachtige openbare ruimte. Deze ontwikkeling draagt bij aan de woningbouwbehoefte binnen de gemeente maar ook aan leefbare en vitale en toekomstige binnenstad (door het verkleinen van het winkelgebied en het transformeren van leegstaande kantoren).</p> <p>De klankbordgroep heeft als functie om te informeren en te verifiëren of de aanpak van de planontwikkeling aansluit bij de praktijk. Juist bewoners zijn gebiedsexperts en kunnen dit het beste verwoorden. De gemeente ervaart de inbreng vanuit de klankbordgroep als waardevol.</p> <p>Het thema parkeren is geagendeerd in de klankbordgroep. Op verzoek zijn er aanvullende inhoudelijke overleggen gehouden met een van de leden om gedetailleerd in te gaan op de methodiek zoals vastgelegd in het geldende parkeernormenbeleid van Oosterhout voor het opstellen van een parkeerbalans. Het gemeentelijke parkeernormenbeleid is gebaseerd op de methodiek die het CROW toepast, hetgeen een methodiek is die juridisch als gangbaar wordt beschouwd.</p> <p>De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.</p>

4.2.7. Reclamant 7

<i>Zienswijze reclamant</i>	<i>Standpunt gemeente</i>
Reclamant heeft inhoudelijk dezelfde zienswijze ingediend als reclamant 6. De samenvatting van de zienswijze is te lezen in paragraaf 4.3.6. Reclamant 6.	Reclamant heeft inhoudelijke dezelfde zienswijze ingediend als reclamant 6. Het standpunt ten aanzien van de zienswijze is te lezen in paragraaf 4.2.6. Reclamant 6

4.2.8. Reclamant 8

<i>Zienswijze reclamant</i>	<i>Standpunt gemeente</i>
<p>Reclamant maakt zich zorgen over het aspect parkeren. De gemeenteraad heeft besloten dat alle bewoners in de binnenstad een parkeervergunning mogen aanvragen voor het openbare gebied. Ook als ze op eigen terrein mogen parkeren. Nu de mogelijkheid ook aan de nieuwe bewoners wordt gegeven zal de parkeerdruk in omgeving nog meer gaan toenemen.</p> <p>In het ontwerp van de openbare ruimte zorgen de parkeervakken die haaks op ons wooncomplex zijn ingetekend voor blokkade van onze ingang dat is niet wenselijk. Deze parkeerplaatsen worden ook meegerekend in het bestemmingsplan.</p> <p>Ook met het laden en lossen van bijvoorbeeld Hema bevoorrading wordt in het ontwerp van de openbare ruimte geen rekening gehouden.</p> <p>Ook wordt er in het ontwerp geen rekening gehouden met het soort bewoners. Onze bewoners gebruiken geregeld deeltaxi's etc.</p> <p>Wij verzoeken om de nieuwe bewoners van de appartementengebouwen uit te sluiten voor de parkeervergunningen en ze te verwijzen naar de Q-park.</p>	<p>De zienswijze heeft geen betrekking op het ontwerp bestemmingsplan. Inhoudelijk reageren we wel op de reactie.</p> <p>Sinds 1 januari 2021 mogen toekomstige bewoners van nieuwbouwwoningen in het parkeren-gereguleerde gebied, in plaats van twee, maar één parkeervergunning kopen. Hiermee stimuleren wij gebruik van parkeergelegenheid op eigen terrein.</p> <p>Voorheen mochten nieuwe bewoners van een woningbouwontwikkeling, ondanks parkeergelegenheid op eigen terrein, twee parkeervergunningen kopen. Dit is, na besluit van de gemeenteraad, ingeperkt.</p> <p>In het ontwerp van de openbare ruimte is een omvorming van twee naar zeven parkeerplaatsen in de Gasstraat beoogd. Deze zijn extra boven op de aantallen zoals deze zijn benoemd in de mobiliteitstoets van het bestemmingsplan. Deze zeven parkeerplaatsen maken geen onderdeel uit van het bestemmingsplan. De beoogde parkeerplaatsen belemmeren de ingang van het wooncomplex niet. Er worden géén parkeerplaatsen aangelegd voor de ramen, de deuren, de brievenbussen of de entree van het gebouw.</p> <p>De opmerkingen over het laden en lossen van Hema en gebruik van de deeltaxi hebben geen betrekking op het bestemmingsplan, aangezien de uitbreiding van deze plaatsen daar niet in is opgenomen. Uw opmerking is meegenomen en gewogen in het uitwerken van het definitief ontwerp van de buitenruimte.</p> <p>De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.</p>

5. Planaanpassingen naar aanleiding van ingediende reacties

De ingediende zienswijzen geven geen aanleiding om het ontwerpbestemmingsplan "Arendsplein (herontwikkeling bankenlocatie)" te wijzigen

6. Ambtshalve planaanpassingen

Verbeelding

De functieaanduiding "specifieke vorm van verkeer – voorwaardelijke verplichting" op de verbeelding wordt aangepast, omdat deze nog niet helemaal correct was opgenomen. De aanduiding wordt aan de westzijde ingekort. De aanduiding loopt tot en met de laatste deur in de gevel om te laden en lossen.

Regels

In artikel 4.3.1 onder a en b wordt toegevoegd dat niet de gehele bestemming verkeer moet worden voorzien van stille elementen verharding, een asfalttype of een verharding met gelijkwaardige akoestische eigenschappen. Maar dat er een minimale strook van 1 meter moet worden aangelegd conform het geluidsonderzoek. De regel ziet er als volgt uit:

"4.3.1 Voorwaardelijke verplichting

Ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - voorwaardelijke verplichting' gelden de volgende bepalingen:

- a. Eén jaar na de ingebruikname van het eerste appartement in het zuiden van het zuidoostelijk gelegen bouwvlak binnen de bestemming 'Wonen' is het gebruik van de weg voor de bevoorrading van winkels uitsluitend toegestaan als wordt voldaan aan het bepaalde onder b;*
- b. Binnen de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - voorwaardelijke verplichting' en op de onbebouwde gronden ten oosten van deze aanduiding tot minimaal 6 meter uit de plangrens dient binnen de periode als genoemd onder a een doorlopende strook met een breedte van minimaal 1 meter te zijn voorzien van het volgende wegdektype: stille elementen verharding, een asfalttype of een verharding met gelijkwaardige akoestische eigenschappen;*
- c. Het wegdektype als bedoeld onder b dient in stand te worden gehouden."*

Toelichting

In de milieuparagrafen 5.9.3 en 5.10.2 worden enkele tekstuele aanpassingen gedaan. Ook is de bijlage aanmeldnotitie MER toegevoegd. Inhoudelijk worden geen aanpassingen verricht in de toelichting.