Nota van zienswijzen en wijzigingen ontwerpbestemmingsplan 'Schelversakker 1 Oss - 2022'

I. INLEIDING

Deze nota bevat de volgende onderdelen:
- een weergave van de gevolgde procedure
- een samenvatting van de reacties ('zienswijzen') over het ontwerpbestemmingsplan
- ons besluit over de zienswijzen
- een beschrijving van de gevolgen van ons besluit voor de inhoud van het bestemmingsplan
- een toelichting op ons besluit
- een overzicht van de wijzigingen in het bestemmingsplan ten opzichte van het ontwerp die wij ambtshalve aanbrengen (dat wil zeggen: die niet het gevolg zijn van zienswijzen)

Deze nota behoort bij het voorstel van burgemeester en wethouders aan ons, en bij ons besluit over de vaststelling van het bestemmingsplan.

Volgens de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG) mogen wij naw-gegevens (naam, adres en woonplaats) en enkele andere persoonsgegevens niet digitaal aanbieden. Een uitzondering geldt voor gegevens van
- ondernemingen die behoren tot een rechtspersoon (zoals een bv of een vof)
- personen die beroepsmatig betrokken zijn bij de procedure, bijvoorbeeld advocaten en gemachtigden

Als het voor de uitoefening van een publieke taak moet, mogen wij persoonsgegevens wel digitaal aanbieden.
Wij bieden deze nota digitaal aan. Daarom noemen wij geen naw-gegevens, behalve waar de wet dat toelaat.

II. PROCEDURE

Iedereen kon het ontwerpbestemmingsplan met bijbehorende stukken van 11 november 2021 tot en met 22 december 2021 in het gemeentehuis bekijken. Ook stond het ontwerpbestemmingsplan met bijbehorende stukken in deze periode op het internet. Dit hebben burgemeester en wethouders bekendgemaakt in Oss Actueel en het Gemeenteblad van 10 november 2021 en op www.oss.nl.
Van 11 november 2021 tot en met 22 december 2021 kon iedereen schriftelijk en mondeling op het ontwerpbestemmingsplan reageren. De gemeente heeft twee reacties ('zienswijzen') ontvangen. Alle indieners konden hun zienswijze mondeling toelichten bij de Hoorcommissie Bestemmingsplannen op 12 januari 2022. Dit hebben twee indieners gedaan.

De Wijkraad CKM is op 5 november 2021 gevraagd advies uit te brengen op het ontwerpbestemmingsplan. Er is geen reactie ontvangen van de wijkraad.

III. ZIENSWIJZEN

Wij vinden de zienswijzen ontvankelijk. 'Ontvankelijk' betekent dat de indieners aan alle eisen hebben voldaan om een zienswijze in te dienen. Op zienswijzen die niet ontvankelijk zijn, hoeven wij niet inhoudelijk in te gaan.

Hieronder vatten wij alle ontvankelijke zienswijzen samen. Daarna volgen per zienswijze ons besluit, een beschrijving van de gevolgen van ons besluit voor de inhoud van het bestemmingsplan en een toelichting daarop.
Het kan zijn dat wij een deel van een zienswijze niet of niet helemaal beschrijven. Dan hebben wij bij de beoordeling toch rekening gehouden met dat deel.

Als wij vinden dat de indiener van een (ontvankelijke) zienswijze gelijk heeft, verklaren wij de zienswijze gegrond. Als wij vinden dat de indiener geen gelijk heeft, verklaren wij de zienswijze ongegrond. Wij kunnen een zienswijze ook gedeeltelijk gegrond en gedeeltelijk ongegrond verklaren.

De gemeenteraad van Oss

IV. BEOORDELING ZIENSWIJZEN

Zienswijze 1

Samenvatting zienswijze

1) Indiener is niet overtuigd van het slagen van de verkeerssituatie bij de nieuwe school aan de Schelversakker. Er is reeds een grote maatschappelijke instelling in dit gebied met een grote verkeer en parkeerdruk in de straten Schelversakker, Arendsvlucht, Driek van Erpstraat en Begijnenstraat. Dezelfde straten als waar het verkeer van de nieuw te vestigen basisschool gebruik van gaat maken.
2) Volgens het ontwerpbestemmingsplan is er, voldoende aan 46 parkeerplaatsen voor halen en brengen van kinderen. Dit aantal is gebaseerd op landelijke cijfers. Deze parkeerplaatsen zijn opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan. Er zijn in het ontwerpbestemmingsplan ook tellingen (erg summier) van de huidige bezetting van de parkeerplaatsen in de buurt van De Wellen en de Schelversakker. Maar deze bezetting, voornamelijk bezoekers De Wellen, worden niet bij deze capaciteit opgeteld. Indiener verbaast zich over het feit dat de parkeercapaciteit van een grote maatschappelijke instantie zoals woonzorgcentrum De Wellen niet wordt meegenomen.
3) De aanvoerroute van De Wellen ligt aan de Driek van Erpstraat, schuin tegenover de nieuw geplande ingang van de Nicolaasschool. Waarbij veel vrachtverkeer achteruit moet insteken, met beperken van verkeer en onveilige situaties tot gevolg.
4) Het valt indiener op dat de tekeningen/afbeeldingen van het ontwerpbestemmingsplan Schelversakker 1 Oss – 2022 en het Ontwerpbesluit hogere waarden Schelversakker 1 Oss 2022 niet overeenkomen. Indiener vraagt zich af of het niet precies duidelijk moet zijn wat er komt, vooraleer er besluiten worden genomen? Denk aan ingangen, inrit, verkeer, veiligheid?
5) Indiener vraagt zich af of dit wel de juiste locatie is? De verkeer- en parkeerdruk bij de Schelversakker, Arendsvlucht, Driek van Erpstraat en Begijnenstraat is nu al hoog. De intentie moet zijn om de problemen te verbeteren, niet verplaatsen. Blijft De Wellen wel voldoende bereikbaar (veel aanwezige spoedeisende hulp)? Het lijkt erop dat er meer aandacht is voor het leegmaken van de huidige locatie dan voor het realiseren van een beter alternatief.

Besluit

Wij vinden de zienswijze ongegrond.

Toelichting van de gemeenteraad

1) Wij zijn ons bewust van het feit dat door de komst van Kindcentrum Nicolaas Oss de verkeersstromen zullen veranderen. Het zal, met name tijdens het halen en brengen van kinderen, drukker worden. Daarom zijn de gevolgen voor verkeer en parkeren door de komst van het kindcentrum onderzocht en opgenomen in de bijlage bij de toelichting. In de onderzoeken is uitgegaan van 450 leerlingen dat volgens de verwachtingen in het jaar 2036 wordt bereikt. Uit het verkeeronderzoek volgt dat de Begijnenstraat, Driek van Erpstraat en Schelversakker geschikt zijn om de verkeerstoename op te vangen. Het onderzoek toont aan dat de verkeerstoename niet voor verkeerskundige knelpunten zorgt. Tevens zal een herinrichting plaatsvinden van de Driek van Erpstraat, waarbij onder andere de ‘knik’ zal verdwijnen ten behoeve van een betere doorstroming. Wel is het mogelijk dat aanwonenden overlast ervaren van het extra verkeer. Wij zijn echter van mening dat deze toename acceptabel blijft. Overigens zal de Nicolaasschool ouders bij herhaling instrueren hoe zij de beschikbare parkeerplaatsen en kiss & ride strook moeten gebruiken. Dit doet de Nicolaasschool met het doel om zo min mogelijk overlast voor de omgeving te veroorzaken. Daarnaast stimuleert de school het gebruik van de fiets.
2) Het aantal parkeerplaatsen is afgeleid van het maximaal aantal leerlingen van 450 dat volgens de verwachtingen in het jaar 2036 wordt bereikt. Het aantal opgenomen parkeerplaatsen voldoet aan de parkeernormen zoals die zijn opgenomen in de nota ‘Parkeernormen 2017, gemeente Oss’. De parkeernormen die hierin zijn opgenomen zijn gebaseerd op de parkeerkencijfers van het CROW. In die zin betreft het dus algemeen gehanteerde normen. De parkeernormen voor een basisschool en kinderdagverblijf hebben alleen betrekking op het parkeren door personeel. Deze

normen zijn exclusief de vraag naar parkeerplaatsen voor het brengen en halen van de leerlingen.
Op basis van de kencijfers in de CROW-publicatie 182 kan een inschatting worden gemaakt van de behoefte aan ruimte voor het halen en brengen van de leerlingen. Deze methode is opgenomen in de notitie 'Parkeernormen 2017 gemeente Oss'. Ook dit is een algemeen gehanteerde norm.
Conform deze normen worden voor het personeel 21 parkeerplaatsen bij de school aangelegd. Voor het halen en brengen van leerlingen is een gemiddelde parkeercapaciteit benodigd van 42 parkeerplaatsen. Om een extra parkeervraag op te kunnen vangen is rekening gehouden met 10% extra parkeercapaciteit. Dit betekent een totale parkeervraag van 46 parkeerplaatsen. In de directe nabijheid van de school is ruimte voor 46 parkeerplaatsen. Hiermee wordt ruim voldaan aan de normen. Deze parkeercapaciteit zal tijdens het halen en brengen van de leerlingen gebruikt worden. Verwacht wordt dat het brengen van de leerlingen in de ochtend de hoogste piek veroorzaakt. Het ophalen van de kinderen zal meer gespreid plaatsvinden, onder andere omdat een deel van de kinderen gebruik zal maken van de BSO. Buiten de piekmomenten, zoals in de avonduren, weekenden en schoolvakanties, zal er voldoende parkeercapaciteit zijn voor de overige gebruikers in de omgeving van de school.
In het voorjaar van 2019 is in de omgeving van de Schelversakker een parkeeronderzoek uitgevoerd om inzicht te bieden in de bezetting van de openbare parkeerplaatsen. Hierbij is het gebruik van de parkeerplaatsen op verschillende dagen en tijden gemeten. Daarbij zijn dus ook auto's van eventuele bezoekers van De Wellen meegenomen als die op dat moment op die parkeervoorzieningen geparkeerd stonden. Uit het onderzoek valt onder andere af te leiden dat de bezettingsgraad van de vier parkeerplaatsen in de Schelversakker op meerdere momenten meer was dan 100%. In de nieuwe plannen wordt het aantal parkeerplaatsen uitgebreid in de Schelversakker. Naar verwachting zal de hoge bezettingsgraad hierdoor afnemen.

3) Het laden en lossen bij De Wellen valt buiten het invloedsgebied van voorliggend bestemmingsplan en moet plaatsvinden op de daartoe aangewezen plaats. Dit neemt niet weg dat voorkomen moet worden dat vrachtverkeer structureel tijdens het halen en brengen van kinderen gaat plaatsvinden. Het laden en lossen bij De Wellen is aan de orde gesteld in de verkeerswerkgroep, waaraan een afgevaardigde van De Wellen deelneemt. In goed overleg met De Wellen, Kindcentrum Nicolaas Oss en de gemeente zal bekeken worden wanneer het laden en lossen van goederen kan plaatsvinden. Door het maken van goede afspraken kunnen gevaarlijke verkeerssituaties voorkomen worden.
   Door de realisatie van het kindcentrum zal een herinrichting plaatsvinden van de Driek van Erpstraat, waarbij onder andere de 'knik' zal verdwijnen ten behoeve van een betere doorstroming. In het kader van deze herinrichting wordt ook de situatie rondom het laden en lossen bij De Wellen bekeken en aangepast indien daarvoor mogelijkheden zijn.
4) Wij regelen met dit bestemmingsplan dat op deze locatie een maatschappelijke functie kan worden gerealiseerd. In dit geval een onderwijsfunctie. Op de verbeelding worden de bestemmingsgrenzen, bouwgrenzen en maatvoeringen zoals maximale goot- en bouwhoogten aangegeven. Binnen die voorwaarden moet het toekomstige gebouw ontworpen worden. Het ontwerp van het gebouw wordt hiermee niet volledig vastgelegd, het bestemmingsplan geeft daarin enige flexibiliteit. Om toch een indruk te geven wat ter plaatse gerealiseerd kan worden, zijn in de toelichting van het bestemmingsplan impressies opgenomen van de nieuwe school. Deze zijn echter niet juridisch bindend en kunnen nog veranderen. In het kader van de bestemmingsplanprocedure hoeft dus nog niet precies duidelijk te zijn wat er komt. Het bestemmingsplan geeft alleen de kaders waarbinnen de school gerealiseerd kan worden.
   Door de hogere waarden procedure voor geluid wordt vastgelegd hoeveel geluid op een bepaalde gevel is toegestaan. Dan is een nauwkeuriger en meer technische tekening van de nieuwe situatie gewenst. Dit verklaart het verschil in afbeeldingen. Voor beide procedures zijn dus tekeningen opgesteld die voldoen aan de eisen die voor de desbetreffende procedure gelden.
5) Zoals onder 1) en 2) aangegeven is bij het opstellen van het bestemmingsplan onder andere onderzoek gedaan naar de toekomstige verkeersgeneratie en benodigde parkeervoorzieningen. Het onderzoek toont aan dat de verkeerstoename niet voor verkeerskundige knelpunten zorgt. In de directe nabijheid van de school is ruimte

voor 46 parkeerplaatsen waarmee wordt voldaan aan de parkeernormen. Er zal een herinrichting plaatsvinden van de Driek van Erpstraat, waarbij onder andere de 'knik' zal verdwijnen ten behoeve van een betere doorstroming. Bij deze herinrichting wordt ook de situatie rondom het laden en lossen bij De Wellen bekeken en aangepast indien daarvoor mogelijkheden zijn. Desondanks is het mogelijk dat aanwonenden overlast ervaren van het extra verkeer. Wij zijn echter van mening dat deze toename acceptabel blijft. Daarmee is er sprake van een goede ruimtelijke ordening.

Zienswijze 2

Samenvatting zienswijze

1) Het aankopen van de grond stond destijds los van de beslissing en keuze om 'Kindcentrum Nicolaas Oss' te verplaatsen naar die plek. Dat is destijds herhaaldelijk zo gebracht. Er zou nog niets beslist zijn.
2) Momenteel heeft Hertogensingel al voornamelijk woningen, het bestemmingsplan is destijds niet voor niets gewijzigd naar 'Woningen'. Er zijn wel degelijk plannen gemaakt en gepresenteerd over woningbouw, dus er is wel degelijk mogelijkheid om woningen te realiseren. Er is landelijk behoefte aan meer woningbouw, dus het is niet nodig om juist minder woningbouw aan te kunnen bieden.
3) 'Kindcentrum Nicolaas Oss' is wezenlijk een ander type school dan voorheen de huishoudschool en het ROC. Het ROC had geen overlast voor de buurt tot gevolg. Het drukste was een keer een diploma uitreiking. De leerlingen kwamen veelal zelfstandig naar school en dat gaf geen verkeers- of geluidsoverlast en dergelijke. Indieners baseren dit op het feit dat zij al sinds 2000 in deze buurt wonen.
4) Indiener kent de school goed en weet hoe zeer de school gericht is op breed onderwijs. De school heeft een goede naam en trekt uit de wijde omtrek leerlingen aan. Meer dan gemiddeld heeft deze school een groter aanwas gebied van leerlingen. Dat is erkend door stichting SAAM en aangegeven in bijeenkomsten met de buurt en de mogelijke plannen van de Nicolaasschool. De kinderen zijn jonger dan bij een middelbare school, hebben minder verkeerservaring en worden veel meer gebracht. De tijden beginnen al met gespreide aanvang van de buitenschoolse opvang. Vergeleken met het ROC zijn er veel meer verkeersverplaatsingen. Ook dit is een bekend gegeven, want ook bij de huidige locatie is verkeersoverlast een bekend probleem. Zeker ook bijvoorbeeld als het regent.
5) Een belangrijke voorwaarde zou zijn dat de verkeerssituatie verbeterd zou moeten worden. Een groot voordeel van de huidige Nicolaasschool is dat er behalve een zoen/zoef strook, ook geparkeerd kan worden in de Koornstraat zelf, een aantal zijstraten en het Burchtplein en Terwaenen. Dit is van belang voor de veiligheid van de kinderen zelf, om te zorgen dat dit goed geregeld is.
6) Positief is het gebruik van een verkeersteam, zodat verkeersstromen goed in kaart gebracht kunnen worden, waarbij zoveel mogelijk kennis gedeeld wordt.
   Maar indiener vindt het onbegrijpelijk dat er geen goede inventarisatie gedaan wordt van de te verwachten verkeersverplaatsingen. Er wordt gekeken naar een landelijk getal, en daarbij niet gekeken naar actuele correcte meetgegevens van het kindcentrum. En dat terwijl school en Stichting SAAM aangeven dat de Nicolaasschool een groter dan gemiddeld aanrij gebied heeft.
   De inventarisatie die in het verleden is gedaan, was incompleet (aantallen van locatie Rusheuvel waren vergeten) en betrof geen degelijke telling. Dat hiervoor geen verantwoording genomen wordt door het verkeersteam, vindt indiener beschamend. Blijkbaar is er geen behoefte door het verkeersteam om een degelijke telling te doen om aan accurate gegevens te komen. Indiener vermoedt dat het verkeersteam bang is voor de werkelijke aantallen. Dat vindt indiener beangstigend. Met name omdat de gemeenteraad op basis van hun adviezen zich moet oriënteren.
7) De achtertuin en oprit van indiener liggen aan de Schelversakker en de hoeveelheid verkeerstoename en de gevolgen daarvan zijn van groot belang voor indiener. Het betreft een enorme toename van geluidsoverlast en uitstoot van koolstofoxiden, stikstofoxiden, polycyclische aromatische koolwaterstoffen en fijne stofdeeltjes. Bij het stoppen en doorrijden van een auto heb je te maken met uitstoot. Gelet op de ervaringen met de situatie bij scholen, blijft de motor vaak aan en wordt er gewacht op kinderen.
8) De uitstroom van de voorgestelde verkeerssituatie is een zorg, met name de ontsluiting naar de Hertogensingel via de Schelversakker. Het verkeersteam verwacht

per auto een seconde of 11 alvorens de Hertogensingel opgereden kan worden. Zelfs met een regelinstallatie, zoals door de wethouder als mogelijkheid geschetst is, betekent dit dat er substantieel meer uitstoot te verwachten is. Het genoemde aantal van 340 verkeersbewegingen (170 ’s morgens en ’s middags), reken maar uit hoeveel en hoelang er dan draaiende uitlaat uitstoot geproduceerd wordt in de Schelversakker. Er wordt ook niet aangegeven in het ontwerp of hier met of zonder regelinstallatie deze uitstoot berekend is.
Afgezien dat het om nog meer verkeersbewegingen gaat, is de meting in het rapport niet gebaseerd op een verwachte verkeerssituatie. In bijlage 8 ziet indiener ook niets terug over bijvoorbeeld te wachttijd die van toepassing is bij de ontsluiting, al dan niet met een regelinstallatie. Een juiste onderbouwing van de luchtkwaliteit ontbreekt.

9) Indiener ziet liever een aantal woningen op deze locatie dan een kindcentrum. De hoeveelheid geluid die geproduceerd gaat worden is ook wezenlijk anders dan die van een ROC. Indiener verwacht de hele dag geschreeuw, zodat indiener niet rustig in de achtertuin kan zitten. Een speelplaats aan de andere kant van de weg, waar bijna de hele dag tussen 08.00 en 16.00 kinderen spelen en schreeuwen is geen pretje volgens indiener. Bij de gekozen inrichting van het schoolterrein is hiermee geen enkele rekening gehouden. Indiener heeft vanaf de eerste bijeenkomst hierover zorgen geuit en gevraagd hiermee rekening te houden.
10) Indiener vraagt zich af waarom het geluid in de richting van een rustige woningbuurt wordt gestuurd, terwijl dit net zo makkelijk kan richting de Hertogensingel waar al veel verkeersgeluiden zijn. Indiener begrijpt dit niet. Indiener is van mening dat niet naar buurtbewoners wordt geluisterd. Bij elke bijeenkomst heeft indiener dit aangegeven. Indiener heeft geen vertrouwen dat er in de toekomst wel geluisterd wordt. De basis daarvoor ontbreekt.
11) Indiener is bang dat auto’s zullen parkeren voor zijn oprit aan de Schelversakker gedurende haal- en brengtijden. Indiener heeft ervaring dat mensen geen respect hebben en hun auto daar neerzetten, omdat er geen toezicht op is, of pas te laat. Wanneer indiener weg moet, kan hij geen 20 minuten wachten tot een BOA komt kijken, als die zou komen. Wanneer de bestemming voor woningen blijft, heeft indiener daar geen overlast van.

Besluit
Wij vinden de zienswijze ongegrond.

Toelichting van de gemeenteraad

1) Basisschool Nicolaas dateert uit 1979, is technisch en functioneel verouderd en te klein voor het aantal leerlingen. De gronden aan de Schelversakker 1 zijn in 2019 door de gemeente aangekocht. Dit is destijds gedaan ten behoeve van de realisatie van een nieuwe Nicolaasschool op de Schelversakker 1. De finale beslissing omtrent deze ontwikkeling wordt genomen door vaststelling van voorliggend bestemmingsplan, zodat daarna een omgevingsvergunning voor de bouw van Kindcentrum Nicolaas Oss kan worden verleend.
2) Wij weten dat er in het verleden plannen zijn gemaakt voor woningbouw op deze locatie. Die plannen zijn uiteindelijk niet tot uitvoering gekomen. Doordat de gemeente de gronden heeft aangekocht, ontstond de mogelijkheid hier Kindcentrum Nicolaas Oss te realiseren. Dit kan pas na het doorlopen van de bestemmingsplanprocedure met inbegrip van alle nodige onderzoeken. Op de plek waar de huidige school is gevestigd, komt daarmee een locatie in het centrum vrij waar woningbouw mogelijk is. Per saldo worden op die manier meer woningen gebouwd, hetgeen past binnen de behoefte aan nieuwe woningen binnen de gemeente Oss.
3) Een ROC is inderdaad een ander type school dan een kindcentrum. Dit neemt niet weg dat een kindcentrum op deze locatie ook mogelijk is. Bij het opstellen van het bestemmingsplan zijn diverse aspecten onderzocht. Er is onder andere onderzoek gedaan naar de toekomstige verkeersgeneratie en benodigde parkeervoorzieningen. Daarbij is uitgegaan van het maximaal aantal leerlingen van 450 dat volgens de verwachtingen in het jaar 2036 wordt bereikt. Het onderzoek toont aan dat de verkeerstoename niet voor verkeerskundige knelpunten zorgt. In de directe nabijheid van de school is ruimte voor 46 parkeerplaatsen waarmee ruim wordt voldaan aan de

parkeernormen. Tevens zal een herinrichting plaatsvinden van de Driek van Erpstraat, waarbij onder andere de 'knik' zal verdwijnen ten behoeve van een betere doorstroming. Desondanks is het mogelijk dat aanwonenden overlast ervaren van het extra verkeer. Wij zijn echter van mening dat deze toename acceptabel blijft. En dat sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

4) De Nicolaasschool heeft, zoals indiener stelt, een goede naam. Daardoor is sprake van een groot verzorgingsgebied. Hiermee is echter rekening gehouden bij de berekeningen van de toekomstige verkeersgeneratie en parkeerbehoefte. In het onderzoek wordt aangegeven dat voor nieuwe situaties waarbij het exacte autogebruik nog niet bekend is, het gemiddelde van de kencijfers als uitgangspunt geldt. Maar de behoefte aan parkeerplaatsen is onder andere afhankelijk van het werkelijke leerlingenaantal, het verzorgingsgebied van de school en van het beleid dat de school voert om leerlingen en hun ouders te stimuleren om de fiets te gebruiken in plaats van de auto. Om deze reden is in de berekeningen rekening gehouden met 10% extra capaciteit.
5) Het verplaatsen van de Nicolaasschool heeft tot gevolg dat verkeersstromen gaan veranderen. Deze veranderingen mogen niet leiden tot knelpunten in verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid. Zoals eerder aangegeven onder 3) toont het uitgevoerde onderzoek aan dat de verkeerstoename niet voor verkeerskundige knelpunten zorgt. Tevens is in de directe nabijheid van de school ruimte voor 46 parkeerplaatsen waarmee ruim wordt voldaan aan de parkeernormen. Wel is het mogelijk dat omwonenden overlast ervaren van het extra verkeer. Zo zullen omwonenden gedurende piektijden in de ochtend en middag te maken krijgen met meer verkeersbewegingen en parkeerdruk.
   Daarom moet voor de leefbaarheid van de omwonenden en de veiligheid van de kinderen de inrichting van de openbare ruimte worden aangepast. In diverse overleggen met de verkeerswerkgroep zijn verschillende verkeers- en parkeervarianten besproken. Dit heeft geleid tot een variant waarbij de bestaande rijbaan aan de Driek van Erpstraat in zuidelijke richting wordt verlegd, zodat de 'knik' verdwijnt ten behoeve van een betere doorstroming. Door verlegging van de weg ontstaat aan de noordzijde meer ruimte voor trottoir en parkeervoorzieningen. Aan de Schelversakker wordt een kiss & ride strook gerealiseerd. Aan de Arendsvlucht wordt voorzien in 11 extra parkeervoorzieningen. Door deze aanpassingen ontstaat een acceptabele situatie met betrekking tot de verkeersafwikkeling, verkeersveiligheid en parkeervoorzieningen.
6) In het kader van een goede ruimtelijke ordening dienen bij het opstellen van een bestemmingsplan verschillende ruimtelijk relevante aspecten onderbouwd te worden. Ten behoeve van de ontwikkeling van Kindcentrum Nicolaas Oss aan de Schelversakker 1 zijn de verkeersgeneratie en het benodigd aantal parkeerplaatsen berekend. In de onderzoeken is uitgegaan van 450 leerlingen dat volgens de verwachtingen in het jaar 2036 wordt bereikt. Dat in de onderzoeken gebruik wordt gemaakt van landelijk erkende kencijfers en berekeningsmethoden van het CROW is zeer gebruikelijk en in diverse uitspraken van de Raad van State bekrachtigd. Het CROW heeft kencijfers ontwikkeld voor het maken van een inschatting van de hoeveelheid autoverkeer die wordt gegenereerd bij nieuwe ontwikkelingen. Op basis van kencijfers in de CROW-publicatie 182 kan een inschatting worden gemaakt van de behoefte aan ruimte voor het halen en brengen van de leerlingen. Het aantal leerlingen is daarbij leidend. Deze methode is opgenomen in de nota 'Parkeernormen 2017, gemeente Oss' en gebruikt in het verkeersonderzoek bij dit bestemmingsplan. Daarnaast is voorzien in een overcapaciteit van 10%. Wij achten deze methode accuraat.
   De tellingen naar het gebruik van de parkeerplaatsen in 2019 zijn nauwgezet uitgevoerd. Dit parkeeronderzoek is voor de Corona-pandemie uitgevoerd en geeft een goede weergave van het gebruik van de parkeerplaatsen. Voor de volledigheid is in 2021, toen wel Corona-maatregelen van kracht waren, nog een telling uitgevoerd. De conclusies uit het parkeeronderzoek uit 2019 zijn opgenomen in het verkeersadvies.
7) In het kader van een goede ruimtelijke ordening is onderzocht of de ontwikkeling van Kindcentrum Nicolaas Oss voldoet aan de grenswaarden voor de concentratie luchtverontreinigende stoffen. Er is gebruik gemaakt van de NIBM-tool. Met de NIBM-tool kan worden bepaald of een plan 'niet in betekenende mate' (NIBM) bijdraagt. Voor het gebruik van de NIBM-tool is alleen het extra aantal voertuigbewegingen nodig. Voor de overige invoergegevens gaat de NIBM-tool uit van worst-case-

omstandigheden. De NIBM-tool is gebaseerd op de Standaardrekenmethode 1 (SRM1). Deze rekenmethode voldoet aan de eisen van luchtkwaliteit onderzoeken van de huidige wet- en regelgeving. Uit de memo luchtkwaliteit bij het bestemmingsplan blijkt dat de ontwikkeling niet in betekenende mate bijdraagt aan de toename van de hoeveelheid stikstofdioxide en fijnstof in de lucht. Daarnaast is er ter plaatse van het plangebied sprake van een aanvaardbaar leefklimaat.
Het onderzoek is volgens de geldende wet- en regelgeving uitgevoerd. Wij zien geen redenen om de rekenresultaten in twijfel te trekken.

8) Zoals onder 3) aangegeven is bij het opstellen van het bestemmingsplan onder andere onderzoek gedaan naar de toekomstige verkeersgeneratie en benodigde parkeervoorzieningen. Een groot deel van het verkeer zal de Schelversakker gebruiken bij het verlaten van het gebied. Daarom is een microsimulatie uitgevoerd waarbij onderzocht is of dit in de ochtendspits zal leiden tot een slechte verkeersafwikkeling op het kruispunt Schelversakker – Hertogensingel. De simulatie laat zien dat incidenteel wachtrijen ontstaan, maar deze rijen lossen vrij snel op. Het is daarom niet noodzakelijk om aanvullende maatregelen te treffen op het kruispunt Schelversakker – Hertogensingel.
Zoals aangegeven onder 7) is voor het berekenen van de luchtkwaliteit gebruik gemaakt van berekeningsmethoden die voldoen aan de eisen van luchtkwaliteit onderzoek. Daarbij wordt gebruik gemaakt van worst-case invoergegevens. Wij zien geen redenen om de rekenresultaten in twijfel te trekken.

9) Inherent aan het buitenspelen van kinderen is dat de kinderen met elkaar praten en stemgeluid produceren. Dit aspect is door middel van een akoestisch onderzoek inrichtingslawaai onderzocht. Vervolgens is in een aanvullend akoestisch onderzoek inrichtingslawaai een aantal geluidwerende maatregelen onderzocht.
Het betreft het plaatsen van enkele geluidsschermen en het beperken van het gebruik van de parkeerplaats op het terrein van de school in de avond- en nachtperiode. Door het toepassen van de maatregelen wordt gezorgd voor een acceptabel woon- en leefklimaat. De maatregelen worden geborgd in de regels en op de verbeelding van het bestemmingsplan. In hoofdstuk V Ambtshalve wijzigingen wordt nader ingegaan op de uitgevoerde onderzoeken en de te treffen geluidwerende maatregelen.

10) Bij het ontwerpen van Kindcentrum Nicolaas Oss zijn de verschillende mogelijkheden onderzocht. Waarbij ook het situeren van het speelplein aan de Hertogensingel is bekeken. Toch is besloten het speelplein aan de Driek van Erpstraat te realiseren. Dit is vanuit stedenbouwkundig oogpunt wenselijk, omdat zo een duidelijk gevelbeeld ontstaat aan de Hertogensingel. Daarnaast is dit overwogen omdat het speelplein openbaar wordt gemaakt zonder hoge hekken. Er kan daardoor een verbinding worden gelegd met de groene ruimte aan de Arendsvlucht, zodat er een geheel ontstaan. Een groene speelplek die gebruikt kan worden door de hele buurt. Gevolg is dat het geluid van het speelplein meer in de buurt terecht komt. Die buurt is overigens gelegen in het centrum van Oss, in gemengd gebied. Met aanwezig omgevingsgeluid wat in een dergelijke omgeving gebruikelijk is.
In de opmerking dat niet naar buurtbewoners geluisterd wordt, daar kunnen wij ons niet in vinden. Want buurtbewoners zijn, zoals ook aangegeven door indiener, vertegenwoordigd in de verkeerswerkgroep en de wijkraad. Daarin is meegedacht bij de verschillende scenario’s met parkeer- en verkeersvarianten.

11) Deze opmerking kan op dit moment alleen ter kennisgeving worden aangenomen. Wel worden de nieuwe parkeerplaatsen zodanig ingericht, dat parkeren voor de inrit van indiener zoveel mogelijk wordt voorkomen. Daarnaast zal de school ouders bij herhaling instrueren over het gebruik van de parkeerplaatsen en kiss & ride strook. Het is dan ook in het belang van de school dat de verstandhouding met de directe omgeving goed is. Uiteraard kan altijd handhavend worden opgetreden, maar het doel is dit zo goed als mogelijk te voorkomen.

V. AMBTSHALVE WIJZIGINGEN

Hiervóór hebben wij bij de behandeling van de zienswijzen al wijzigingen (al dan niet ambtshalve) ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan benoemd. Daarnaast bevat het bestemmingsplan ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan enkele ambtshalve wijzigingen, waarvan wij hieronder de belangrijkste noemen:

1) Uit akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai is gebleken dat door de geluidsbelasting afkomstig van de Hertogensingel sprake is van overschrijding van de voorkeursgrenswaarde op de noord-, oost- en westgevel van het te realiseren 'Kindcentrum Nicolaas Oss'. Daarom zijn hogere grenswaarden vastgesteld van maximaal 61 dB. Een daartoe strekkend besluit op grond van de Wet geluidhinder heeft van 16 december 2021 tot en met 26 januari 2022 in ontwerp met bijbehorende stukken ter inzage gelegen. Met dit Besluit hogere waarden is de bestemmingsplanherziening tevens passend binnen de kaders van de Wet geluidhinder. Het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai is toegevoegd aan de bijlage van de toelichting.

2) In het kader van een goede ruimtelijke ordening is in december 2021 een akoestisch onderzoek inrichtingslawaai uitgevoerd. In het onderzoek is uitgegaan van het omgevingstype 'gemengd gebied', omdat sprake is van functiemenging en de invloedssfeer van de Hertogensingel. Scholen vallen onder de werking van het Activiteitenbesluit en de daarin opgenomen algemene regels. In het kader van een goede ruimtelijke ordening zijn in het onderzoek ook activiteiten meegenomen die op grond van het Activiteitenbesluit milieubeheer niet hoeven te worden onderzocht, zoals stemgeluid.

   Uit het onderzoek blijkt dat de richtwaarde van 50 dB(A) in de omgeving wordt overschreden. De overschrijding wordt veroorzaak door het stemgeluid van spelende kinderen. In gemengd gebied kan echter een richtwaarde van 55 dB(A) etmaalwaarde worden toegestaan. Ook de richtwaarde voor het maximale geluidsniveau wordt overschreden ten gevolge van het sluiten van autoportieren en ten gevolge van stemgeluid ter hoogte van de woningen. Om deze redenen is een aanvullend akoestisch onderzoek inrichtingslawaai verricht naar het toepassen van geluidwerende maatregelen.

   Uit het aanvullend onderzoek blijkt dat om tot een aanvaardbare en inpasbare situatie te komen de volgende maatregelen moeten worden toegepast:
   - een geluidsscherm aan de zijde van de Driek van Erpstraat 13A met een hoogte van 2,5 meter;
   - een afscherming langs het dakterras van de school met een hoogte van 1,5 meter;
   - een afscherming aan de oostzijde van het speelterrein met een hoogte van 2 meter;
   - uitsluitend gebruik maken van de parkeerplaatsen op het terrein van de school in de dagperiode (07:00 – 19:00).

   Op basis van toepassing van genoemde maatregelen wordt de inpassing van de ontwikkeling akoestisch mogelijk geacht. Omdat het spelen van kinderen uitsluitend plaatsvindt in de dagperiode, is er in de avond- en nachtperiode sprake van voldoende rust. Dit levert een voldoende akoestisch leefklimaat op.
   Genoemde maatregelen zijn stedenbouwkundig, bouwkundig en financieel voorstelbaar en zijn geborgd in de regels, toelichting en op de verbeelding van het bestemmingsplan. Het plan is hierdoor uitvoerbaar met betrekking tot het aspect geluid. Door het toepassen van de maatregelen wordt gezorgd voor een acceptabel woon- en leefklimaat.
   Overigens wordt de exacte locatie en vorm van de afscherming aan de oostzijde van het speelterrein nader uitgewerkt, zodat het passend in de omgeving wordt gerealiseerd. Deze afscherming moet wel voldoen aan bepaalde geluidwerende eisen, wat moet worden aangetoond aan de hand van een akoestisch onderzoek. Dit alles is juridisch geborgd in de regels door middel van een voorwaardelijke verplichting.

Het bestemmingsplan is als volgt aangepast:

Op de verbeelding zijn genoemde maatregelen aangeduid door middel van de functieaanduidingen 'geluidscherm', 'specifieke vorm van maatschappelijk – geluidscherm', 'parkeerterrein' en 'specifieke vorm van maatschappelijk – voorwaardelijke verplichting geluid'.

In de regels zijn de volgende artikelen aangepast:
Aan artikel 3.1 van de bestemming 'Groen' is lid g als volgt toegevoegd:
3.1 g. Uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'geluidscherm': een geluidwerende voorziening.

Aan artikel 3.2.2 van de bestemming 'Groen' is lid e als volgt toegevoegd:
3.2.2 e. In afwijking van het bepaalde onder d mag ter plaatse van de aanduiding 'geluidscherm' de bouwhoogte van een geluidwerende voorziening niet meer bedragen dan 2 m.

Artikel 4.1, lid b van de bestemming 'Maatschappelijk' is als volgt aangepast:
4.1 b. Parkeervoorzieningen, met dien verstande dat ter plaatse van de aanduiding 'parkeerterrein' het gebruik van deze gronden als parkeervoorziening uitsluitend is toegestaan gedurende de dagperiode (07:00 – 19:00);

Aan artikel 4.1 van de bestemming 'Maatschappelijk' is lid d als volgt toegevoegd:
4.1 d. Uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'geluidscherm': een geluidwerende voorziening.

Aan artikel 4.1 van de bestemming 'Maatschappelijk' is lid e als volgt toegevoegd:
4.1 e. Uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van maatschappelijk – geluidscherm': een geluidwerende voorziening.

Aan artikel 4.2.3 van de bestemming 'Maatschappelijk' is lid c als volgt toegevoegd:
4.2.3 c. In afwijking van het bepaalde onder a mag ter plaatse van de aanduiding 'geluidscherm' de bouwhoogte van een geluidwerende voorziening niet meer bedragen dan 2,5 m;

Aan artikel 4.2.3 van de bestemming 'Maatschappelijk' is lid d als volgt toegevoegd:
4.2.3 d. In afwijking van het bepaalde onder b mag ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van maatschappelijk – geluidscherm' de bouwhoogte van een geluidwerende voorziening niet meer bedragen dan 1,5 m gemeten vanaf de bovenkant afgewerkte vloer van het aansluitende dakterras.

Artikel 4.3.2 Voorwaardelijke verplichting geluid is als volgt aangepast:
Ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van maatschappelijk – voorwaardelijke verplichting geluid' is het gebruiken en (doen) laten gebruiken van gronden en bouwwerken met de bestemming 'Maatschappelijk' uitsluitend toegestaan indien:

a. de geluidwerende voorzieningen ter plaatse van de aanduidingen 'geluidscherm' en 'specifieke vorm van maatschappelijk – geluidscherm' zijn gerealiseerd en in stand worden gehouden, met dien verstande dat deze geluidwerende voorzieningen voldoen aan de eisen die zijn opgenomen in het als bijlage bij deze regels gevoegde 'Akoestisch onderzoek inrichtingslawaai inclusief maatregelen' (17 januari 2022, kenmerk 20211266_0003MJ);
b. binnen de aanduiding 'geluidscherm' gelegen in de bestemming 'Groen' een geluidwerende voorziening is gerealiseerd en in stand wordt gehouden met een hoogte van maximaal 2 meter, met dien verstande dat aan de hand van een akoestisch onderzoek is aangetoond dat door het realiseren van de geluidwerende voorziening het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau op de begane grond in de dagperiode maximaal 50 dB(A) bedraagt ter hoogte van de woning aan de Driek van Erpstraat 15.

3) Sinds 20 januari 2022 is de nieuwe AERIUS Calculator 2021 beschikbaar voor de berekening van stikstofdepositie. Daarin wordt als gevolg van jurisprudentie onder meer een maximale rekenafstand van 25 kilometer gehanteerd. Naar aanleiding hiervan is de Memo Stikstofberekening, die is opgenomen in de bijlagen van de

toelichting, geactualiseerd.
Uit de berekening met AERIUS Calculator 2021 voor de gebruiksfase blijkt dat er geen toename is van stikstofdepositie hoger dan 0,00 mol/ha/jr. Op basis van de berekening zijn significante negatieve effecten op Natura 2000-gebied in de gebruiksfase uitgesloten. De ontwikkeling is derhalve uitvoerbaar in het kader van de Wet natuurbescherming.

De toelichting bij het bestemmingsplan hebben wij waar nodig aan het bovenstaande aangepast. Uitgevoerde onderzoeken zijn toegevoegd aan de bijlagen bij de toelichting en regels van het bestemmingsplan.