# HOOGLANDER

Hooglander B.V.
Postbus 971, 5.1.2e Helmond
KVK: 92079709
BTW: 5.1.2e
IBAN: 5.1.2e
www.hooglander-advocaten.nl

De gemeenteraad van Oss
Afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling
Postbus 5
5.1.2e OSS

GEMEENTE OSS
POSTKAMER
Datum: 16 JUL 2025
Afdeling: RG
kopie : RO

**AANTEKENEN EN PER E-MAIL:** 5.1.2e **e@oss.nl**

**Helmond**, 14 juli 2025
**Onze ref.** : D20241439 Omgevingsplan gemeente Oss - 5.1.2e | moederdossier
**Uw ref.** : ontwerp wijziging Omgevingsplan gemeente Oss – Postzegelplan Amsteleind Noord - Oss
**Behandelaar** : 5.1.2e en 5.1.2e
**E-mail direct** : 5.1.2e @hooglander-advocaten.nl

Geachte heer, mevrouw,

Namens mijn cliënten,

- 5.1.2e **, wonende aan de** 5.1.2e 5.1.2e **) te Oss;**
- 5.1.2e **, wonende aan de** 5.1.2e 5.1.2e **) te Oss;**
- 5.1.2e **, wonende aan de** 5.1.2e 5.1.2e **) te Oss;**
- 5.1.2e **, wonende aan de** 5.1.2e 5.1.2e **) te Oss;**
- 5.1.2e **, wonende aan de** 5.1.2e 5.1.2e **) te Oss;**
- 5.1.2e **, wonende aan de** 5.1.2e 5.1.2e **) te Oss;**
- 5.1.2e **, wonende aan de** 5.1.2e 5.1.2e **) te Oss,**

wordt hierbij een zienswijze ingediend tegen het door u vastgestelde ontwerpwijziging Omgevingsplan gemeente Oss – Postzegelplan 5.1.2e Noord – Oss.

Op 5 juni 2025 heeft u een ontwerp voor een wijziging van het omgevingsplan bekendgemaakt. Cliënten maken van de gelegenheid gebruik tot het indienen van een zienswijze. U treft de zienswijze van cliënten hieronder aan.

HOOGLANDER

**Bijlagen**

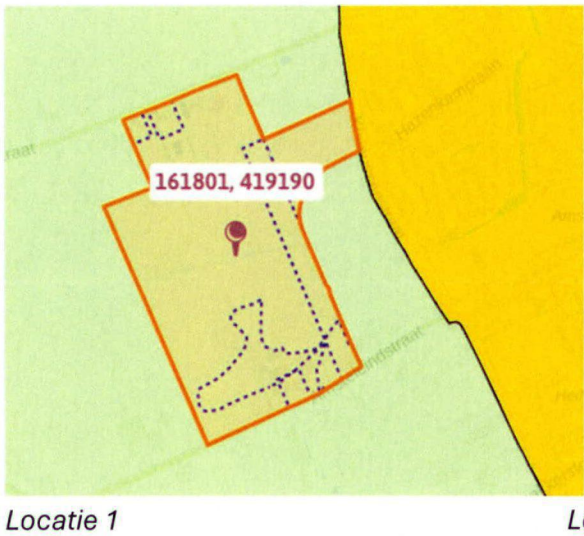
Cliënten leggen hierbij over:

- Een afschrift van de bekendmaking van het ontwerp wijziging omgevingsplan (**bijlage 1**);
- De factsheet communicatie en participatie (**bijlage 2);**
- De enquêteresultaten onder de omwonenden (**bijlage 3**);
- Mail gemeente Oss over woningaantal Euterpepark (**bijlage 4**).

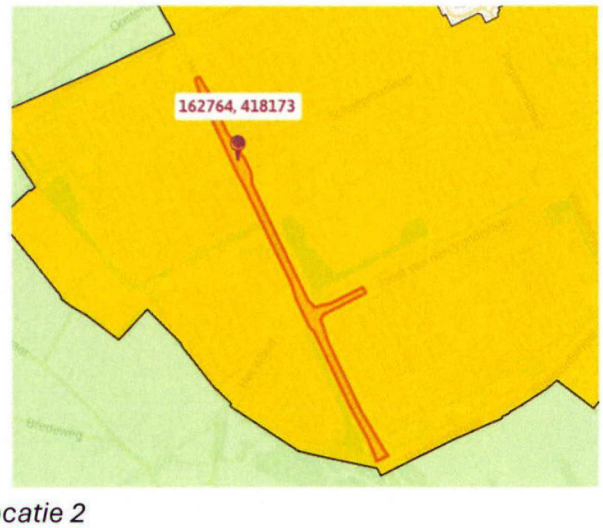
**Inleiding**

Op 4 juni 2025 is het 'ontwerp wijziging Omgevingsplan gemeente Oss - Postzegelplan 5.1.2e Noord – Oss' ter inzage gelegd. De voorziene wijziging van het Omgevingsplan levert een bijdrage aan de gewenste gebiedsontwikkeling 5.1.2e, bestaande uit 3.000 woningen met bijbehorende commerciële- en maatschappelijke voorzieningen en infrastructurele werken. Concreet voorziet deze wijziging van het omgevingsplan in de realisatie van 1.000 woningen.

De locatie pz 5.1.2e Noord – Oss bevat twee delen. Het ene deel voorziet in de concrete woonontwikkeling van 1000 woningen. Het andere deel voorziet in de ontsluiting en de daarmee gemoeide planologische wijzigingen.



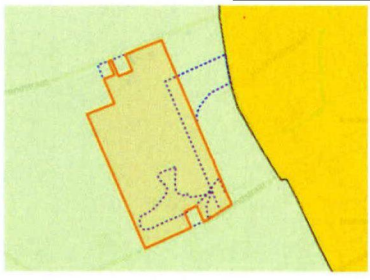

*Locatie 1*



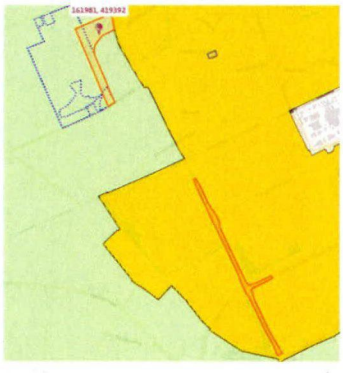

*Locatie 2*

Daarbinnen gelden verschillende locaties, met verschillende functies:

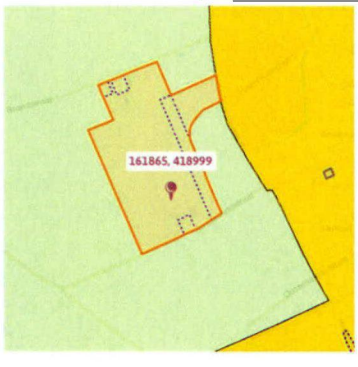
- Locatie pz 5.1.2e Noord – Oss – ontwikkelgebied Wonen



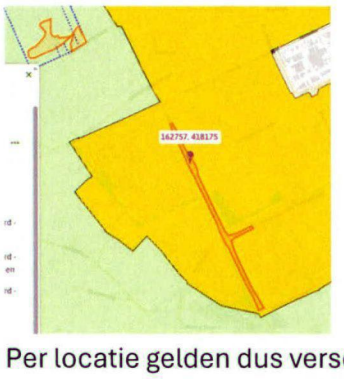
- Locatie pz Amsteleind Noord – Oss – verkeer



- Locatie pz 5.1.2e Noord – Oss – overige zone – bebouwingscontour geur

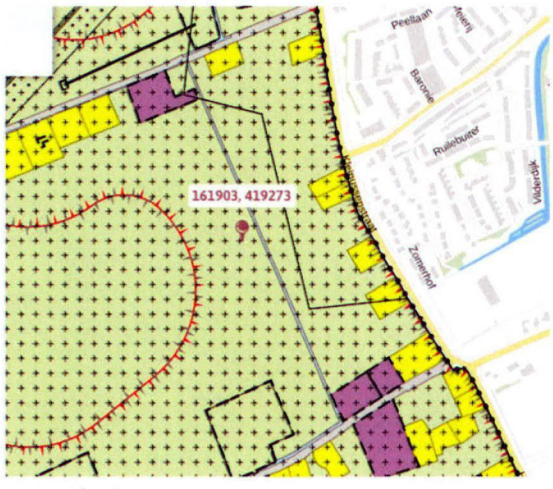



- Locatie pz 5.1.2e Noord – Oss – overige zone – beperkingengebied archeologie middelhoog




Per locatie gelden dus verschillende functies en regels.

Op dit moment gelden andere bestemmingen op de locaties. De eerste locatie heeft de bestemming 'Agrarisch met waarden – Landschap'. De tweede locatie heeft deels de bestemming 'Verkeer', en deels de bestemming 'Groen'.

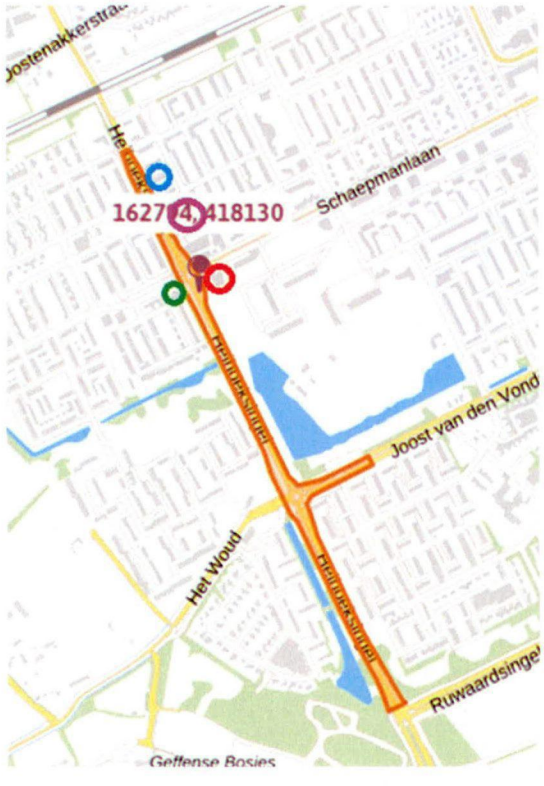



*Locatie 1*




*Locatie 2*

Hieronder is een afbeelding te vinden met daarin ingetekend de ligging van cliënten ten opzichte van de ontwikkeling. De woningen zijn in verschillende kleuren weergegeven: in rood de woningen aan de 5.1.2e , de 5.1.2e in groen, de 5.1.2e in paars, en tot slot de Tak van Poortv 5.1.2e straat in blauw. De woningen zijn allemaal gelegen rondom 'locatie 2'.



**Zienswijzen**

Cliënten kunnen zich niet verenigen met de voorgenomen wijziging van het omgevingsplan, genaamd "Omgevingsplan gemeente Oss - Postzegelplan Amsteleind Noord – Oss".

Cliënten vrezen dat de voorziene wijziging van het omgevingsplan grote gevolgen heeft voor hun fysieke leefomgeving. Het gaat om de directe gevolgen die zij zullen ondervinden door de wijzigingen die op en nabij de 5.1.2e zijn voorzien in verband met de ontsluiting van het verkeer. Zij kunnen zich met deze gevolgen niet verenigen, en komen daarom op tegen deze voorziene woonontwikkeling. Cliënten willen overigens wel benadrukken dat zij op zichzelf dus niet tegen de woonontwikkeling zijn, maar kunnen zich simpelweg niet vinden in de gekozen ontsluiting. Zij kunnen zich hiermee niet verenigen op de volgende gronden.

1. **Geen sprake van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties**

Cliënten stellen dat met de voorziene wijziging van het omgevingsplan geen sprake is van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties. Dit is in strijd met artikel 4.2 van de Omgevingswet.

Op grond van artikel 4.2 van de Omgevingswet bevat het omgevingsplan regels die nodig zijn met het oog op een evenwichtige toedeling van functies aan locaties. De functies hebben als doel zo gunstig mogelijk voorwaarden te creëren voor het gebruik en de ontwikkeling van een gebied. Hierbij moet de vraag worden gesteld in hoeverre locaties naast elkaar kunnen bestaan. Een goede belangenafweging van de verschillende met de locatie gemoeide belangen is noodzakelijk.

De voorgestelde wijziging van het omgevingsplan schiet echter tekort op dit punt. Er ontbreekt een deugdelijke motivering van de keuzes die zijn gemaakt, wat een fundamentele eis is voor een evenwichtige toedeling van functies. Dit is in strijd met de vereisten zoals neergelegd in de artikelen 3:46 en 3:47 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb), die eisen dat besluiten goed onderbouwd en gemotiveerd moeten worden genomen.

Verder blijkt uit het ontwerp omgevingsplan dat het bestuursorgaan onvoldoende kennis heeft vergaard over de relevante feiten en belangen van de betrokkenen, hetgeen in strijd is met het zorgvuldigheidsbeginsel zoals vastgelegd in artikel 3:2 van de Awb. Het bestuursorgaan heeft niet alle nodige feiten verzameld die nodig zijn om een weloverwogen beslissing te nemen. Bovendien blijkt uit het ontwerp dat de voor de cliënten nadelige gevolgen niet proportioneel zijn in verhouding tot het met het besluit te dienen doel, zoals vereist wordt door artikel 3:4, tweede lid, van de Awb.

Er is onvoldoende blijk gegeven van een zorgvuldige belangenafweging. De belangen van cliënten, die zowel zakelijke als persoonlijke gevolgen ondervinden van de geplande verplaatsing, zijn onvoldoende onderkend en meegewogen in de besluitvorming. Dit leidt tot een onterecht ingrijpen in hun belangen zonder dat adequaat rekening is gehouden met de daadwerkelijke impact van het plan op hun situatie.

De kern van het probleem dat cliënten hebben met de voorgestelde wijziging van het omgevingsplan, en waarvan zij stellen dat hun belangen onzorgvuldig zijn betrokken, ligt in de gekozen ontsluiting. Deze wijziging van het omgevingsplan heeft ook tot doel een betere ontsluiting van 5.1.2e Noord. Echter, bij die keuze moeten wel alle belangen zorgvuldig zijn betrokken, hetgeen niet is gebeurd.
Ten eerste is het ontwerpplan vastgesteld en ter inzage gelegd, zonder inbreng van de direct omwonenden van de 5.1.2e. Sterker nog: de omwonenden zijn simpelweg "eventjes vergeten''.

Ten tweede geeft de inhoud van voorgestelde wijziging omgevingsplan, eveneens de onzorgvuldigheid prijs. Cliënten krijgen te maken met een gekozen ontsluiting met onevenredige gevolgen voor hun woonkwaliteit. Cliënten krijgen als het ware de rekening gepresenteerd van alle voorziene woonontwikkelingen in 5.1.2e, waarvan dit de eerste is. De 5.1.2e moet in de hoofdzaak immers al het verkeer gaan afwikkelen.

Cliënten worden dus geconfronteerd met een forse toename van verkeer, hetgeen onevenredige gevolgen heeft voor cliënten in relatie tot hun woonkwaliteit (bijvoorbeeld geluid, geur, gezondheid, trilling). Hierdoor is geen sprake is van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties. Dit wordt hieronder verder toegelicht.

## 2. Ondeugdelijke afweging van alternatieven en geen integrale afweging

Cliënten stellen dat de afweging van alternatieven in verband met de ontsluiting van het verkeer onvoldoende is. Dit is in elk geval in strijd met artikel 3:2 en artikel 3:4 Awb, en artikel 4.2 van de Omgevingswet.

Uit de rechtspraak blijkt dat bij "plannen" de voor- en nadelen van alternatieven in de afweging moeten worden meegewogen. Oftewel: alternatieven moeten worden onderzocht en tegen elkaar afgewogen worden. Zie bijvoorbeeld de uitspraken van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State over de weging van alternatieven bij een ontsluiting: ABRvS 21 mei 2025, ECLI:NL:RVS:2025:2287, ABRvS 9 april 2025, ECLI:NL:RVS:2025:1590, ABRvS 21 mei 2025, ECLI:NL:RVS:2025:2302. Cliënten moeten helaas twee zaken constateren. Het alternatievenonderzoek is gebrekkig, en een integrale afweging voor de ontsluiting ontbreekt volledig.

*Gebrekkig alternatievenonderzoek*
Uit de stukken blijkt dat een drietal alternatieven voor de ontsluiting kennelijk zijn onderzocht. Cliënten stellen echter dat het alternatief van de westelijke randweg onzorgvuldig is onderzocht, waardoor de afweging van de alternatieven ondeugdelijk is. Zo is niet onderzocht in hoeverre van de Westelijke randweg gebruik zou worden gemaakt in het geval ook de woordelijke randweg wordt aangelegd.

Ook is niet onderzocht in hoeverre eventuele verkeer ontmoedigende maatregelen (zoals stoplichten of drempels) op de 5.1.2e van invloed zijn op het gebruik van een westelijke randweg. Het komt cliënten voor dat als dergelijke maatregelen worden genomen, het gebruik van de westelijke randweg hoger zal zijn.

Kortom, de conclusie dat c.a. 7.000 motorvoertuigen per etmaal gebruik zouden maken van de westelijke randweg is dus niet gebaseerd op een zorgvuldig onderzoek naar deze variant.

*Ontbreken integrale afweging*
Cliënten constateren dat geen integrale afweging van alternatieven heeft plaatsgevonden doordat de focus nu louter is gelegd op de ontwikkeling Amsteleind-Noord. Het ligt op de weg van de raad om vanuit een integrale bril al bij fase 1, dus 5.1.2e -Noord, in te zetten op een deugdelijke ontsluiting in het kader van het gehele plan 5.1.2e .

In het informeel voortraject[1] is, zonder de betrokkenheid van de omwonenden rondom de 5.1.2e (waaronder dus ook cliënten), veelvuldig gesproken over de aanleg van een westelijke randweg als nieuwe ontsluiting. Ook in het milieueffectrapport is ingegaan op dit alternatief. Dit alternatief wordt nu volledig buitenspel gezet door de focus te leggen op de ontwikkeling van 1000 woningen waarin deze wijziging van het omgevingsplan voorziet, en überhaupt al bij voorbaat aan te geven dat de westelijke randweg geen optie is.

Een zorgvuldige afweging ontbreekt echter volledig, nu het belang van de woonkwaliteit van cliënten niet is afgewogen in het licht van deze alternatieven. Hierbij vragen cliënten zich oprecht af in hoeverre de alternatievenafweging, en de belangenafweging die hiermee is gemoeid, serieus zijn genomen. In de notitie reikwijdte en detailniveau wordt het alternatief van de westelijke randweg al weggezet als een simpele "optimalisatie":
*"In het MER wordt met een verkeersmodel onderzocht wat het effect van Oss-West is op de afwikkeling, doorstroming en bereikbaarheid op het bestaande wegennet aan de westzijde van Oss. Daar waar verkeerskundig knelpunten worden verwacht, worden voorstellen gedaan voor optimalisatie. Optimalisatie kan bestaan uit opwaardering van bestaande wegen en kruispunten, maar ook uit een westelijke randweg."*

[1] *Hiermee doelen cliënten op de communicatie voorafgaande aan de terinzagelegging van dit ontwerp.*

Dit wordt onderschreven doordat cliënten als omwonenden bij de Heihoeksingel Oss ''vergeten'' waren bij de inspraak over de ontwikkeling van 5.1.2e -Noord. De omwonenden van de 5.1.2e zijn niet betrokken bij de gemaakte keuzes, terwijl voor hen de gevolgen juist enorm zijn. Later bleek dan ook dat de raad ten onrechte de omwonenden van de 5.1.2e niet had betrokken bij de planvorming. Cliënten zijn op 10 september 2024 pas voor de eerste maal betrokken geraakt bij de ontwikkeling, terwijl de planontwikkeling in 2021(!) al is gestart. De betrokkenheid moesten de cliënten zelf overigens initiëren door in te spreken bij de raadsvergadering. Toen waren de keuzes al gemaakt, en was er kennelijk geen weg meer terug. Verwezen wordt ook naar de factsheet die destijds als bijlage 1 was gevoegd bij de raadsbrief participatie 5.1.2e, welke op 20 maart 2025 is behandeld in de Adviescommissie Ruimte. De factsheet is als **bijlage 2** gevoegd bij deze zienswijze.

Wellicht ten overvloede: cliënten hebben zelf een enquête gehouden onder de omwonenden nabij de 5.1.2e of ze waren geïnformeerd door de gemeente over de woonontwikkeling(en) en de rol van de 5.1.2e hierin. Van de 182 deelnemers waren 161 deelnemers aan deze enquête niet geïnformeerd. Dat betekent concreet dat 90% van de ondervraagden dus niet was geïnformeerd. De enquêteresultaten zijn gevoegd als **bijlage 3** bij deze zienswijze.

Een integrale afweging van alternatieven vanuit de totale voorziene woningbouw ontbreekt dus volledig en evenmin is geen rekening gehouden met het belang van woonkwaliteit aan de zijde van cliënten. Dit terwijl cliënten als omwonenden van de 5.1.2e directe grote gevolgen zullen ondervinden van deze woningbouwplannen, omdat de 5.1.2e als hoofdontsluitingsroute zal fungeren.

**3. Onzorgvuldige verkeersonderzoek en motivering keuzes aanpassing Heihoeksingel**

Cliënten stellen dat het verkeersonderzoek onzorgvuldig is en de motivering voor de keuzes voor de aanpassing 5.1.2e onnavolgbaar zijn. Dit is in elk geval in strijd met artikel 3:2 Awb.

*Onduidelijkheid over de maximale wegcapaciteit*

In de onderbouwing op deze wijziging van het omgevingsplan is nergens een waarde opgenomen over de huidige wegcapaciteit (mvt/etm). Noch in de toelichting op de wijziging, noch in de bijlagen, is dit terug te lezen. Dit is echter wel een belang dat moet worden meegewogen in het licht van een evenwichtige toedeling van functies. Zonder duidelijkheid over de capaciteit van de weg kan een woonontwikkeling niet op groen licht worden gezet.

*Gemaakte keuze aanpassingen* 5.1.2e *onnavolgbaar*

Verder stellen cliënten zich op het standpunt dat de capaciteit van de 5.1.2e wordt overschreden en de gemaakte herinrichtingkeuze onnavolgbaar is gelet op de overschrijdingen nu en in de toekomst. Uit het plan volgt dat de 5.1.2e op dit moment, zonder de realisatie

van het plan, al onvoldoende capaciteit heeft om het huidige verkeer goed af te kunnen wikkelen. Uit onderzoeken volgt dat 5.1.2e negatieve gevolgen zou hebben voor het verkeer, waaronder op de 5.1.2e. Het plan leidt tot knelpunten op dat kruispunt. Om deze reden wordt de 5.1.2e dan ook aangepakt. Aan het plan is een kruispuntberekening ten grondslag gelegd. Uit artikel 9.26 van de planregels volgt dat de rotonde bij de 5.1.2e, 5.1.2e en 5.1.2e moet worden ingericht als voorrangsplein.

Echter, niet is aangetoond of onderbouwd dat door het voorrangsplein de knelpunten met betrekking tot het verkeer zijn opgelost. Sterker nog, op dit moment is er – zonder de voorliggende ontwikkeling – al een probleem met betrekking tot de capaciteit van de 5.1.2e.

Daar komt bij dat uit het onderzoek Kruispuntberekeningen 5.1.2e Oss zou blijken dat het voorrangsplein het juiste alternatief is, waarmee het verkeersaanbod goed verwerkt kan worden. Dit is onjuist. Bij deze berekening is bijvoorbeeld onder meer uitgegaan van onjuiste uitgangspunten. Ook bij het gebruikte verkeersmodel kunnen de vraagtekens worden gezet.

*Ruimtelijke ontwikkelingen niet meegenomen*
Er is namelijk onvoldoende acht geslagen op (ruimtelijke) ontwikkelingen die formeel op ''groen licht'' zijn gezet door formele besluitvorming.

Bij de verkeersonderzoeken zijn een aantal woningbouwprojecten in de nabije omgeving niet meegenomen. Ten aanzien hiervan is dus ook geen rekening gehouden met de extra druk op de 5.1.2e.

Concreet voorbeeld zijn de woningbouwontwikkelingen van het Euterpepark. Deze ontwikkeling beslaat 2.500 woningen. Desgevraagd is door het projectteam 5.1.2e aangegeven dat 830 woningen zijn meegenomen. Verwezen wordt naar **bijlage 4** van deze zienswijze. Kijken cliënten naar de uitgangspunten van de verkeersberekeningen (zie bijlage 5a van de toelichting bij de ontwerpwijziging van het omgevingsplan), dan zien we dat louter 130 woningen hier onderdeel van uitmaken. Verwezen wordt concreet naar de tabel op bladzijde 5 van dit uitgangspuntendocument, waarin de wijzigingen worden weergegeven ten opzichte van het gemeentelijk verkeersmodel Oss in 2030.

*Geen valide model*
Daarnaast is uitgegaan van de verkeerde gegevens en verkeersmodellen. Ik verwijs hierbij naar de uitspraak van de Afdeling van 15 december 2021, ECLI:NL:RVS:2021:2782. Indien de modelresultaten en de werkelijkheid voldoende overeenstemmen, is sprake van een valide model waarmee gerekend kan worden ten behoeve van een bruikbare verkeersprognose. In dit geval komen de modelresultaten en de werkelijkheid onvoldoende overeen, waardoor er geen juiste verkeersprognose is toegepast.

Daarnaast is enkel uitgegaan van de situatie met 1.000 nieuwe woningen in 2030 en 3.000 nieuwe woningen in 2040, maar daarbij is geen rekening gehouden met overige voorzieningen, zoals scholen. Deze verkeersbewegingen zijn ten onrechte niet meegenomen bij het plan. Er is dus geen rekening gehouden met de maximale mogelijkheden van het plan. Zo kan een school worden gerealiseerd, waarmee bij de berekening voor de verkeersintensiteit geen rekening is gehouden. Uit het MER volgt wel dat er gekeken is naar de overige voorzieningen, maar niet op welke wijze en hoe dit zich tot elkaar verhoudt. De maatschappelijke functies worden niet afzonderlijk van wonen bekeken en beoordeeld, waardoor ook niet duidelijk is in hoeverre hier daadwerkelijk rekening mee is gehouden. Dit is daardoor oncontroleerbaar.

**4. Geluid, geur en trilling**

Niet alleen het verkeer zorgt voor een onaanvaardbaar woonkwaliteit voor cliënten, ook zijn de gevolgen van geur, geluid en trilling onvoldoende onderzocht, waardoor er geen sprake is van een aanvaardbaar woonkwaliteit.

a. Geluid

Er is geen sprake van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties met betrekking tot geluid, aangezien de (standaard)waarden ten behoeve van wegverkeerslawaai niet worden geborgd in het omgevingsplan, en omdat daarvan zonder nadere onderbouwing kan worden afgeweken met een omgevingsvergunning. Cliënten licht dit hieronder verder toe.

*Onaanvaardbare woonkwaliteit*

Uit het ontwerpwijziging omgevingsplan volgt dat sprake is van een lichte toename van de geluidbelasting van maximaal 1 dB, maar dat dit niet leidt tot gezondheidsrisico's, en daarmee tot een onaanvaardbaar woonkwaliteit. Dit is niet te rijmen met het feit dat onder andere langs de 5.1.2e sprake is van een geluidsbelasting hoger dan de GGD-advieswaarde van 50 dB Lden. Hierbij moet ook worden betrokken dat in de huidige situatie al op sommige punten de 60 dB ruimschoots wordt gehaald, en de wijziging van het plan verder leidt tot een toename. Een geluidniveau van 60 dB is het kantelpunt voor de akoestisch omgevingskwaliteit (methode Miedema). Alles boven de 60 dB betekent een tamelijk slechte akoestische omgeving.

De woningen van cliënten zijn direct gelegen naast de ontwikkeling bij de 5.1.2e, waar dus vaststaat dat sprake is van een hogere geluidsbelasting dan is toegestaan. De redenering dat wel onder de grenswaarde wordt gebleven, volstaat in elk geval niet in een afdoende motivering in het kader van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties. U zult ook moeten betrekken waarom u kennelijk eraan voorbijgaat dat de akoestische woonkwaliteit op locaties van omwonenden als ''tamelijk slecht'' valt te kwalificeren.

*Afwijken standaardwaarde*
Vervolgens is in principe met artikel 9.107 van de planregels geborgd dat een omgevingsvergunning voor de bouw van een geluidgevoelig gebouw voor een milieubelastende activiteit alleen wordt verleend als wordt voldaan aan de voorwaarden uit dit artikel. Dit geldt ook voor een geluidsgevoelig gebouw ten behoeve van wegverkeerslawaai, op grond van artikel 9.108 van de planregels. Maar, deze artikelen bieden ook de mogelijkheid om een omgevingsvergunning te verlenen, als niet wordt voldaan aan de standaardwaarde voor de geluidbelasting. Daarmee kan dus zonder nadere onderbouwing en zonder onderzoek naar de gevolgen worden afgeweken van de standaardwaarden, terwijl daarmee dus de woonkwaliteit van cliënten wordt aangetast.

*Onterecht geen onderzoek naar binnenniveau*
Tot slot blijkt nergens uit de stukken dat een toetsing heeft plaatsgevonden van het binnenniveau. Conform artikel 3.52 Bkl is vereist dat bij resterende overschrijdingen van de standaardwaarde ook een onderzoek moet worden gedaan of er in woningen een overschrijding is van het binnenniveau. In de toelichting bij dit ontwerpwijziging omgevingsplan wordt dit ook onderkend, echter vervolgens wordt geoordeeld dat de maximale toename 1,5 dB is en als acceptabel wordt gezien. Dit is in strijd met artikel 3.52 Bkl, omdat met zo'n conclusie nog geen onderzoek is verricht naar het binnenniveau. Hetgeen dus wel is vereist volgens voornoemd artikel.

b. Geurbelasting

Ten aanzien van de geurbelasting merk cliënten het volgende op.

In het ontwerp wijziging omgevingsplan wordt aangegeven dat langs de 5.1.2e en 5.1.2e na aanleg van de Parkway de geluidbelasting lager wordt en de luchtkwaliteit beter wordt. Doordat de ontwikkeling leidt tot beëindiging van enkele agrarische functies neemt de geuroverlast af. Direct rondom het plangebied zijn verschillende agrarische bedrijven gevestigd op afstanden tussen de 10 en 50 meter. Ten aanzien van de 5.1.2e is opgenomen dat de situatie (de overschrijding van de geurbelasting) een tijdelijke situatie betreft. Uiterlijk in 2029 zou dit bedrijf stoppen. Aangegeven wordt dus dat de 5.1.2e zorgt voor een probleem, aangezien daarmee niet aan de geurbelasting wordt voldaan, maar dat dit geen probleem is, aangezien dit bedrijf toch weggaat.

Cliënten merken hierbij op dat ten onrechte wordt gewezen naar de privaatrechtelijke overeenkomst met de ontwikkelende partij, waarin is opgenomen dat de bouw van de woningen pas start na sluiting van het bedrijf. Ook dit is onvoldoende geborgd in het plan. Het is vaste rechtspraak dat een privaatrechtelijke overeenkomst niet meegenomen kan worden in een bestuursrechtelijke procedure, aangezien cliënten bij deze overeenkomst geen partij zijn, zie

onder andere de uitspraak van de Afdeling van 18 september 2024, ECLI:NL:RVS:2024:3752 (r.o. 8.2). Er is dan wel een overeenkomst gesloten, maar er is nog niet geleverd. Er kunnen dus nog problemen optreden, waarmee cliënten als derde partij, niets kunnen, zoals ontbinding van de overeenkomst.

Daarbij is aangegeven dat het bedrijf aan de 5.1.2e is aangekocht en zal vertrekken, waardoor het niet aannemelijk is dat het aantal landbouwhuisdieren of dierenverblijf uitgebreid zal worden. Dit is echter niet in het plan geborgd. Het is vaste rechtspraak (ECLI:NL:RVS:2021:2782) dat er uitgegaan moet worden van de maximale mogelijkheden van een plan. Uitbreiding van het bedrijf is mogelijk, waardoor bij de vaststelling van de geurbelasting hiervan ook uitgegaan moet worden. De andere optie is dat geborgd had moeten worden dat het bedrijf niet meer mag uitbreiden, of dat er een voorwaardelijke verplichting hieromtrent in de planregels opgenomen zou worden.

c. Trilling

Ook is onvoldoende rekening gehouden met de gevolgen van zwaar verkeer op de betreffende weg. Op grond van artikel 3.2 van de Algemene wet bestuursrecht dient het bestuursorgaan een onderzoek in te stellen naar het aspect trilling. In dit geval is in het geheel geen onderzoek verricht naar mogelijke trillinghinder. Weliswaar is er een quickscan uitgevoerd. Echter, deze quickscan gaat uit van de situatie na de voorgenomen Parkway-5.1.2e, terwijl de parkway niet meeloopt in deze wijziging van het omgevingsplan. Er worden dus in ieder geval uitgangspunten gebruikt die niet stroken met beoogde planologische situatie.

Daar komt verder bij dat cliënten vermoeden dat van te lage verkeersintensiteiten is uitgegaan. Verwezen wordt naar zienswijzegrond 3. Ook is niet duidelijk in hoeverre met cumulatie rekening is gehouden.

**5. Milieueffectrapportage**

Bij de vaststelling van het ontwerp wijziging omgevingsplan is een milieueffectenrapportage opgesteld. Cliënten stellen zich op het standpunt dat de milieueffectrapportage gebreken vertoont en onvolledig is. Hierover het volgende.

*i. Locaties*

Uit paragraaf 3.9 van het milieueffectrapport volgt dat er geen alternatieve locaties zijn voor Amsteleind. Dit is in strijd met artikel 16.42 van de Omgevingswet en artikel 11.3 van het Omgevingsbesluit. Er zijn dus geen andere opties bekeken voor de ontwikkeling dan de huidige locatie. Dit is echter in strijd met het beleid. Verwezen wordt naar de zienswijzegrond over de strijdigheid met beleid.

ii. *Verkeersstructuur en ontsluiting*

Wel zijn er alternatieven bekeken voor de verkeersstructuur in het milieueffectrapport. Er worden meerdere alternatieven aangedragen ten behoeve van verkeer, waarbij ten behoeve van alle alternatieven de relevante aspecten van de leefomgeving zouden zijn onderzocht.

Het komt cliënten voor dat dit niet is gebeurd. Zij stellen dat hun belangen in elk geval onvoldoende zijn meegewogen, en dat hiermee dus onvoldoende rekening is gehouden. Zoals reeds aangegeven zijn cliënten pas betrokken bij deze woonontwikkeling toen alle keuzes al waren gemaakt. Bewoners in de nabijheid van de 5.1.2e , waaronder dus cliënten, waren eventjes 'vergeten' tijdens de inspraak over Amsteleind Noord. Dit onderschrijft het standpunt van cliënten dat hun belang van een goede woonkwaliteit op onjuiste wijze is meegenomen in deze ontwerpwijziging van het omgevingsplan, en dus niet serieus is genomen.

Daar komt verder bij dat cliënten zich niet kunnen vinden in de keuze voor het voorrangsplein aan de 5.1.2e , en daarbij de Parkway. Uit de verkeersbewegingen zou volgen dat het voorrangsplein het beste alternatief betreft, ten behoeve van de rotonde bij de 5.1.2e , 5.1.2e en 5.1.2e . Cliënten betwijfelen dit, omdat zij vrezen dat ook met deze aanpassingen zij nog steeds met onevenredige verkeershinder en geluidsoverlast komen te zitten. Cliënten zijn voornemens dit standpunt te laten toetsen en als aanvulling nog in te dienen op deze zienswijze.

Tot slot verwijzen cliënten ook naar hetgeen zij reeds in de zienswijze grond over het alternatievenonderzoek hebben aangegeven.

**6. Strijd met rechtszekerheidsbeginsel**

Verder merken cliënten op dat het ontwerp wijziging omgevingsplan is op diverse punten rechtsonzeker en onduidelijk is. Het plan is zodanig opgesteld dat het voor de belanghebbenden, waaronder cliënten, niet duidelijk is waar ze aan toe zijn. Daardoor is het plan in strijd met het rechtszekerheidsbeginsel. Zoals aangegeven moet het bestuursorgaan locaties vaststellen op basis van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties. Het bestuursorgaan heeft daarbij een grote vrijheid, en moet een belangenafweging maken.

Het bestuursorgaan heeft onvoldoende inzichtelijk gemaakt hoe dit ontwerpplan zich verhoudt tot de bestaande bestemmingen 'groen' en 'verkeer'. Het is onduidelijk wat er met deze bestaande bestemmingen is gedaan, en hoe deze zich verhouden tot de nieuwe functies. Op "Regels op de kaart" blijkt niet wat hiervan nog geldt.

Ook maken de planregels de realisatie van diverse functies mogelijk, zoals wonen, scholen, horeca, bedrijven. Echter, er wordt in het plan geen inzicht gegeven over de locatie waar deze

functies worden gerealiseerd. Het is dus onduidelijk waar precies welke functie mogelijk wordt gemaakt. Het gehele plan laat vrijwel alle functies toe, waardoor het rechtsonzeker is op welke locatie wat gerealiseerd zal worden. Als bijlage 4 bij het ontwerpplan is het schetsontwerp Parkway - aanpassing 5.1.2e bijgevoegd. Daarbij ontbreekt een duidelijke legenda of kaartbijlage waarin per functieaanduiding wordt verduidelijkt wat waar mag plaatsvinden en op welke wijze dit wordt gerealiseerd. Deze kaart is erg onduidelijk en niet leesbaar.

Daarnaast zijn artikel 9.26 van de planregels de begrippen "gebruik" en "redelijke tot matige verliestijden" opgenomen. Het is cliënten niet duidelijk wat daarmee wordt bedoeld en deze begrippen zijn onvoldoende gedefinieerd. Het is niet duidelijk wanneer er sprake is van redelijk tot matige verliestijden. Dit is immers niet nader gedefinieerd. Dit leidt tot rechtsonzekerheid. Het bestuursorgaan heeft ten onrechte niet met voldoende zorgvuldigheid afgewogen wat hiervan het gevolg is.

**7. Strijd met beleid**

Tot slot stellen cliënten dat het plan ook in strijd is met uw beleid en het plan ook om die reden in strijd is met in ieder geval artikel 3:2 Awb.

*Omgevingsvisie*

In de omgevingsvisie gemeente Oss is opgenomen dat het groene buitengebied een tegenhanger moet zijn van het verstedelijkte Oss-Berghem. De locatie van 5.1.2e is gelegen in het buitengebied van Oss, en op de grens daarvan. Dit moet dus een tegenhanger zijn met het verstedelijkte Oss. Echter, nu worden er ook in het buitengebied hoge woningbouw van 1.000 woningen (en uiteindelijk 3.000 woningen) mogelijk gemaakt. Er komt een geheel nieuwe woonwijk, met bijbehorende voorzieningen. Daarmee wordt het bestaande buitengebied, wat fungeert als tegenhanger van het verstedelijkte Oss-Berghem, ook verstedelijkt. Dit terwijl er op dit moment agrarische functies zijn. Daarbij volgt uit de omgevingsvisie dat er een goede overgang is van de kern naar het buitengebied. Door de komst van 5.1.2e, wordt de bestaande overgang tussen wonen en buitengebied juist verslechterd. Sterker nog, deze verdwijnt volledig. Op dit moment is er namelijk een rand met daarin agrarische bedrijvigheid, welke overgaat in landelijk gelegen woningen.

*Structuurvisie Oss West – 2022*

Ook in de structuurvisie Oss West – 2022 is opgenomen dat bij de rand van het gebied als aandachtspunt wordt meegegeven dat een goede overgangsrand naar het buitengebied (voornamelijk gekenmerkt door openheid) aandacht krijgt. In dit geval wordt de rand van het buitengebied volgebouwd met woningen, waardoor er in strijd met deze structuurvisie wordt gehandeld. In de structuurvisie wordt ook opgenomen dat het de bedoeling is dat woongebouwen buiten de milieucontour van bestaande bedrijvigheid in het plangebied blijven. 5.1.2e wordt gerealiseerd binnen de milieucontouren van agrarische bedrijven. Vaststaat

dat er in ieder geval één agrarisch bedrijf is gelegen aan de 5.1.2e , waarbij de geurbelasting wordt overschreden voor de toekomstige woningen.

*Koersnota mobiliteit*
In de koersnota wordt aangegeven dat de 5.1.2e rustiger kan worden ten opzichte van referentie 2040, doordat de maatregelen leiden tot een lager autogebruik. Dit is vermeld op bladzijde 48 van deze koersnota. Cliënten kunnen noch uit de toelichting, noch uit de andere stukken halen hoe de aanpak van de 5.1.2e zich concreet verhoudt tot deze andere maatregelen, en hoe deze andere maatregelen verankerd zijn in de wijziging van dit omgevingsplan.

Ook is op bladzijde 48 van deze koersnota aangegeven dat de 5.1.2e juist rustiger kan worden, omdat voor de ontwikkeling van 5.1.2e een lagere parkeernorm geldt. Hoe hiermee verder rekening is gehouden en hoe dit nu wordt geborgd, blijkt nergens uit deze wijziging van het omgevingsplan.

**Conclusie**

Cliënten verzoeken u bij het vaststellen van het definitieve wijziging Omgevingsplan gemeente Oss - Postzegelplan 5.1.2e Noord – Oss rekening te houden met de zienswijze van cliënten. Concreet verzoeken cliënten u om de voorziene wijziging van het omgevingsplan niet vast te stellen, dan wel in elk geval niet te voorzien in de beoogde woonontwikkeling met de voorziene ontsluiting zoals nu is beoogd.

Met vriendelijke groet,
Hooglander B.V.

5.1.2e

5.1.2e
Advocaat

HOOGLANDER

GEMEENTE Oss

# GEMEENTEBLAD

Officiële uitgave van de gemeente Oss

Nr. 239663

4 juni 2025

## Kennisgeving ontwerp wijziging Omgevingsplan gemeente Oss - Postzegelplan 5.1.2e Noord - Oss

### Aanhef

Burgemeester en wethouders van de gemeente Oss maken bekend dat zij de ontwerp wijziging Omgevingsplan gemeente Oss – Postzegelplan 5.1.2e Noord - Oss ter inzage leggen. Hieronder leest u waar deze wijziging over gaat. Ook leest u hoe u kunt reageren.

### Wat is een omgevingsplan?

In het omgevingsplan staan regels over activiteiten die gevolgen hebben of kunnen hebben voor de fysieke leefomgeving. Dit is de ruimte waarin we wonen, werken en ontspannen. Het Omgevingsplan gemeente Oss bevat regels waarmee we de beperkte ruimte op een goede manier verdelen. Daarmee maken we ontwikkelingen mogelijk en beschermen we onze leefomgeving. Het omgevingsplan regelt bijvoorbeeld of u op een stuk grond mag bouwen. Dit is belangrijk als u een vergunning vraagt om te bouwen.

Voorliggende wijziging van Omgevingsplan gemeente Oss voor de locatie 5.1.2e Noord draagt bij aan de verdere planvorming van de gebiedsontwikkeling 5.1.2e. 5.1.2e Noord is de eerste fase van de gebiedsontwikkeling 5.1.2e. De totaal beoogde gebiedsontwikkeling 5.1.2e bestaat uit 3.000 woningen met bijbehorende commerciële- en maatschappelijke voorzieningen en infrastructurele werken.

### Waar gaat de ontwerp wijziging Omgevingsplan gemeente Oss – Postzegelplan 5.1.2e Noord - Oss over?

In dit ontwerp wordt Omgevingsplan gemeente Oss gewijzigd voor de volgende onderdelen:

a. In 5.1.2e Noord worden maximaal 1.000 woningen en voorzieningen, zoals een scholenlocatie en kleinschalige voorzieningen, mogelijk gemaakt.
b. De ontsluiting van 5.1.2e Noord op de 5.1.2e en de herinrichting van de 5.1.2e worden via deze wijziging mogelijk gemaakt.
c. De huidige bouw- en gebruiksmogelijkheden worden door middel van deze wijziging weggenomen.

### U kunt de ontwerp wijziging van het omgevingsplan bekijken

U kunt van donderdag 5 juni tot en met woensdag 30 juli 2025 de volgende stukken bekijken:

a. de ontwerp wijziging Omgevingsplan gemeente Oss - Postzegelplan 5.1.2e Noord - Oss;
b. het ontwerpbesluit en de motivering; en
c. het verslag omgevingsdialoog en het verslag afstemming ketenpartners en de overige op het besluit betrekking hebbende stukken.

U kunt de stukken bekijken:

a. het ontwerp van de wijziging op de website https://omgevingswet.overheid.nl (onderdeel 'Regels op de kaart');
b. het ontwerpbesluit en de motivering op de website https://www.officielebekendmakingen.nl; en
c. het verslag omgevingsdialoog en het verslag afstemming ketenpartners en de overige op het besluit betrekking hebbende stukken op de gemeentelijke website.

U kunt deze stukken ook (op afspraak) digitaal bekijken bij de balie Bouwen, Milieu en Leefomgeving in het gemeentehuis aan de 5.1.2e in Oss. U moet hiervoor een afspraak maken via telefoonnummer 5.1.2e. U kunt een afspraak maken voor elke werkdag (maandag tot en met vrijdag) tussen 9.00 uur en 16.00 uur.

### U kunt reageren op de ontwerp wijziging van het omgevingsplan

U kunt reageren van donderdag 5 juni tot en met woensdag 30 juli 2025. Uw reactie noemen we een zienswijze. U kunt dit schriftelijk doen of mondeling. Let op: u kunt niet per e-mail reageren.

Wilt u mondeling reageren? Maak hiervoor dan op tijd een afspraak met de afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling van de gemeente Oss via telefoonnummer 5.1.2e.

Wilt u schriftelijk reageren? Stuur dan een brief aan:

De gemeenteraad van Oss

Afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling

Postbus 5

5.1.2e OSS

Geef in uw brief aan dat deze over de ontwerp wijziging Omgevingsplan gemeente Oss – Postzegelplan 5.1.2e Noord - Oss gaat. Geef ook aan waarom u het niet eens bent met het ontwerp.

## Wat is het vervolg?

Het college van burgemeester en wethouders beoordeelt of de zienswijzen tot wijziging van de ontwerp wijziging Omgevingsplan gemeente Oss – Postzegelplan 5.1.2e Noord - Oss leiden. Het college voorziet de zienswijzen individueel of per thema van een reactie. De reacties neemt het college op in de Nota van zienswijzen en wijzigingen.

Het college biedt de (eventueel aangepaste) wijziging Omgevingsplan gemeente Oss, samen met de Nota van zienswijzen en wijzigingen, aan de gemeenteraad aan voor vaststelling. Als de gemeenteraad de wijziging van Omgevingsplan gemeente Oss vaststelt, maakt zij dit bekend met een nieuwe kennisgeving. Tegen de definitieve wijziging van Omgevingsplan gemeente Oss – Postzegelplan 5.1.2e Noord - Oss staat de mogelijkheid tot beroep open.

## Hebt u nog vragen?

Hebt u nog vragen over deze publicatie? Bel dan met de afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling van de gemeente Oss via telefoonnummer 5.1.2e.

HOOGLANDER

2

# Factsheet participatie/ communicatie

Naast onderstaande momenten zijn er nog tal van andere overleggen geweest met individuen, ondernemers, maar ook met de Scholengemeenschappen (SAAM, Filios, AVEM), samenwerkingsorganisatie HUMO voor huisartsen in regio Oss, leerlingen van voortgezet onderwijs (TBL), studenten. En ook nog met Provincie Noord Brabant, Waterschap, Rijk, IVN, GGD, Woningbouwcorporaties, Veiligheidsregio, etc.

## Overzicht bijeenkomsten in het kader van participatie

| Datum | Overlegorgaan |
|---|---|
| 6 juli 2021 | Adviescommissie Omgevingskwaliteit |
| 7 juli 2021 | WDR (Wijk en Dorpsraden) |
| 26 oktober 2021 | Adviescommissie Omgevingskwaliteit |
| 23 november 2021 | Adviescommissie Omgevingskwaliteit |
| 25 november 2021 | WDR (Wijk en Dorpsraden) |
| 9 december 2021 | WDR (Wijk en Dorpsraden) |
| 21 december 2021 | Adviescommissie Omgevingskwaliteit |
| 19 januari 2022 | Terinzagelegging ontwerp structuurvisie |
| 25 januari 2022 | Digitale Algemene Informatiebijeenkomst – inwoners Oss - Eerste (vanwege corona digitale) algemene informatiebijeenkomst voor omwonenden en belangstellenden |
| 27 januari 2022 | Digitale Informatiebijeenkomst bewoners/ omwonenden |
| 3 februari 2022 | Marktconsultatie- Digitale bijeenkomst met geïnteresseerde marktpartijen |
| 15 februari 2022 | Adviescommissie Omgevingskwaliteit |
| 11 april 2022 | Inwonerspanel |
| 30 mei 2022 | Themabijeenkomst Verkeer & Mobiliteit |
| 8 juni 2022 | Themabijeenkomst Natuur & Water |
| 13 juni 2022 | Themabijeenkomst Leven & Wonen |
| 17 januari 2023 | Adviescommissie Omgevingskwaliteit |
| 26 september 2023 | Informatieavond - bijeenkomst bewoners |
| 5 februari 2024 | Informatieavond – bijeenkomst bewoners |
| 8 februari 2024 | Klankbordgroep - Eind 2023 vormt een aantal bewoners van het plangebied een klankbordgroep |

| | |
|---|---|
| 26 februari 2024 | Informatieavond - bijeenkomst - bewoners plangebied |
| 18 maart 2024 | Klankbordgroep |
| 9 april 2024 | Adviescommissie Omgevingskwaliteit |
| 16 april 2024 | Klankbordgroep |
| 21 mei 2024 | Informatieavond bewoners plangebied |
| 30 mei 2024 | Leerlingen 5.1.2e Lydeum |
| 9 juli 2024 | Klankbordgroep |
| 20 augustus 2024 | WDR (Wijk en Dorpsraden) (ontsluiting) |
| 10 september 2024 | Afvaardiging Oss West Protest |
| 4 oktober 2024 | Afvaardiging Oss West Protest |
| 8 oktober 2024 | Klankbordgroep |
| 7 november 2024 | WDR (Oss Noordwest) |
| 30 januari 2025 | Student Vastgoedkunde |
| 30 januari 2025 | WDR (Wijk en Dorpsraden) |
| 4 februari 2025 | Afvaardiging Oss West Protest |
| 11 februari 2025 | Adviescommissie Omgevingskwaliteit |
| 18 februari 2025 | Leerlingen 5.1.2e Lyceum |
| 18 februari 2025 | Klankbordgroep |

## Communicatiemomenten Gemeenteraad

| | |
|---|---|
| 9 mei 2019 | Adviescommissie; Wvg |
| 23 mei 2019 | Gemeenteraad; Wvg |
| 11 maart 2021 | Gemeenteraad |
| 1 april 2021 | Bekendmaking Staatscourant |
| 1 april 2021 | Adviescommissie; Wvg + houtskoolschets |
| 15 april 2021 | Gemeenteraad; Wvg |
| 28 juni 2021 | Technisch overleg gemeenteraadsleden |
| 7 september 2021 | RIB; nota reikwijdte en detailniveau |
| 16 september 2021 | Podiumbijeenkomst |

| | |
|---|---|
| 23 september 2021 | Adviescommissie; MER en bestemmingsplan |
| 30 september 2021 | RIB; voortgang |
| 7 oktober 2021 | Gemeenteraad |
| 9 oktober 2021 | Excursie Almere |
| 21 oktober 2021 | BOT gesprek over thema's |
| 9 december 2021 | Presentatie ontwerpproces en introductie van de opinievragen |
| 23 december 2021 | Opiniecommissie |
| 13 januari 2022 | Opiniecommissie |
| 20 januari 2022 | Adviescommissie; vestiging voorkeursrecht |
| 20 januari 2022 | Bekendmaking; Gemeente plan |
| 27 januari 2022 | Gemeenteraad |
| 10 februari 2022 | Adviescommissie; vaststelling structuurvisie |
| 16 februari 2022 | Technisch overleg gemeenteraadsleden |
| 24 februari 2022 | Gemeenteraad |
| 12 mei 2022 | Adviescommissie; mobiliteit |
| 18 mei 2022 | Technisch overleg gemeenteraadsleden |
| 23 juni 2022 | Adviescommissie |
| 22 september 2022 | Adviescommissie |
| 6 oktober 2022 | Gemeenteraad |
| 20 april 2023 | Adviescommissie |
| 11 mei 2023 | Gemeenteraad |
| 30 november 2023 | Adviescommissie; handelingsperspectief Oss West |
| 20 december 2023 | RIB; addendum structuurvisie |
| 7 maart 2024 | Gemeenteraad |
| 28 maart 2024 | Adviescommissie; addendum structuurvisie |
| 11 april 2024 | Gemeenteraad; addendum structuurvisie |
| 29 augustus 2024 | Adviescommissie; ontsluitingsstructuur |
| 10 oktober 2024 | Technisch overleg gemeenteraadsleden; wvg |
| 17 oktober 2024 | Gemeenteraad; wvg |
| 14 november 2024 | Technisch overleg gemeenteraadsleden; proces en stedenbouwkundig plan |
| 6 februari 2025 | Adviescommissie Ruimte |

## Overzicht inzet communicatiemiddelen

| | |
|---|---|
| Voorjaar 2022 | presentatie **huisstijl** |
| Oktober 2023 | inzet **nieuwsbrief** (bewoners plangebied) |
| December 2023 | inzet **nieuwsbrief** (600 adressen) |
| Maart 2024 | inzet **nieuwsbrief** (600 adressen) |
| April 2024 | lancering **website**: www.amsteleind.nl |
| April 2024 | inzet **videojournaal** 1 n.a.v. bijeenkomst februari |
| April 2024 | inzet **nieuwsbrief** (600 adressen) |
| Juni 2024 | aanvulling **website** met FAQ's (naar aanleiding van bijeenkomst mei 2024) |
| Augustus 2024 | inzet **nieuwsbrief** |
| September | voorstel invulling en rol **klankbordgroep** |
| December 2024 | ontsluiting relevante documenten op de **website** |
| December 2024 | inzet **nieuwsbrief** |

HOOGLANDER

DATUM. 24-01-2025

OSS WEST PROTEST

# VOOR EEN GEZONDE WIJK

## ENQUÊTE UITSLAG DIRECT AANWONENDEN HEIHOEKSINGEL

(BINNEN EEN STRAAL VAN 80-90 METER VAN DE HEIHOEKSINGEL)

# INHOUDSOPGAVE


**Uitkomst Oss West Protest enquête (182 adressen).** ..... 3

**Enquête vragen met uitslagen 1 t/m 28** ..... 4

Gegevens ..... 4

1. Naam (niet verplicht) ..... 4

2. straat en huisnummer: ..... 4

3. Hoelang woont u al aangrenzend aan de 5.1.2e ? ..... 4

Verkeer ..... 5

4. Hoe ervaart u het huidige verkeer op de heihoeksingel ..... 5

5. hoe heeft u de verkeersontwikkeling op de heihoeksingel in de afgelopen jaren ervaren? ..... 5

6. wat zijn de voor u de belangrijkste aandachtspunten met betrekking tot de verkeersveiligheid op de heihoeksingel? *(maximaal 5 keuzes mogelijk)* ..... 6

Verkeersgeluid ..... 6

7. Hoe ervaart u het verkeersgeluid op de heihoeksingel? ..... 6

8. In hoeverre beïnvloedt het verkeersgeluid uw dagelijks leven? ..... 7

9. In welke mate heeft het verkeersgeluid invloed op uw gezondheid en welzijn? *(Gezondheid en welzijn verwijzen naar iemands fysieke, mentale en emotionele toestand, en de algehele kwaliteit van leven.)* ..... 7

10. Wat is uw mening over mogelijke maatregelen om het verkeersgeluid te verminderen? ..... 7

11. Op welke momenten van de dag ervaart u de meeste hinder van verkeersgeluid? *(meerdere antwoorden mogelijk)* ..... 8

Specifieke verkeersgeluiden ..... 8

12. Welke vormen van verkeersgeluid ervaart u het meest op de 5.1.2e ? *(Meerdere antwoorden mogelijk)* ..... 8

13. Welke geluidsbron vindt u het meest storend? *(meerdere antwoorden mogelijk)* ..... 9

Luchtkwaliteit ..... 9

14. Maakt u zich zorgen over de luchtkwaliteit in uw omgeving? ..... 9

15. Heeft u klachten die mogelijk verband houden met de luchtkwaliteit in uw omgeving *(bijv. ademhalingsproblemen)?* ..... 9

Trillingen ..... 10

17. Heeft u ooit trillingen in huis opgemerkt die mogelijk verband houden met verkeer? ..... 10

18. Hoe denkt u over de mogelijke lange termijn gevolgen van trillingen op de duurzaamheid van uw woning? ..... 10

Leefbaarheid ..... 10

19. Hoe beoordeelt u de algemene leefbaarheid in uw buurt door de 5.1.2e op dit moment? ..... 10

20. Wat verwacht u van de algemene leefbaarheid in uw buurt, als de 5.1.2e drukker wordt door het verkeer uit de nieuwe wijken? ... 11

Oplossingen en maatregelingen ... 11

21. Welke oplossingen zou u graag zien om de verkeerssituatie en/of overlast te verminderen? *(meerdere antwoorden mogelijk)* ... 11

22. Welke maatregelen zouden volgens u het beste helpen om de effecten van trillingen op uw woning en leefomgeving te beperken? *(meerdere antwoorden mogelijk)* ... 12

23. Vindt u dat er voldoende wordt gedaan om de luchtkwaliteit in uw omgeving te verbeteren? ... 12

Informatie ... 12

24. Bent u door de gemeente geïnformeerd over het mogelijk opwaarderen van de 5.1.2e ? ... 12

25. Waar heeft u voor het eerst gehoord of gelezen dat de gemeente Oss, de 5.1.2e als ontsluitingsweg wil gaan gebruiken voor de nieuwbouwwijk 5.1.2e ? *(meerdere antwoorden mogelijk)* ... 13

26. Vindt u dat de gemeente u eerder had moeten informeren? ... 13

27. Heeft u het gevoel, dat u inspraak heeft gehad over de mogelijke verkeersontsluiting via een nieuw aan te leggen westelijke randweg, en niet via de 5.1.2e ? ... 13

Overig ... 14

28. Bent u bereid ons financieel te steunen, wanneer wij juridische stappen moeten ondernemen. *(Als u "ja" antwoord bent u nog steeds niks verplicht)* ... 14

**Situatie zonder westelijke randweg (opwaardering heihoeksingel naar 20.000-23.000 voertuigen per etmaal)** ... 15

**Situatie met de westelijke randweg (afname naar 9.000 voertuigen per etmaal)** ... 16

# UITKOMST OSS WEST PROTEST ENQUÊTE (182 ADRESSEN).

De resultaten van de enquête brengen, op basis van de huidige situatie (dus nog zonder de geplande opwaardering!), duidelijk de zorgen en ervaringen van de bewoners rondom de 5.1.2e in kaart. Een grote meerderheid van de respondenten ervaart het verkeer op de 5.1.2e als te druk en onveilig (133 totaal). Daarnaast geeft 89% aan dat het verkeer in de afgelopen jaren is toegenomen, wat de druk op de leefbaarheid in de buurt verder vergroot.

Belangrijke aandachtspunten zijn de te hoge snelheid van voertuigen (133 respondenten), te veel vrachtverkeer (115 respondenten), en onveiligheid voor kwetsbare groepen zoals kinderen en ouderen (88 respondenten). Een overweldigende meerderheid ervaart dit als problematisch.

Het verkeersgeluid is eveneens een veelgenoemd probleem. Maar liefst 128 respondenten geven aan (zeer) veel hinder te ondervinden van verkeersgeluid, en de respondenten benadrukken de noodzaak van maatregelen zoals aanleg westelijke randweg (150), stil asfalt (101), geluidsschermen (52) en omleiden van het vele vrachtverkeer op de 5.1.2e. De overlast van het verkeersgeluid is dermate, dat 50 respondenten aangeven dat het veel invloed heeft op hun dagelijks leven, en 31 respondenten rapporteren zelfs dat het een zeer grote impact heeft op hun gezondheid en welzijn.

Ook de luchtkwaliteit is een bron van grote zorg voor veel bewoners. 71 respondenten maken zich veel zorgen over de luchtkwaliteit, terwijl 51 bewoners aangeven klachten – zoals ademhalingsproblemen – te hebben, die mogelijk verband houden met deze slechte luchtkwaliteit. Dit wijst op een zorgwekkend patroon dat het niet alleen de leefbaarheid, maar ook de gezondheid van de bewoners direct beïnvloedt.

Trillingen door verkeer vormen een bijkomend probleem. 117 respondenten geven aan deze trillingen te ervaren, waarvan een deel vreest voor de lange termijn gevolgen op de duurzaamheid van hun woningen (113). De directe impact op de woningen en leefomgeving is een duidelijke indicatie dat aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn. 148 respondenten verwachten dat het aanleggen van alternatieve routes voor vrachtverkeer een oplossing kan bieden.

De combinatie van luchtvervuiling, trillingen en geluids-, en stankoverlast vormt een bedreiging voor de algehele kwaliteit van leven en gezondheid in dit gebied.

Een ander opvallend punt uit de enquête is het gebrek aan communicatie vanuit de gemeente en de inspraakmogelijkheid van de burgers. 161 respondenten geven aan niet op de hoogte te zijn gebracht van de plannen om de 5.1.2e als ontsluitingsweg te gebruiken voor de nieuwbouwwijk 5.1.2e. Dit gebrek aan transparantie en betrokkenheid vergroot het wantrouwen en de zorgen bij bewoners, die zich onvoldoende gehoord, begrepen en vertegenwoordigd voelen in de gemeentelijke plannen.

Op basis van deze resultaten is het evident, dat er dringende actie nodig is. Structurele maatregelen om de verkeersveiligheid, geluidsoverlast, luchtkwaliteit, en trillingen te beheersen zijn essentieel om de leefbaarheid en gezondheid in de buurt te waarborgen. Nagenoeg alle respondenten (150 van de 182) zien de aanleg van de westelijke randweg als DE oplossing voor de reeds ervaren overlast, welke alleen maar zal toenemen bij opwaardering van de 5.1.2e. Ook maatregelen zoals het beperken van vrachtverkeer (ondersteund door 113 respondenten), het aanpassen van verkeersroutes om zwaar verkeer om te leiden (132 respondenten), en het aanleggen van trilling dempende infrastructuur zijn noodzakelijk.

Daarnaast is het van cruciaal belang dat de gemeente transparanter communiceert en bewoners actief betrekt in toekomstige besluitvormingsprocessen. Alleen door samen te werken met de gemeenschap kunnen effectieve en duurzame oplossingen worden gerealiseerd die bijdragen aan een betere leefomgeving voor alle betrokkenen, zowel voor nieuwbouwwijk 5.1.2e als ook voor omwonenden aan de Heihoeksingel.

# Enquête vragen met uitslagen 1 t/m 28

Let op: enkele enquêtes zijn niet volledig ingevuld; vragen die niet zijn beantwoord, zijn niet meegenomen in de resultaten.

| Antwoorden | Gemiddelde tijd | Duur |
|---|---|---|
| 182 | 05:34 | 13 Dagen |

## Gegevens

**1. NAAM (NIET VERPLICHT)**

140

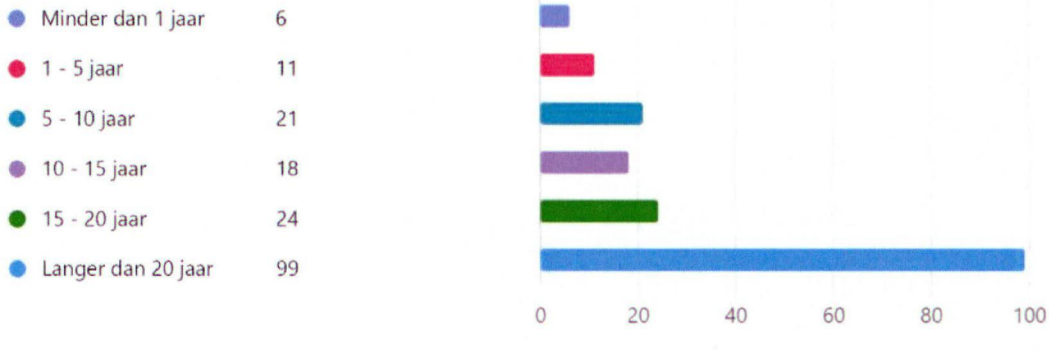
Antwoorden

**2. STRAAT EN HUISNUMMER:**

172

Antwoorden

**3. HOELANG WOONT U AL AANGRENZEND AAN DE HEIHOEKSINGEL?**

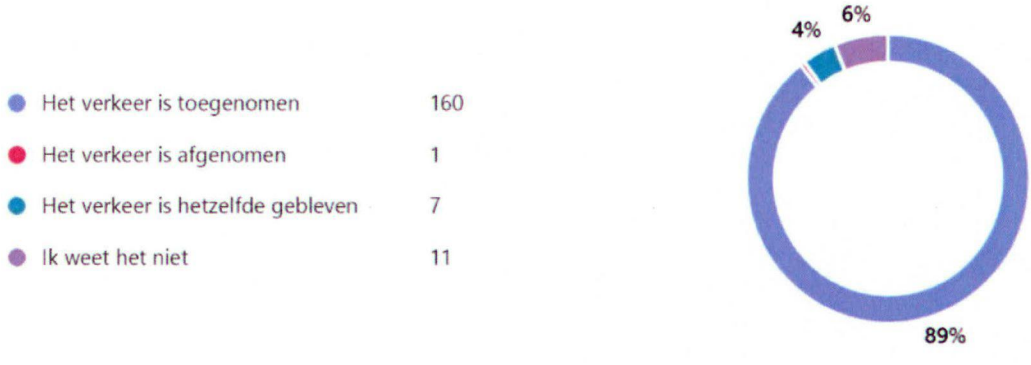


## Verkeer

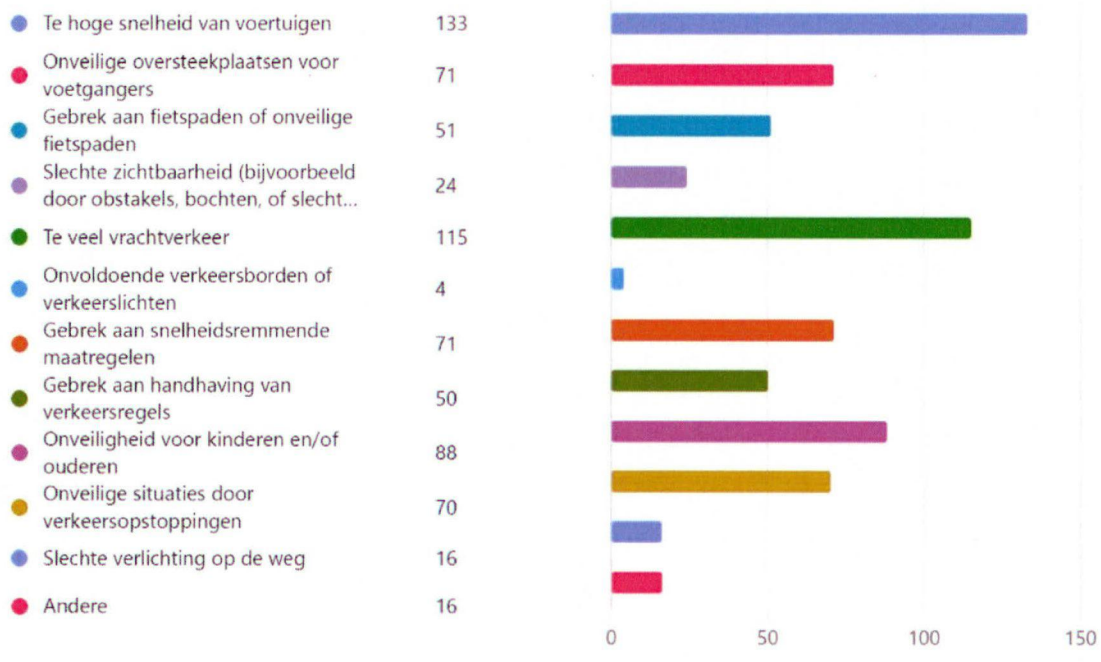
### 4. HOE ERVAART U HET HUIDIGE VERKEER OP DE HEIHOEKSINGEL




### 5. HOE HEEFT U DE VERKEERSONTWIKKELING OP DE HEIHOEKSINGEL IN DE AFGELOPEN JAREN ERVAREN?

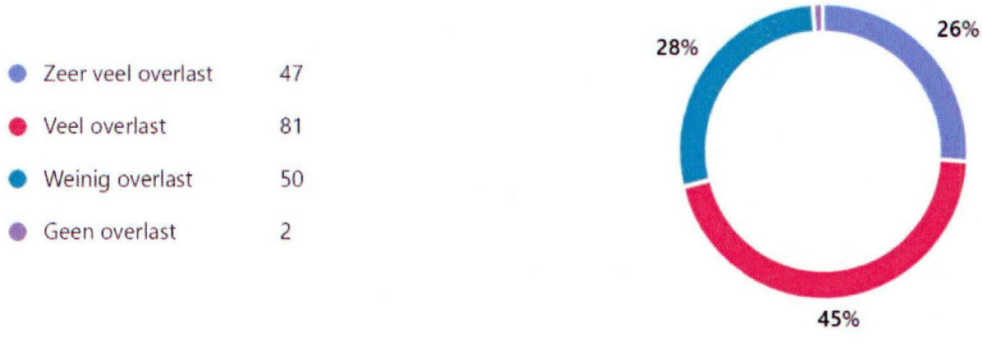


**6. WAT ZIJN DE VOOR U DE BELANGRIJKSTE AANDACHTSPUNTEN MET BETREKKING TOT DE VERKEERSVEILIGHEID OP DE HEIHOEKSINGEL? *(MAXIMAAL 5 KEUZES MOGELIJK)***



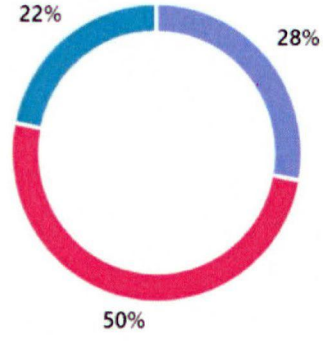

## Verkeersgeluid

**7. HOE ERVAART U HET VERKEERSGELUID OP DE HEIHOEKSINGEL?**



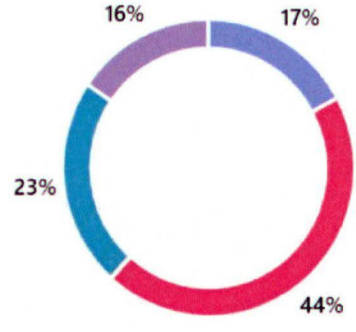
## 8. IN HOEVERRE BEÏNVLOEDT HET VERKEERSGELUID UW DAGELIJKS LEVEN?

| | |
|---|---|
| Veel invloed | 50 |
| Enige invloed | 90 |
| Geen invloed | 39 |



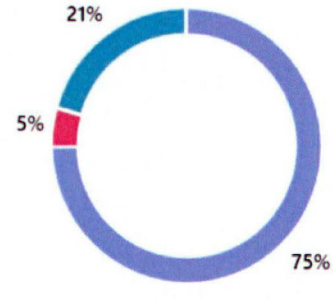

## 9. IN WELKE MATE HEEFT HET VERKEERSGELUID INVLOED OP UW GEZONDHEID EN WELZIJN? *(GEZONDHEID EN WELZIJN VERWIJZEN NAAR IEMANDS FYSIEKE, MENTALE EN EMOTIONELE TOESTAND, EN DE ALGEHELE KWALITEIT VAN LEVEN.)*

| | |
|---|---|
| Zeer veel invloed | 31 |
| Enige invloed | 80 |
| Weinig invloed | 41 |
| Geen invloed | 28 |

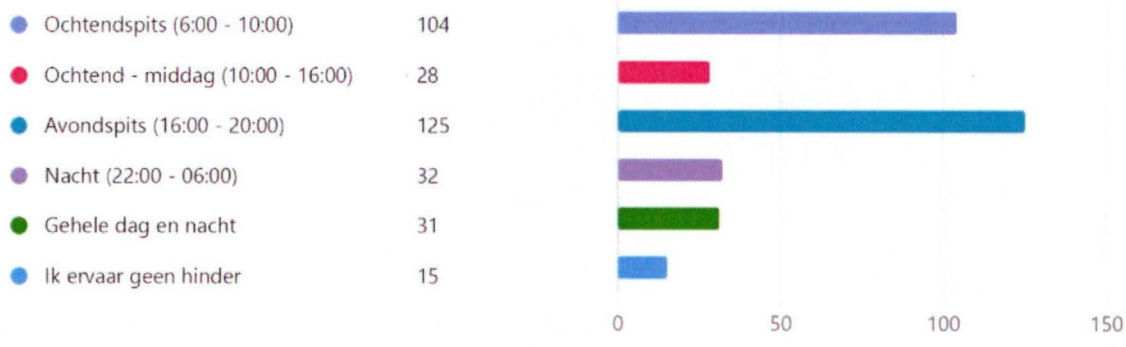



## 10. WAT IS UW MENING OVER MOGELIJKE MAATREGELEN OM HET VERKEERSGELUID TE VERMINDEREN?

| | |
|---|---|
| Er moeten maatregelen komen (bijv. stil asfalt geluidsschermen) | 131 |
| Geen maatregelen nodig | 8 |
| Geen mening | 36 |

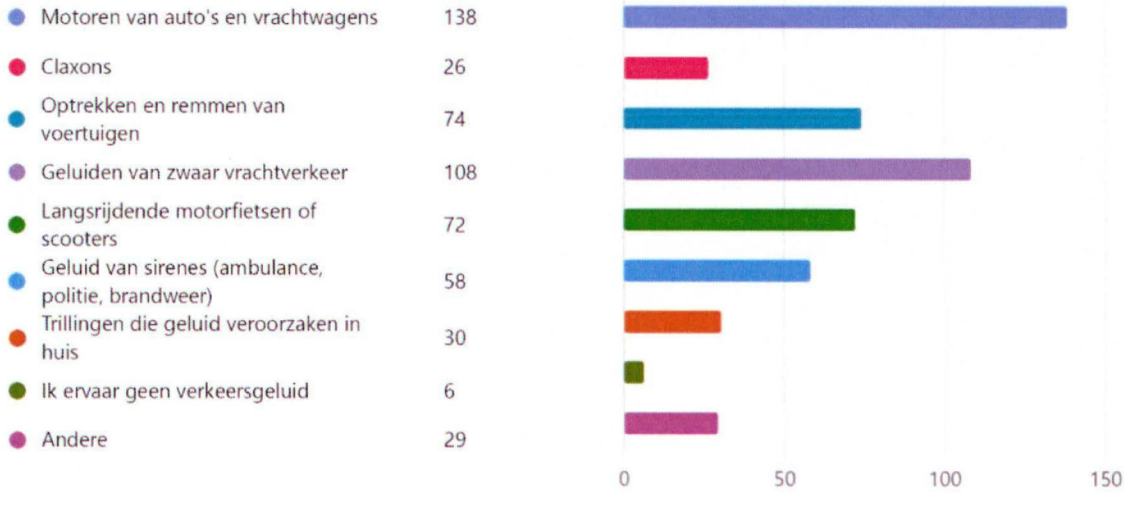


**11. OP WELKE MOMENTEN VAN DE DAG ERVAART U DE MEESTE HINDER VAN VERKEERSGELUID? *(MEERDERE ANTWOORDEN MOGELIJK)***

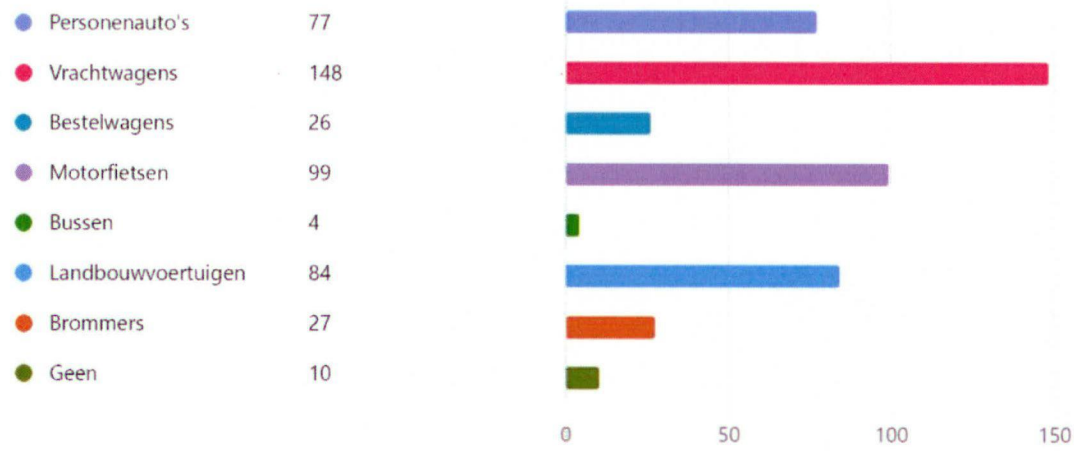



## Specifieke verkeersgeluiden

**12. WELKE VORMEN VAN VERKEERSGELUID ERVAART U HET MEEST OP DE HEIHOEKSINGEL? *(MEERDERE ANTWOORDEN MOGELIJK)***



**13. WELKE GELUIDSBRON VINDT U HET MEEST STOREND? *(MEERDERE ANTWOORDEN MOGELIJK)***




## Luchtkwaliteit

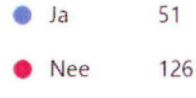
**14. MAAKT U ZICH ZORGEN OVER DE LUCHTKWALITEIT IN UW OMGEVING?**

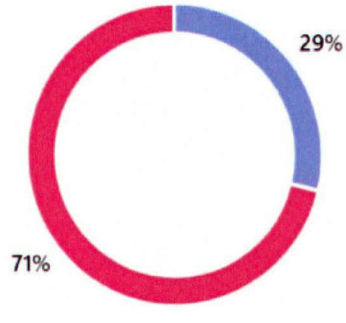






**15. HEEFT U KLACHTEN DIE MOGELIJK VERBAND HOUDEN MET DE LUCHTKWALITEIT IN UW OMGEVING *(BIJV. ADEMHALINGSPROBLEMEN)?***

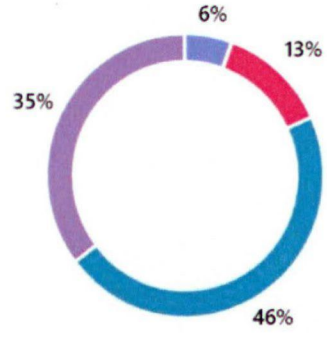


## Trillingen

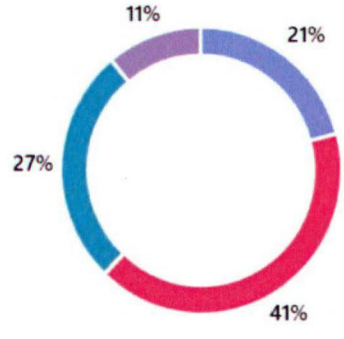
### 17. HEEFT U OOIT TRILLINGEN IN HUIS OPGEMERKT DIE MOGELIJK VERBAND HOUDEN MET VERKEER?

| | |
|---|---|
| Ja, heel vaak op een dag | 10 |
| Ja, regelmatig op een dag | 23 |
| Ja, soms op een dag | 84 |
| Nee, nooit | 64 |




### 18. HOE DENKT U OVER DE MOGELIJKE LANGE TERMIJN GEVOLGEN VAN TRILLINGEN OP DE DUURZAAMHEID VAN UW WONING?

| | |
|---|---|
| Ik maak me hier veel zorgen over | 38 |
| Ik maak me hier enige zorgen over | 75 |
| Ik maak me hier weinig zorgen over | 49 |
| Ik maak me hier geen zorgen over | 20 |




## Leefbaarheid

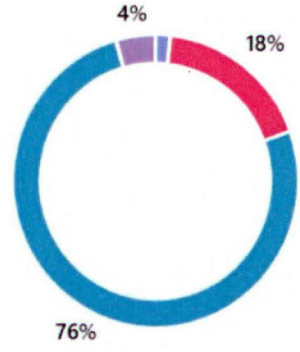
### 19. HOE BEOORDEELT U DE ALGEMENE LEEFBAARHEID IN UW BUURT DOOR DE HEIHOEKSINGEL OP DIT MOMENT?

| | |
|---|---|
| Zeer goed | 4 |
| Goed | 108 |
| Slecht | 45 |
| Zeer slecht | 7 |
| Geen mening | 17 |



**20. WAT VERWACHT U VAN DE ALGEMENE LEEFBAARHEID IN UW BUURT, ALS DE HEIHOEKSINGEL DRUKKER WORDT DOOR HET VERKEER UIT DE NIEUWE WIJKEN?**

| | |
|---|---|
| Blijft hetzelfde | 3 |
| Zal een beetje verslechteren | 32 |
| Zal flink verslechteren | 137 |
| Weet ik niet | 8 |



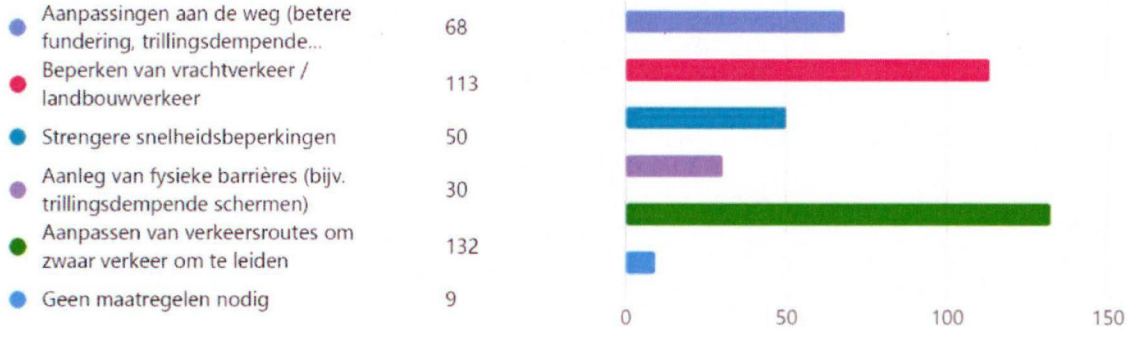

## Oplossingen en maatregelingen

**21. WELKE OPLOSSINGEN ZOU U GRAAG ZIEN OM DE VERKEERSSITUATIE EN/OF OVERLAST TE VERMINDEREN? *(MEERDERE ANTWOORDEN MOGELIJK)***

| | |
|---|---|
| Nieuwe ontsluitingsweg buiten de wijk | 150 |
| Stil asfalt | 101 |
| Geluidsschermen | 52 |
| Verlaging maximum snelheid | 49 |
| Betere handhaving op snelheid | 66 |
| Verkeersdrempels, verkeerssluizen of rotondes | 29 |
| Verbreden van de weg | 11 |
| Aan beide zijden aparte fietspaden, los van de weg | 72 |
| Beperking vrachtverkeer | 110 |
| Geen maatregelen nodig | 0 |
| Andere | 14 |



**22. WELKE MAATREGELEN ZOUDEN VOLGENS U HET BESTE HELPEN OM DE EFFECTEN VAN TRILLINGEN OP UW WONING EN LEEFOMGEVING TE BEPERKEN? *(MEERDERE ANTWOORDEN MOGELIJK)***




**23. VINDT U DAT ER VOLDOENDE WORDT GEDAAN OM DE LUCHTKWALITEIT IN UW OMGEVING TE VERBETEREN?**

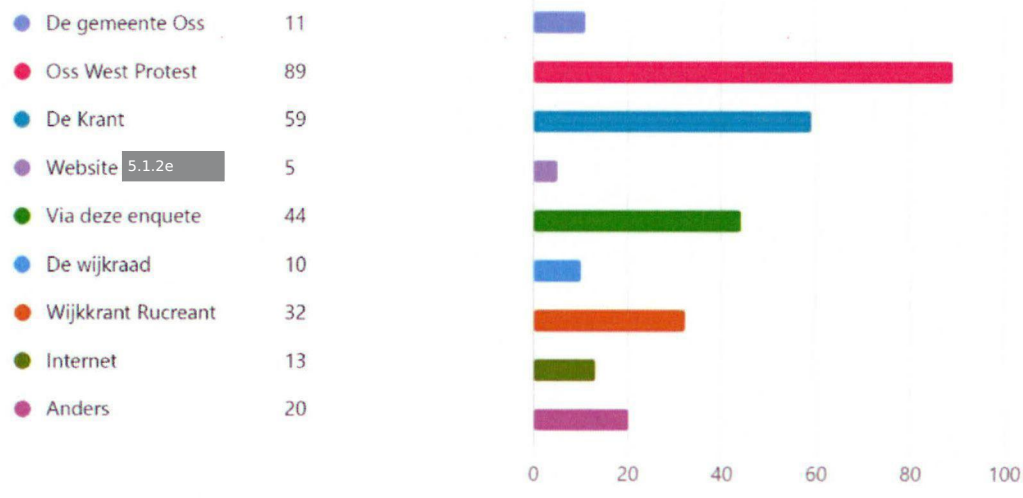



## Informatie

**24. BENT U DOOR DE GEMEENTE GEÏNFORMEERD OVER HET MOGELIJK OPWAARDEREN VAN DE HEIHOEKSINGEL?**



**25. WAAR HEEFT U VOOR HET EERST GEHOORD OF GELEZEN DAT DE GEMEENTE OSS, DE HEIHOEKSINGEL ALS ONTSLUITINGSWEG WIL GAAN GEBRUIKEN VOOR DE NIEUWBOUWWIJK AMSTELEIND? *(MEERDERE ANTWOORDEN MOGELIJK)***




**26. VINDT U DAT DE GEMEENTE U EERDER HAD MOETEN INFORMEREN?**



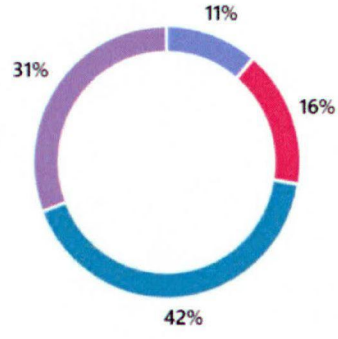

**27. HEEFT U HET GEVOEL, DAT U INSPRAAK HEEFT GEHAD OVER DE MOGELIJKE VERKEERSONTSLUITING VIA EEN NIEUW AAN TE LEGGEN WESTELIJKE RANDWEG, EN NIET VIA DE HEIHOEKSINGEL?**



## Overig

**28. BENT U BEREID ONS FINANCIEEL TE STEUNEN, WANNEER WIJ JURIDISCHE STAPPEN MOETEN ONDERNEMEN. *(ALS U "JA" ANTWOORD BENT U NOG STEEDS NIKS VERPLICHT)***

| | |
|---|---|
| Ja, ik ben zeker bereid een bijdrage te leveren | 20 |
| Ja, maar alleen met goede onderbouwing | 29 |
| Misschien, afhankelijk van de hoogte van de bijdrage | 74 |
| Nee, ik ben niet bereid om bij te dragen | 55 |



# SITUATIE ZONDER WESTELIJKE RANDWEG (OPWAARDERING HEIHOEKSINGEL NAAR 20.000-23.000 VOERTUIGEN PER ETMAAL)

Als het verkeer op de 5.1.2e toeneemt van de huidige ruim 16.000 voertuigen per etmaal – waarvan ruim 1800 vrachtwagens – naar 20.000-23.000 voertuigen, zullen de negatieve effecten op de leefomgeving naar verwachting aanzienlijk toenemen. De belangrijkste gevolgen zijn:

1. **Toename van geluidsoverlast**

Met een dergelijke groei in verkeersintensiteit zal het verkeersgeluid verder toenemen, wat leidt tot een intensivering van hinder voor omwonenden. Momenteel ervaart al 71% van de bewoners veel tot zeer veel overlast door verkeersgeluid. Bij een toename van het verkeer zullen de effecten op dagelijkse activiteiten, rustmomenten, en de slaapkwaliteit verder verslechteren.

2. **Slechtere luchtkwaliteit en gezondheidseffecten**

Een toename van voertuigen, vooral vrachtverkeer, zal de uitstoot van schadelijke stoffen zoals fijnstof (PM10) en stikstofoxiden (NOx) vergroten. Dit kan leiden tot een verdere achteruitgang van de luchtkwaliteit, wat al een zorg is bij 87% van de bewoners, en 29% ervaart klachten die mogelijk verband houden door de luchtkwaliteit in de omgeving. De gevolgen kunnen zijn een toename van ademhalingsklachten, astma en andere gezondheidsproblemen.

3. **Verhoogde onveiligheid**

Een drukker wegennetwerk vergroot de kans op verkeersongevallen, vooral op plekken waar oversteekplaatsen en fietspaden als onveilig worden ervaren. Met name kwetsbare groepen zoals kinderen en ouderen lopen een verhoogd risico. Er wonen ruim 3000 bewoners aan de westzijde van de 5.1.2e. De maatstaf is dat iedere bewoner elke dag 2.75 (landelijke norm) verplaatsingen heeft. Omdat er geen enkele voorziening aan de westzijde is en men voor echt alles (medisch, boodschappen, horeca, werk enz.) naar de andere zijde van de 5.1.2e moet, betekent dit 8200 verplaatsingen per dag van bewoners van westzijde 5.1.2e naar oostzijde 5.1.2e.

4. **Afnemende leefbaarheid**

De algemene leefbaarheid in de omgeving zal aanzienlijk verslechteren. Momenteel vreest 76% van de bewoners al een forse achteruitgang in leefbaarheid als gevolg van toenemend verkeer. Een toename naar 20.000-23.000 voertuigen zal deze trend verder versterken.

## SITUATIE MET DE WESTELIJKE RANDWEG (AFNAME NAAR 9.000 VOERTUIGEN PER ETMAAL)

Met de aanleg van een westelijke randweg en een verwachte daling van het verkeer op de 5.1.2e naar circa 9.000 voertuigen per etmaal (volgens Goudappel), kunnen significante verbeteringen in de leefomgeving worden gerealiseerd. Deze situatie sluit aan bij de richtlijnen van het RIVM en de GGD, die benadrukken dat verkeer in woongebieden zo veel mogelijk moet worden beperkt om gezondheidsrisico's te verminderen.

1. **Gezondheidseffecten van luchtkwaliteit**

Uit de enquête blijkt dat 71 respondenten zich veel zorgen maken over de luchtkwaliteit en 51 respondenten geven aan te kampen met luchtwegklachten die mogelijk verband houden met verkeersluchtvervuiling. Het RIVM waarschuwt dat wonen nabij drukke wegen, het risico op luchtwegklachten, hart- en vaatziekten, kanker en vervroegd overlijden verhoogt. Door de verkeersintensiteit terug te brengen naar 9.000 voertuigen per etmaal, zullen de emissies van schadelijke stoffen zoals fijnstof (PM10) en stikstofoxiden (NOx) fors afnemen. Dit draagt direct bij aan een betere luchtkwaliteit en vermindert de kans op gezondheidsklachten, vooral bij kwetsbare groepen zoals kinderen, ouderen en mensen met bestaande gezondheidsproblemen.

2. **Geluidsoverlast en welzijn**

Momenteel ervaart 70% van de respondenten veel tot zeer veel hinder door verkeersgeluid. Een afname van het verkeer naar 9.000 voertuigen per etmaal zal het geluidsniveau significant verlagen, wat leidt tot een rustigere woonomgeving. Dit heeft een positief effect op de slaapkwaliteit en vermindert stress bij bewoners. Daarnaast hebben 131 respondenten aangegeven, dat zij maatregelen zoals stil asfalt en geluidsschermen noodzakelijk vinden. De reductie van verkeer sluit naadloos aan bij het advies van het RIVM om geluidsoverlast in woongebieden zoveel mogelijk te beperken.

3. **Verkeersveiligheid**

De uitslag van de enquête benadrukt, dat bewoners grote zorgen hebben over de verkeersveiligheid op de 5.1.2e . Belangrijke punten zijn de te hoge snelheid van voertuigen (133 respondenten), de aanwezigheid van te veel vrachtverkeer (115 respondenten), en de onveiligheid voor kwetsbare groepen zoals kinderen en ouderen (88 respondenten). Het verminderen van het aantal voertuigen per etmaal naar 9.000 zal de verkeersveiligheid aanzienlijk verbeteren. Dit biedt tevens ruimte om meer veilige oversteekplaatsen en goed ingerichte fietspaden te realiseren, zoals door 71 respondenten wordt gewenst.

4. **Herstel van leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit**

De algemene leefbaarheid wordt momenteel als problematisch ervaren. 137 respondenten verwachten dat de leefbaarheid flink zal verslechteren als de verkeersdruk op de 5.1.2e toeneemt. Een afname van de verkeersintensiteit naar 9.000 voertuigen per etmaal biedt niet alleen kansen om de leefbaarheid te herstellen, maar ook om de ruimtelijke kwaliteit te verbeteren. Denk aan de aanleg van groenvoorzieningen, geluidsschermen en veilige fietspaden. Dit sluit aan bij de aanbevelingen van het RIVM om bij ruimtelijke planning prioriteit te geven aan maatregelen die de gezondheid en leefbaarheid ondersteunen.

## Conclusie

De aanleg van een westelijke randweg met toegestane snelheid van 70 km/u, met een verwachte afname naar 9.000 voertuigen per etmaal op de 5.1.2e volgens Goudappel, zou in lijn zijn met de aanbevelingen van het RIVM en de GGD voor een maximale belasting van een weg. Dit scenario draagt bij aan:

**Betere luchtkwaliteit**: wat de gezondheid van bewoners beschermt, vooral die van kwetsbare groepen.

**Minder geluidsoverlast**: wat leidt tot een rustiger en aangenamer woonklimaat.

**Verbeterde verkeersveiligheid**: wat essentieel is in een woonomgeving.

**Grotere leefbaarheid**: dankzij de mogelijkheid om de omgeving veiliger en aantrekkelijker in te richten.

De enquête laat zien dat de bewoners zich zorgen maken over de huidige situatie en een sterke behoefte hebben aan effectieve maatregelen. De westelijke randweg biedt een unieke kans om gezondheidsrisico's en overlast te verminderen en te voldoen aan de normen voor een gezonde leefomgeving. Het is niet alleen belangrijk dat de nieuwbouwwijk 5.1.2e een aantrekkelijke en leefbare wijk wordt, maar ook dat de Ruwaard weer een fijne en gezonde woonomgeving wordt. Het is cruciaal dat de gemeente deze kans benut en prioriteit geeft aan de aanleg van deze infrastructuur, met transparante communicatie en actieve betrokkenheid van alle bewoners.

HOOGLANDER

**Van:** 5.1.2e <5.1.2e@oss.nl>
**Verzonden:** dinsdag 25 februari 2025 14:33
**Aan:** 5.1.2e <5.1.2e@outlook.com>
**Onderwerp:** RE: gespreksverslag overleg OWP 4 februari 2025

Geachte 5.1.2e,

Hierbij ontvangt u het aangepaste verslag. De tekst is grotendeels overgenomen. Her en der heb ik aanpassingen c.q. verduidelijkingen aangebracht. Zie de aanpassingen in rood.

Graag jouw akkoord zodat ik het verslag definitief kan maken.

Tevens beantwoord ik hieronder de openstaande vragen:

*De gemeente gaat na of de trillingen van het wegverkeer worden meegenomen in de MER*

Dit wordt meegenomen in de MER. Daarnaast wordt er voorafgaand aan de realisatie van de 5.1.2e een nulmeting naar scheurvorming uitgevoerd door de gemeente of bouwende partij.

*De gemeente levert het woningaantal aan waarmee gerekend is voor Euterpepark*

830 woningen

Hiermee hebben we alle vragen beantwoord.

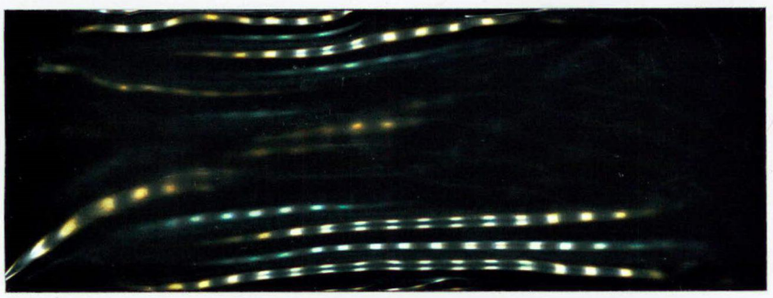
Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Projectleider

12

# HOOGLANDER



Postbus 971 - 5700 AZ - Helmond

the Netherlands ,

Frankering betaald

**R Aangetekend**

**D-A-1**

De gemeenteraad van Oss
Afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling
Postbus 5
5.1.2e OSS

**3SPHAW6071217**

Recommandé

**NL**

P2202

**3SPHAW6071217**

# Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens geanonimiseerd op grond van:

| Wet | Artikel | Omschrijving | Pagina's |
|---|---|---|---|
| Wet open overheid | Art. 5.1 lid 2 sub e | De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer | 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 17, 18, 21, 26, 27, 28, 38, 40, 41, 42, 44, 45 |