

Nota van zienswijzen en wijzigingen ontwerp omgevingsplanwijziging gemeente Oss – Postzegelplan Amsteleind Noord - Oss

I. INLEIDING

Deze nota bevat de volgende onderdelen:

- een weergave van de gevolgde procedure
- een samenvatting van de reacties ('zienswijzen') over het ontwerp van de omgevingsplanwijziging
- ons besluit over de zienswijzen
- een beschrijving van de gevolgen van ons besluit voor de inhoud van het omgevingsplan
- een toelichting op ons besluit
- een overzicht van de wijzigingen in het omgevingsplan ten opzichte van het ontwerp van de omgevingsplanwijziging 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 de omgevingsplanwijziging.

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 ontwerp van de omgevingsplanwijziging met bijbehorende stukken van donderdag 5 juni tot en met woensdag 30 juli 2025 online bekijken. Dit hebben burgemeester en wethouders bekendgemaakt in Oss Actueel en het Gemeenteblad en op www.oss.nl.

Van donderdag 5 juni tot en met woensdag 30 juli 2025 kon iedereen schriftelijk en mondeling op het ontwerp van de omgevingsplanwijziging reageren. De gemeente heeft 13 reacties ('zienswijzen') ontvangen. Alle indieners konden hun zienswijze mondeling toelichten bij de Hoorcommissie Wijzigen Omgevingsplan. Dit hebben 4 indieners gedaan.

Op 16 april 2025 heeft de gemeente een informatieavond gehouden over het ontwerp van de omgevingsplanwijziging. Er waren circa 150 bezoekers aanwezig en 180 mensen volgden de bijeenkomst via een livestream. Iedereen kon daar informatie over de stukken krijgen en vragen stellen over de wijziging van het omgevingsplan. Het was niet mogelijk om op de bijeenkomst een zienswijze in te dienen.

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 onze toelichting daarop, ons besluit en een beschrijving van de gevolgen van ons besluit voor de inhoud van de wijziging van het omgevingsplan.

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: Provincie Noord-Brabant

Samenvatting zienswijze

De provincie merkt op dat enkele provinciale belangen zoals verwoord in de Brabantse Omgevingsvisie en de instructieregels van de Omgevingsverordening Noord-Brabant (hierna: OV) nog niet helemaal goed zijn onderbouwd of vertaald in de wijziging van het omgevingsplan. De gemeente wordt verzocht om de wijziging van het omgevingsplan in overeenstemming te brengen met de instructieregels en noemt de volgende onderwerpen.

1. Kwaliteitsverbetering van het landschap

In het landschapsplan behorende bij de wijziging van het omgevingsplan is een bedrag van € 600.000,-- opgenomen voor de kwaliteitsverbetering van het landschap. Indiener vraagt om inzichtelijk te maken welke berekening achter dit bedrag zit. Daarnaast zijn er bij de maatregelen kostenposten opgenomen die volgens de provincie niet aangemerkt kunnen worden als kwaliteitsverbetering van het landschap. Bijvoorbeeld het aanleggen van paden of de kosten voor waterberging. Indiener verzoekt deze kosten te schrappen uit de maatregelen voor de kwaliteitsverbetering van het landschap.

2. Cultuurhistorische waarden

De onderhavige ontwikkeling vindt plaats binnen het aangewezen cultuurhistorisch waardevol gebied Beerse Overlaat. Dit betekent dat deze ontwikkeling dient bij te dragen aan deze waarden. Een belangrijke waarde van de voormalige Beerse Overlaat is openheid. Hoewel openheid van het gebied niet behouden kan worden door de komst van een nieuwe woonwijk, kan de gemeente door bepaalde maatregelen ervoor zorgen dat de ontwikkeling nog beter aansluit op de rest van de polder. Bijvoorbeeld door kenmerkende beplantings- en waterstructuren toe te passen en zichtlijnen naar het landschap te behouden. Volgens de provincie is in het landschapsplan van noord naar zuid een gebiedsvreemde schuine structuur aangebracht. Dit wijkt af van de kenmerkende blokverkaveling van het plangebied. De gemeente wordt gevraagd om de structuren aan te passen naar de voornoemde blokverkaveling, zodat elementen uit de ruilverkavelingsperiode en het open en weidse karakteristiek terug te zien is.

3. Duurzame stedelijke ontwikkeling

De provincie merkt op dat aan de meeste voorwaarden voor de woningbouwontwikkeling in het landelijk gebied wordt voldaan. Wel vraagt indiener aandacht voor het aspect mobiliteit en geeft enkele adviezen.

a. Auto-ontsluiting en stedelijke samenhang

In de wijziging van het omgevingsplan wordt relatief veel aandacht besteed aan de auto-ontsluiting van de nieuwe wijk. Echter de brede functie van de nieuwe ontsluitingsweg binnen het stedelijk verkeersnetwerk wordt onvoldoende toegelicht. De provincie adviseert explicieter aan te geven dat de nieuwe ontsluitingsweg niet alleen dient als wijkontsluiting, maar ook een bredere stedelijke functie heeft. In dat kader dient ook nagedacht te worden over de vraag of het wenselijk is dat verkeer van buiten de wijk door deze nieuwe woonwijk wordt geleid. Verder merkt de indiener op dat de nieuwe ontsluitingsweg als een mogelijke fysieke barrière binnen de wijk kan fungeren. Het advies is om dit kritisch te beschouwen en te onderzoeken welke maatregelen mogelijk zijn om deze barrièrewerking te beperken.

b. Openbaar vervoer en fiets

In de motivering van de wijziging van het omgevingsplan is toegelicht dat het openbaar vervoer of de fiets voor veel bewoners geen geschikt alternatief is. De provincie vraagt om te onderzoeken of deze alternatieven aantrekkelijker kunnen worden gemaakt. Hierbij kan gedacht worden aan het fietsnetwerk, fietsparkeren, openbaar vervoer in de vorm van flexvervoer en toekomstige Ov-opties.

c. *Verkeersveiligheid en samenhang met brede maatschappelijke doelen*

De provincie onderschrijft het gebruik van het STOMP-principe, waarbij lopen en fietsen prioriteit krijgen. Wel wordt gevraagd om de motivering op dit punt aan te passen en de prioritering daarin mee te nemen.

Beantwoording gemeenteraad

1. Gevraagd is het berekende bedrag van € 600.000,-- te onderbouwen met een berekening. Dit bedrag is 1% van de uitgiftewaarde van de uit te geven grond. Het gaat hierbij om een oppervlakte van circa 12 hectare vermenigvuldigd met de ingeschatte uitgifteprijs. Dit komt neer op een bedrag van circa € 600.000,--. Hierbij is de uitgifteprijs verdeeld in: grondgebonden woningen, meergezinswoningen, en maatschappelijk en overige. De exacte berekening willen wij niet openbaar maken maar is wel ambtelijk gedeeld met de provincie Noord-Brabant.
De inrichting van de strook grond aan de westzijde van het ontwikkelgebied maakt onderdeel uit van de kwaliteitsverbetering. Hier zijn de kosten van de wandelpaden uit gehaald. Daarnaast moet rekening gehouden worden met het feit dat verplichte waterberging geen onderdeel mag uitmaken van de kwaliteitsverbetering. Dit wordt achteraf berekend. De kostenraming is hierop aangepast. Er zal circa € 150.000,- aan kwaliteitsverbetering plaatsvinden in de westelijke groene zone. Het resterende bedrag voor kwaliteitsverbetering wordt in het Groenfonds gestort en kan ingezet worden voor onderdelen uit het landschapsplan. Inzet van deze gelden is een bevoegdheid van de gemeenteraad en zullen moeten voldoen aan de voorwaarden die worden gesteld aan kwaliteitsverbetering landelijk gebied.
2. Een aanpassing is gemaakt waarbij de kenmerkende cultuurhistorische en landschappelijke blokverkaveling van de Beerse Overlaat beter bewaard blijft bij het ontwikkelen van Amsteleind Noord. Hoewel de kenmerkende openheid niet bewaard kan blijven bij een woningbouwontwikkeling als deze, wordt er wel aangesloten op de verkavelingsstructuur van het gebied. Het behoud van sloten, bestaande polderwegen en het maken van een zichtrelatie via de centrale groene zone draagt hier aanvullend aan bij.
3. Aan de keuze voor de Parkway als ontsluitingsroute is een uitgebreide studie voorafgegaan. In paragraaf 2.2.2 van het MER is een samenvatting opgenomen van deze studie. In de afweging tussen een volledige westelijke ligging van een nieuwe weg, handhaving van de bestaande wegenstructuur of de Parkway is deze laatste als beste oplossing naar voren gekomen. De Parkway heeft geen bredere stedelijke functie maar is een wijkontsluitingsweg. De wijkontsluitingswegen hebben als functie het verzamelen van verkeer uit de aanliggende woonwijken en het leiden naar de hoofdontsluitingswegen. De Parkway sluit op de Heihoeksingel aan die vanaf de Schaepmanlaan de functie van hoofdontsluiting heeft. Een van de voordelen van de Parkway is dat deze nieuwe ontsluitingsweg ingericht kan worden volgens de eisen van Duurzaam Veilig: een weg met rijstroken die door een ruime middenberm van elkaar gescheiden worden met aan weerszijden vrij liggende fietspaden. Voldoende verblijfs- en leefkwaliteit en veilige oversteekmogelijkheden zijn integraal onderdeel van de ontwerp-opgave voor deze nieuwe weg. Ook de kruisingen (zowel gelijkvloers als de ongelijkvloerse (fiets)) worden ingericht volgens de huidige kwaliteitseisen. Hiermee wordt de door de indiener genoemde barrièrewerking voorkomen.

De Koersnota Mobiliteit wordt uitgewerkt in wijkverkeersplannen. Deze wijkverkeersplannen worden vanuit het STOMP-principe uitgewerkt. Dan kijken we wat er nodig is om de fiets en het gebruik van openbaar vervoer te stimuleren zoals fietsparkeren, flexvervoer en andere OV-opties. Daarmee willen we de fiets en OV een geschikt alternatief maken.

Besluit

Wij vinden de zienswijze gedeeltelijk gegrond en gedeeltelijk ongegrond.

Wijzigingen in omgevingsplan

Wij passen de wijziging van het omgevingsplan als volgt aan:

- De berekening van de kwaliteitsverbetering is aangepast met dien verstande dat de onderdelen die niet meegerekend mogen worden als kwaliteitsverbetering uit de berekening zijn gehaald.
- Er is een aanpassing gemaakt in het landschapsplan om dit beter te laten aansluiten op de kenmerkende cultuurhistorische en landschappelijke blokverkaveling van de Beerse Overlaat.
- Een zone van 50 meter breed aan de westzijde van het plangebied heeft een functie groen gekregen en als zodanig verankerd in de planregels.
- In de motivering en in de aanvulling op het MER hebben wij de integrale visie op duurzame mobiliteit beter onderbouwd.

Zienswijze 2: Rijkswaterstaat Zuid Nederland

Samenvatting zienswijze

Rijkswaterstaat Zuid Nederland (hierna: RWS ZN) vraagt nogmaals aandacht voor de verkeersafwikkeling bij aansluiting 52 Oss/Heesch op de A59. Uit de plannen van de ontwikkeling van het bedrijventerrein Heesch-West blijkt dat de doorstroming en veiligheid van de aansluiting A59 Oss/Heesch al onder druk staat, vooral tijdens de spitsperiodes. De Cereslaan is ook een aandachtspunt. De gemeente wordt verzocht om voor de kruispunten met de A59 eenzelfde soort kruispuntanalyse uit te voeren zoals dit ook gedaan is voor de vijf kruispunten op het onderliggend wegennet.

In het kader van het MER behorende bij de wijziging van het omgevingsplan is een verkeersberekening gemaakt om de verwachte verkeerseffecten van de ontwikkeling op het omliggende wegennet te bepalen. Daarbij is gebruik gemaakt van het Verkeersmodel Oss (versie 2022, Goudappel 2024, gebaseerd op BBMA2022). Volgens RWS ZN is uit bovengenoemde berekening niet duidelijk op te maken dat de verkeersstromen van het toekomstige bedrijventerrein Heesch-West (zowel auto als fiets) hierin voldoende zijn meegenomen. Ook is onduidelijk in hoeverre rekening is gehouden met de verkeerseffecten van andere ontwikkelingen in omliggende gemeenten. De gemeente wordt verzocht om een toelichting te geven hoe het plan Amsteleind (Noord) zich verhoudt tot de ontwikkeling van bedrijventerrein Heesch-West, de ontwikkelingen in de omgeving en welke gevolgen dit heeft voor de aansluiting op de A59.

Beantwoording gemeenteraad

Vooraf willen wij benadrukken dat wij de zorgen van RWS ZN over de doorstroming en veiligheid van de aansluiting A59 Oss/Heesch begrijpen en serieus nemen. Dit knelpunt heeft onze aandacht en er wordt gezocht naar een integrale oplossing.

Op verzoek van RWS ZN zijn kruispuntanalyses uitgevoerd op het kruispunt Cereslaan/A59. Dit is op eenzelfde wijze uitgevoerd zoals dit ook gedaan is voor de 5 kruispunten op het onderliggend wegennet. Expliciet is rekening gehouden met de effecten van fietsverkeer op dit kruispuntcomplex. Het onderzoek heeft aangetoond dat de huidige geregelde kruispunten op de aansluiting A59-Cereslaan het verkeersaanbod in 2030 en 2040 niet goed kunnen verwerken, de invloed van Amsteleind daarop is beperkt. Door (beperkte) capaciteitsuitbreiding op een drietal takken (signaalgroep 101 (Cereslaan noord rechtsaf), 204 (afrit A59 vanuit Den Bosch rechtsaf) en de aantakking vanaf het bedrijventerrein kan de afwikkeling worden verbeterd. Uit de verkeersberekeningen blijkt daarmee, zoals ook al in het Verslag omgevingsdialoog is beschreven dat het verkeerseffect van Amsteleind nauwelijks invloed heeft op de kruispunten op de op- en afritten van de snelweg.

Zoals bekend, wordt het bedrijventerrein Heesch West gezamenlijk ontwikkeld met de gemeenten 's-Hertogenbosch, Bernheze en Oss. Hiervoor is de Gemeenschappelijke Regeling Heesch West (hierna: GR Heesch West) in het leven geroepen. Eventuele infrastructurele maatregelen in relatie tot de aansluiting A59 Oss/Heesch worden in de GR

Heesch West besproken en later tot uitvoering gebracht. Deze uitvoerende handeling is reeds in gang gezet via het projectteam Heesch West in afstemming met RWS ZN. De civiel-technisch projectleider van Heesch West is in overleg met de contactpersoon van RWS ZN. Het ontwerp van deze aanpassingen van het kruispunt worden opgesteld door aangehaakte ingenieursbureaus. Om deze aanpassingen mogelijk te maken is er budget vrijgemaakt in de GR Heesch West. De GR Heesch West heeft budget voor de planvorming, voorbereiding en de uitvoering. Hiermee is ook dit traject al in gang gezet en afgestemd met RWS ZN.

De vraag van RWS ZN of in het verkeersmodel rekening is gehouden met de ontwikkeling van het bedrijventerrein Heesch West en andere relevante ontwikkelingen in omliggende gemeenten, kunnen we bevestigend beantwoorden. Heesch West is meegenomen in de referentiesituatie van het verkeersmodel. Ook overige ontwikkelingen in de regio zijn meegenomen in de referentiesituatie als autonome ontwikkeling.

Besluit

Wij vinden de zienswijze gedeeltelijk gegrond en gedeeltelijk ongegrond.

Wijzigingen in omgevingsplan

Wij passen de wijziging van het omgevingsplan als volgt aan:

- Wij hebben in de aanvulling van het MER nader onderbouwd dat in het verkeersmodel alle relevante ontwikkelingen, waaronder de ontwikkeling van het bedrijventerrein Heesch West, zijn meegenomen.
- Wij hebben een nieuwe kruispuntenanalyse uitgevoerd waarin ook de effecten op de aansluiting op de A59 in beeld zijn gebracht. Deze rapportage is als bijlage aan de wijziging van het omgevingsplan toegevoegd.

Zienswijze 3: IVN Natuureducatie Oss

Samenvatting zienswijze

IVN Natuureducatie Oss (hierna: IVN Oss) waardeert de opzet en uitwerking van groen, natuur en landschap binnen het plangebied en de toepassing van de Osse Maatlat en de GPR (milieu- en natuurinclusief bouwen) op dit plan. Wel vraagt indiener aandacht voor de volgende punten.

1. IVN Oss merkt op dat in de motivering is aangegeven dat de gemeente via privaatrechtelijke weg wil bereiken dat uitvoering wordt gegeven aan de Osse Maatlat. Dit is volgens indiener niet concreet genoeg. Indiener vraagt de gemeente om de Osse Maatlat publiekrechtelijk vast te leggen in de wijziging van het omgevingsplan.
2. In het plan is nagedacht over een gezonde leefomgeving door bijvoorbeeld aanleggen van meer groen, natuur en water. IVN Oss geeft als suggestie om ook pluktuinen, voedselbos, tiny forest, fruitbomenlanen e.d. mogelijk te maken in het plangebied.
3. Indiener merkt op dat onderzoek moet worden gedaan naar aanwezigheid van kwelwater in het plangebied. Indien dat het geval is dan zijn extra maatregelen nodig om dat kwelwater niet te laten verontreinigen en het een afgescheiden onderdeel te maken van de groenstrook.
4. IVN Oss is van mening dat de kosten voor de groene zone in Amstelveen Noord (zoals opgenomen in het landschapsplan) niet ten laste mogen komen van de groenfonds reservering (van € 600.000,--). Het groen in Amstelveen Noord maakt intrinsiek onderdeel uit van een stedenbouwkundige ontwikkeling, en kan niet worden ingezet voor kwaliteitsverbetering van het landschap en moet via het project gefinancierd worden. Daarnaast merkt indiener op dat de gemeente tijdig moet starten met de inrichting van de groene zone, om te kunnen voldoen aan het bepaalde in artikel 9.27, lid 4 van de planregels.
5. IVN Oss vraagt om bij de uitwerking van de plannen het parkeren van fietsen dichtbij woningen, voorzieningen en faciliteiten mogelijk te maken. Dit om het gebruik van

fietsen te stimuleren, zodat het autoluwe karakter van de nieuwe woonwijk wordt versterkt.

6. IVN Oss is het er niet mee eens dat in de stukken wordt gesteld dat geen negatieve effecten te verwachten zijn voor het weidevogelgebied ten noorden van Amsteleind Noord. Er wordt getwijfeld aan de gedachte dat de bufferfunctie van de Brandstraat voldoende is. Weidevogels zijn gebonden aan openheid zodat bebouwing in de directe omgeving een aantasting van het weidevogelgebied kan betekenen. De gemeente wordt verzocht om maatregelen te treffen bij de bebouwing van het gebied om verstoring van weidevogels tegen te gaan en verdroging van plas-drasgebied te voorkomen.
7. In de motivering is aangegeven dat de Brandstraat een bekende vliegroute voor vleermuizen is. IVN Oss pleit ervoor om al het mogelijke te doen om verstoring te voorkomen en deze vliegroutes verder te versterken. Indiener merkt op dat een goede monitoring van vleermuizen en ook andere flora en fauna voorafgaand en ook na uitvoering van het project gewenst is.
8. Volgens IVN Oss lijken de grootste milieueffecten te komen door de nieuwe ontsluitingsweg (de Parkway). De bestaande groene verbindingen tussen de stad en buitengebied worden door de aanleg van de Parkway te veel geïsoleerd van het buitengebied. Indiener vraagt om bij het ontwerp van de Parkway hiervoor maatregelen te treffen. IVN Oss adviseert om de groenstrook tussen de rijbanen te verbinden met het omliggende groen.
9. IVN Oss ondersteunt een ecologische verbinding van de zandrug met Geffense Plas en Geffense Bosjes. Indiener pleit voor een robuuste uitvoering waarbij ook rekening en ruimte wordt gehouden voor aanleg van insecten- en bijenlandschap. Verder verzoekt IVN Oss om de verbindingen buiten het plangebied binnen 2 jaar na realisatie van Amsteleind gestart te hebben en het gereserveerde bedrag van 1% hier volledig voor aan te wenden.

Beantwoording gemeenteraad

1. Op het moment van de voorbereiding van dit plan was de Osse Maatlat nog niet vastgesteld door de gemeenteraad. Deze stap moet nog plaatsvinden. Het toepassen van de Osse Maatlat op het plan Amsteleind wordt zeker aanbevolen, maar op dit moment kiest de gemeente ervoor om dit via de privaatrechtelijke weg te doen. Dit is heel goed mogelijk aangezien de gronden binnen het plangebied in eigendom van de gemeente zijn.
2. In het landschapsplan zijn ook voor het groen ontwikkelrichtingen aangegeven. De genoemde voorbeelden passen hier ook goed in. Deze kunnen worden toegepast bij de nadere uitwerking. Voor enkele van de genoemde ideeën zoals pluktuinen en een voedselbos zou er een initiatiefnemer moeten zijn voor beheer en exploitatie.
3. In Bijlage 13 van de ontwerpwijziging van het omgevingsplan 'Grondwatermonitoring Amsteleind' is te lezen dat er onderzoek is gedaan naar kwel in het gebied. De conclusies laten zien dat er in de omgeving van Amsteleind-Noord op één meetlocatie een kweldruk is gemeten van een net significante 7 cm, en op twee meetlocaties geen significante kwel- of infiltratiedruk. Deze peilbuizen blijven ook de komende tijd meten. Op basis van de huidige resultaten achten wij het niet haalbaar of nodig om inrichtingskeuzes te baseren op het mogelijke kwelwater in het gebied. Wel hanteren we het uitgangspunt dat grondwater niet via (nieuw) oppervlaktewater direct dient te worden afgevoerd naar het polderwatersysteem. Dit geldt ook voor eventueel aanwezig kwelwater.
4. De gemeente beschouwd de groene zone aan de westzijde van het plangebied mede als kwaliteitsverbetering. Deze zone heeft een groene functie en maakt geen onderdeel uit van het stedelijke groen. Het groen binnen de wijk is onderdeel van de wijkontwikkeling. Het aanleggen van het groen dat onderdeel uitmaakt van de kwaliteitsverbetering vindt liefst plaats tegelijk of aansluitend met de bouwactiviteiten. De provincie stelt

dat binnen 5 jaar realisatie moet plaatsvinden. In het landschapsplan staan suggesties voor invulling van het groen buiten het plangebied. Het versterken van de verbinding met de Geffense Bosjes aan de zuidzijde en een verbinding met het Noorderpark aan de noordzijde zijn hierbij de ambitie. Daarnaast zou het versterken van de stad land relatie rondom de uitbreiding een goede toevoeging zijn. Deze plannen moeten nog worden uitgewerkt. Zekerheid over realisatie is er dus nog niet. Het groenfonds geeft echter wel zekerheid dat de bijdragen niet aan andere doelen uitgegeven kunnen worden.

5. De gemeente Oss onderschrijft de aanbeveling van IVN. Een autoluw karakter van de nieuwe woonwijk, onder andere door het gebruik van de fiets zoveel mogelijk te stimuleren, is een van de ambities voor Amsteleind en zo ook beschreven in de voorliggende omgevingsplanwijziging en het MER. Uitwerking van specifieke concrete maatregelen als parkeren van fietsen bij voorzieningen en faciliteiten, maakt onderdeel uit van de uitwerking van de deelplannen. De gemeentelijke parkeernormen zijn vastgelegd in de Nota Parkeernormen Oss 2023. In deze nota zijn ook parkeernormen opgenomen voor fietsen. Via een regel in de wijziging van het omgevingsplan geldt deze nota ook voor Amsteleind Noord. Hiermee is in de wijziging van het omgevingsplan geborgd dat fietsparkeren een plek krijgt in de verdere uitwerking van dit plan.
6. Weidevogels zijn belangrijke natuurwaarde in de polder. Uitgangspunt is het behoud van deze gebieden als weidevogelgebieden. In het MER is gesteld dat er geen effect op weidevogelgebied wordt verwacht gezien de afstand van 260 meter tot de rand van het plangebied. Niet alleen de Brandstraat zelf maar ook het perceel tussen Brandstraat en het weidevogelgebied kan dienen als buffer. In de huidige situatie is ook al sprake van bebouwing aan de Brandstraat en gebruik van de Brandstraat en daarmee eventuele verstoring op het weidevogelgebied. Bebouwing aan de zuidzijde van de Brandstraat ten behoeve van Amsteleind verandert deze situatie niet wezenlijk. In de verdere plan- en besluitvorming moet en zal op basis van een uitwerking van het stedenbouwkundig ontwerp een nadere toets op eventuele effecten op natuur en daarmee ook het weidevogelgebied uitgevoerd worden. Ten aanzien van het grondwaterpeil wordt geen verdroging van weidevogelgebied verwacht. Bovendien wordt het waterpeil kunstmatig gestuurd en kan hiermee eventuele verdroging worden voorkomen.
7. De Brandstraat is inderdaad een bekende vliegroute voor vleermuizen. De ontwikkeling leidt niet tot aanpassing van deze wegenstructuur (met bomenrij en sloten) en daarmee niet tot aantasting van de vliegroute voor vleermuizen. Aandachtspunt is het voorkomen van verlichting van bebouwing in Amsteleind richting de Brandstraat. Dit wordt in de verdere uitwerking van de plannen als aandachtspunt meegenomen. In de verdere plan- en besluitvorming moet en zal op basis van een uitwerking van het stedenbouwkundig ontwerp een nadere toets op eventuele effecten op plant- en diersoorten uitgevoerd worden. Mochten hierin effecten geconstateerd worden, moet en zal volgens de daarvoor geldende wetgeving een natuurvergunning worden aangevraagd met daarin de benodigde mitigerende en compenserende maatregelen. In het plan worden overigens ook groenstructuren aangelegd die ten goede komen aan onder andere de vleermuizen.
8. Bij de uitwerking van het plan voor de Parkway zal gekeken worden of en waar het zinvol is om op bepaalde plekken faunavoorzieningen te treffen, zodat de barrièrewerking van de Parkway zal verminderen.
9. Hiervoor zal planuitwerking moeten plaatsvinden voordat aangegeven kan worden wanneer de plannen gerealiseerd kunnen worden. Ook is e.e.a. afhankelijk van grondverwerving. Het actief oppakken van deze projecten als onderdeel van de gebiedsontwikkeling Amsteleind is nog niet geregeld.

Besluit

Wij vinden de zienswijze ongegrond.

Wijzigingen in omgevingsplan

Geen.

Zienswijze 4: Linssen cs Advocaten

Samenvatting zienswijze

Indiener heeft een zienswijze ingediend namens een aantal grondeigenaren en bedrijven die wonen of gevestigd zijn ten zuiden van het plangebied van de voorliggende wijziging van het omgevingsplan. Deze locatie ligt buiten de grenzen van het plangebied van Amsteleind Noord. Indiener geeft aan dat zijn cliënten enkele jaren geleden werden verrast door het gevestigd voorkeursrecht door de gemeente op enkele percelen van zijn cliënten. Uit de stukken is op te maken dat het tracé van de toekomstige ontsluitingsweg (de Parkway) over de gronden en opstallen van bovengenoemde eigenaren is gelegd. Dit maakt volgens indiener grove inbreuk op hun eigendomsrecht en deze eigenaren kunnen zich hier niet mee verenigen. Daarnaast wordt de bedrijfsvoering ter plaatse hierdoor onmogelijk gemaakt. Volgens indiener kan de wijziging van het omgevingsplan zonder deugdelijke afspraken over de percelen van zijn cliënten in deze vorm niet worden vastgesteld. Hiertoe draagt indiener onderstaande gronden aan.

1. Overeenkomst en gesprekken

Indiener stelt dat er gesprekken zijn gevoerd tussen de taxateur van één van zijn cliënten en de gemeente, maar vanwege interne onenigheid binnen de gemeente hebben deze gesprekken niet geleid tot een concreet resultaat. Daarnaast stelt indiener dat er een overeenkomst is gesloten tussen de gemeente en één van zijn cliënten in het kader van de Regeling sanering varkenshouderij. Indiener stelt dat de gemeente vanwege interne onenigheid deze overeenkomst niet is nagekomen.

2. Ontsluiting en begrenzing plangebied

Volgens indiener verdraagt de wijziging van het omgevingsplan zich niet met een evenwichtige toedeling van functies aan locaties (hierna ook aangehaald als: ETFAL), omdat in het plan enkel een deel van de toekomstige en benodigde ontsluitingsweg is opgenomen. Dit terwijl de Heihoekstraat in de huidige situatie al niet geschikt is voor de afwikkeling van het verkeer. Laat staan als daar de verkeersgeneratie van de nieuwe woonwijk nog aan zou worden toegevoegd. Volgens indiener is in het plan ook een aanzienlijke aanpassing van de Heihoekstraat voorzien, maar in de tussenliggende periode wordt planologisch meer verkeersgeneratie mogelijk gemaakt die zorgt voor onevenredige overlast op het omliggende wegennet zonder dat die voorziene aanpassingen zijn uitgevoerd.

3. Uitvoerbaarheid van het plan

Indiener geeft, met verwijzing naar de voorwaardelijke verplichting in artikel 9.26 van de planregels, aan dat het plan niet uitvoerbaar is. In dit artikel is kort samengevat aangegeven dat het gebruiken van de gronden binnen de locatie pz Amsteleind Noord - Oss - ontwikkelgebied wonen, kan pas plaatsvinden nadat herinrichting van de Heihoeksingel met toeleidende wegen zoals aangegeven op het Ontwerp Heihoeksingel en Heihoekstraat gerealiseerd is. In het schetsontwerp is het gehele tracé van de nieuwe ontsluitingsweg (de Parkway) opgenomen. Deze nieuwe ontsluitingsweg ligt deels buiten het plangebied en sluit vervolgens aan op de Heihoekstraat en de Heihoeksingel. Daarnaast is de Parkway deels geprojecteerd op de percelen van de cliënten van indiener waarvoor de gemeente geen toestemming heeft van de eigenaren. Indiener meent dat de koppeling van de voorwaardelijke verplichting aan de realisatie van het gehele tracé van de Parkway maakt dat het plan niet uitvoerbaar is. Dit komt mede doordat een deel van de nieuwe ontsluitingsweg buiten het plangebied ligt en geprojecteerd is op de percelen van zijn cliënten. Nu deze percelen niet in het plangebied zijn betrokken en de gemeente geen toestemming heeft voor het gebruiken van deze gronden ten behoeve van de nieuwe ontsluiting, is het plan volgens indiener niet uitvoerbaar. Verder merkt indiener op dat bovengenoemde voorwaardelijke verplichting, gezien lid 2 van artikel 9.26, in strijd is met rechtszekerheidsbeginsel. Dit lid geeft ruimte om af te wijken van het schetsontwerp. Volgens indiener weten belanghebbenden hierdoor niet waar ze aan toe zijn.

4. Evident privaatrechtelijke belemmeringen

Indiener voert aan dat de onderhavige wijziging van het omgevingsplan niet kan worden vastgesteld wegens evident privaatrechtelijke belemmeringen. Zoals hierboven is aangegeven is het tracé van de nieuwe ontsluitingsweg deels

geprojecteerd buiten de grenzen van het plangebied en ligt het tracé ook op de percelen van de cliënten van de indiener. Indiener geeft aan dat zijn cliënten geen toestemming geven om over hun percelen de nieuwe ontsluitingsweg te realiseren. Hierdoor is sprake van evident privaatrechtelijke belemmeringen, waardoor de gemeenteraad van Oss deze wijziging van het omgevingsplan niet kan vaststellen.

5. Functie verkeer

Volgens indiener zijn verkeersmaatregelen buiten het plangebied van de onderhavige wijziging van het omgevingsplan voorzien. Een deel van de verkeersmaatregelen is geprojecteerd op de percelen van zijn cliënten. Met deze wijziging van het omgevingsplan wordt dus vooruitgelopen op een mogelijke toekomstige wijziging van het omgevingsplan waarvan op voorhand niet gesteld kan worden dat deze realiseerbaar is. Volgens indiener is hierdoor geen sprake van evenwichtige toedeling van functies aan locaties nu de percelen van zijn cliënten, waarop verkeersmaatregelen zijn voorzien, niet betrokken zijn in het plangebied.

6. Koersnota Mobiliteit en omgevingsaspecten

Indiener stelt dat de wijziging van het omgevingsplan niet in lijn is met de Koersnota Mobiliteit Oss. Volgens indiener heeft dit document als doel de verkeersveiligheid te vergroten en hinder terug te dringen. Daarnaast moet, als een plan leidt tot extra verkeersbewegingen, worden beoordeeld of dit plan past binnen de normen voor de verschillende wegen. Uit de stukken blijkt dat er een toename is van 27% aan verkeersbewegingen op de Heihoekstraat (in de plansituatie 2030). Er moeten verkeerskundige maatregelen getroffen worden. Indien de beoogde ontsluitingsroute niet wordt gerealiseerd, dan moeten de woningen losgekoppeld worden van de Heihoekstraat. De ontsluiting van deze woningen zou dan moeten plaatsvinden via een parallelweg. Indiener stelt dat ter plaatse geen ruimte is voor een parallelweg. Verder merkt indiener op dat de toename van verkeersbewegingen (op de Heihoekstraat) zal leiden tot onevenredige aantasting van de gebruiksmogelijkheden van de percelen van zijn cliënten, indien de nieuwe woonwijk wordt gerealiseerd zonder de nieuwe ontsluitingsweg.

7. Bedrijfswoning

Indiener merkt op dat de bedrijfswoning van zijn cliënt een passende bestemming dient te krijgen indien de gemeenteraad de nieuwe ontsluitingsweg planologisch doortrekt over het perceel van zijn cliënt. Volgens de voorlopige tekeningen neemt deze nieuwe weg vrijwel het gehele bouwvlak van het perceel in beslag. Als gevolg hiervan kan ter plaatse geen agrarische functie meer beoefend worden en moet de bedrijfswoning planologisch omgezet worden naar een burgerwoning. Volgens indiener is dit ook met zijn cliënt overeengekomen. Indiener betwijfelt of een goed woon- en leefklimaat geborgd kan worden bij het planologisch omzetten van de bedrijfswoning naar een burgerwoning. Indiener stelt dat de Heihoekstraat in de huidige situatie al overbelast is waardoor het wegverkeerslawaai ruim boven de daarvoor geldende streefwaarde ligt. Daarom is een ontsluitingsweg noodzakelijk. Het is echter volgens indiener de vraag of er sprake zal zijn van een goed woon- en leefklimaat bij de woning van zijn cliënt als deze weg er komt. In de voorliggende wijziging van het omgevingsplan is dat niet inzichtelijk gemaakt.

Beantwoording gemeenteraad

Vooraf merken wij op dat de percelen van cliënten van indiener buiten het plangebied van de onderhavige wijziging van het omgevingsplan Amsteleind Noord liggen. Sommige zienswijzen van indiener zijn bijvoorbeeld gericht tegen de toekomstige ontsluitingsweg, genaamd de Parkway, die volgens het voorlopige schetsontwerp op de percelen van zijn cliënten zal komen te liggen. Echter dat deel van de Parkway maakt geen onderdeel uit van deze planologische procedure.

1. Naar onze mening vallen de gesprekken tussen de gemeente en de cliënten van indiener over een eventuele aankoop van hun percelen buiten de publiekrechtelijke reikwijdte van deze planologische procedure. Dit geldt eveneens voor de vermeende niet nakoming van de overeenkomst in het kader van de Regeling sanering varkenshouderij waarvoor een separate planologische procedure is gevoerd. Daarom volstaan wij ten aanzien van deze gronden met de mededeling dat wij ons niet kunnen vinden in de stelling van indiener dat het niet kunnen bereiken van een

overeenstemming over grondaankoop te wijten is aan 'interne onenigheid' binnen de gemeente. Daarnaast betwisten wij de stelling van indiener dat de gemeente bovengenoemde overeenkomst in het kader van de Regeling sanering varkenshouderij niet is nagekomen.

2. Het totaalplan Amsteleind bestaat uit 3.000 woningen en maatschappelijke en commerciële voorzieningen. Voor de ontsluiting van de gehele wijk is een nieuwe ontsluitingsweg nodig, genaamd de Parkway. Deze ontsluitingsweg is echter niet noodzakelijk voor Amsteleind Noord. Totdat de Parkway is gerealiseerd en in gebruik kan worden genomen, zullen bestaande wegen gebruikt worden als een tijdelijke ontsluitingsroute en dit zal tijdelijk leiden tot meer verkeersbewegingen op het bestaande wegennet. In het MER is deze tijdelijke toename van verkeersbewegingen op de Heihoekstraat toegelicht. Verkeerstechnisch is de Heihoekstraat in de huidige situatie geschikt voor zijn verkeersfunctie. In het basisjaar is de (verkeersmodelberekende) intensiteit 9.400 mvt/etm (zie tabel 5.3 in het MER Amsteleind). Dit sluit aan op de gemeten verkeersintensiteit (april 2024). Aanleg van Amsteleind Noord leidt, zolang de Parkway nog niet is aangelegd, tot een toename van verkeer op de Heihoekstraat. De 1.000 extra woningen en voorzieningen zijn met het verkeersmodel berekend en leiden samen met het reeds aanwezige verkeer tot een totale intensiteit van circa 11.800 mvt/etm. Dit is een toename van circa 2.500 mvt/etm. Deze toename kan opgevangen worden door het huidige wegprofiel van de Heihoekstraat. Na aanleg van de Parkway wordt de Heihoekstraat autoluw.
Wat voor de Heihoekstraat geldt, geldt ook voor de omliggende wegen: de wegen hebben nu en in de periode tot aanleg van de Parkway voldoende capaciteit om het verkeer en de toename door Amsteleind-Noord daarvan te verwerken. Op twee kruisingen op de Heihoeksingel is geconstateerd dat de kruisingen, die nu al overbelast zijn, door de toename door Amsteleind Noord nog verder belast worden. Daarom worden deze kruisingen in het kader van de realisatie van Amsteleind Noord aangepast.
3. Wij kunnen indiener volgen in zijn stelling dat de voorwaardelijke verplichting van artikel 9.26 van de planregels, zo gelezen kan worden dat het gehele tracé van de Parkway en de aanpassingen aan de Heihoeksingel gerealiseerd moeten zijn voordat de gronden en woningen in Amsteleind Noord in gebruik mogen worden genomen. Hoewel in de motivering van de wijziging van het omgevingsplan is aangegeven dat dit artikel uitsluitend betrekking heeft op de twee kruispunten Heihoeksingel – Schaepmanlaan - Van Maanenstraat en Heihoeksingel – Het Woud – Joost van den Vondellaan, blijkt dit niet zo expliciet uit het genoemde artikel. Wij hebben daarom de redactie van dit artikel verduidelijkt.
Naar onze mening is genoemd artikel niet in strijd met het rechtszekerheidsbeginsel omdat een mogelijke afwijking van het schetsontwerp moet voldoen aan de voorwaarde van lid 3 van dat artikel. Daarnaast is het aanleggen of wijzigen van wegen vergunning plichtig op grond van artikel 9.110 van de planregels. Hiermee is geborgd dat belanghebbenden tegen een eventuele afwijking van het schetsontwerp in rechte kunnen opkomen.
4. Voor deze eerste wijziging van de omgevingsplan Amsteleind Noord hoeft de gehele ontsluitingsweg nog niet gerealiseerd te worden. Om deze reden hebben wij de volledige ontsluitingsweg niet opgenomen in het plangebied en hebben wij de gronden van derde buiten het plangebied ook niet nodig om de uitvoerbaarheid van dit plan te waarborgen. Zoals hierboven is aangegeven zullen wij de redactie van de voorwaardelijke verplichting van artikel 9.26 zodanig aanpassen dat dit artikel uitsluitend betrekking heeft op de twee genoemde kruispunten. Van een evident privaatrechtelijke belemmering is dan ook geen sprake.
5. Zie voor de beantwoording punten 2, 3 en 4.
6. De omgevingsplanwijziging is juist in lijn met de Koersnota Mobiliteit. Het geeft invulling aan de daarin gestelde maatregelen. Na aanleg van de Parkway wordt de verkeersveiligheid in dit deel van Oss vergroot en wordt de hinder daar waar kan (o.a. langs de Heihoekstraat) verminderd. In de periode tot de realisatie van de Parkway is sprake van een toename van verkeer op de Heihoekstraat, maar zoals eerder in deze

reactie gesteld wordt deze toename als passend binnen de normen gezien. Het gestelde over de situatie als er geen Parkway wordt gerealiseerd is een hypothetische: de plannen voor Amstelvein zijn juist gericht op de aanleg van de Parkway, zoals ook al benoemd in de Koersnota Mobiliteit.

7. Hierboven hebben wij aangegeven dat de percelen van de cliënten van indiener buiten het plangebied van de onderhavige wijziging van het omgevingsplan vallen. De zienswijze van indiener richt zich op een gedeelte van de toekomstige ontsluitingsweg dat geen onderdeel is van deze planologische procedure. Ook de zienswijze omtrent het omzetten van de huidige bedrijfswoning naar een burgerwoning valt buiten het kader van deze procedure. Voor de beantwoording van deze punten verwijzen wij naar onze reactie hierboven.

Besluit

Wij vinden de zienswijze gedeeltelijk gegrond en gedeeltelijk ongegrond.

Wijzigingen in omgevingsplan

Wij passen de wijziging van het omgevingsplan als volgt aan:

- De formulering van artikel 9.26 van de planregels wordt aangepast zodat daaruit duidelijk blijkt dat de noodzakelijke verkeerstechnische aanpassingen aan de Heihoeksingel uitsluitend betrekking hebben op de twee kruispunten Heihoeksingel – Schaepmanlaan - Van Maanenstraat en Heihoeksingel – Het Woud – Joost van den Vondellaan.
- In de motivering en het MER zal aanvullend beschreven worden dat bij de bestaande woningen gelegen aan de Kleinussenstraat en Heihoekstraat in de tussenliggende periode zonder realisatie van de Parkway sprake is van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties.

Zienswijze 5 Hooglander Advocaten

Samenvatting zienswijze

Indiener heeft een zienswijze ingediend namens een zevental omwonenden die wonen in de omgeving van de Heihoeksingel. Indiener geeft aan dat zijn cliënten vrezen dat de voorziene verkeersmaatregelen aan de Heihoeksingel grote gevolgen zullen hebben voor hun fysieke leefomgeving. Deze omwonenden zijn overigens niet tegen deze woningbouwontwikkeling, maar hebben wel bezwaar tegen de gekozen ontsluiting. Hieronder wordt puntsgewijs de zienswijzen van indiener weergegeven.

1. Geen evenwichtige toedeling van functies aan locaties en ondeugdelijke motivering
Indiener stelt dat met de voorziene wijziging van het omgevingsplan geen sprake is van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties. Daarnaast wordt gesteld dat de wijziging van het omgevingsplan niet deugdelijk gemotiveerd is en de belangen van de cliënten onvoldoende zijn overwogen. Er ontbreekt een deugdelijke motivering van de keuzes die zijn gemaakt. In de kern richt de zienswijze van indiener tegen de gekozen ontsluiting via de Heihoeksingel. Indiener stelt dat zijn cliënten niet werden betrokken bij de planvorming en dat het bestuursorgaan onvoldoende kennis heeft vergaard over de belangen van deze omwonenden. Voorts heeft dit plan volgens indiener onevenredige gevolgen voor de woonkwaliteit van zijn cliënten, omdat de Heihoeksingel in hoofdzaak al het verkeer moet gaan afwikkelen. Deze omwonenden worden aldus geconfronteerd met forse toename van verkeer, hetgeen onevenredige gevolgen heeft voor hun woonkwaliteit (bijvoorbeeld geluid, geur, gezondheid en trillingen). Hierdoor is geen sprake van evenwichtige toedeling van functies aan locaties.
2. Ondeugdelijke afweging van alternatieven en geen integrale afweging
Indiener stelt dat in de motivering van het plan eventuele alternatieven van de ontsluiting gebrekkig zijn onderzocht. Met verwijzing naar de jurisprudentie wordt aangegeven dat de voor- en nadelen van alternatieven in de afweging moeten worden betrokken. Verder wordt gesteld dat een integrale afweging in het plan volledig ontbreekt. Volgens indiener is bijvoorbeeld het alternatief van een zogenoemde westelijke randweg onzorgvuldig onderzocht. Zo is niet bekeken in hoeverre van de

westelijke randweg gebruik zou worden gemaakt in het geval ook de noordelijke randweg wordt aangelegd. Ook is niet onderzocht in hoeverre eventuele verkeer ontmoedigende maatregelen (zoals verkeerslichten en drempels) op de Heihoeksingel van invloed zijn op het gebruik van een westelijke randweg. Indiener is het oneens met de conclusie dat circa 7.000 motorvoertuigen per etmaal gebruik zou maken van de westelijke randweg. Indiener geeft aan dat de raad in het kader van het gehele ontwikkeling van Amsteleind (dus niet alleen Amsteleind Noord) het alternatief van een westelijke randweg had moeten onderzoeken. Volgens indiener wordt dit alternatief nu volledig buiten spel gezet doordat de focus thans ligt op de ontwikkeling van Amsteleind Noord.

3. Onzorgvuldig verkeersonderzoek en motivering aanpassing Heihoeksingel
Indiener stelt dat in de onderzoeken nergens te lezen is wat de maximale wegcapaciteit is. Deze gegevens zijn wel van belang voor de motivering van het plan. Verder merkt indiener op dat de capaciteit van de Heihoeksingel nu al, zonder realisatie van het plan, onvoldoende is om het huidige verkeer goed af te kunnen wikkelen. Daarom moeten de Heihoeksingel en de kruispunten aangepast worden. Volgens indiener is niet aangetoond dat de voorgestelde aanpassingen de knelpunten zullen oplossen. Indiener plaatst vraagtekens bij het verkeersmodel dat gebruikt is voor de verkeersonderzoeken en de daarbij gebruikte uitgangspunten. Zo wordt gesteld dat niet alle ruimtelijke ontwikkelingen die op "groen licht zijn gezet" juist in het verkeersmodel zijn overgenomen. Als voorbeeld wordt de woningbouwontwikkeling Euterpepark aangehaald. Volgens indiener bestaat dit plan uit 2.500 woningen, maar in de verkeersberekeningen zijn 130 woningen meegeteld. Daarnaast is volgens indiener geen rekening gehouden met voorzieningen die in het plan zijn toegestaan, waardoor er niet gerekend is met de maximale planologische mogelijkheden. Daarom stelt indiener dat het verkeersmodel niet valide is. Volgens jurisprudentie moet er voldoende overeenstemming zijn tussen het model en de werkelijkheid om van een valide model te kunnen spreken. Indiener is van mening dat in dit geval de modelresultaten te veel afwijken van de werkelijkheid, waardoor er geen juiste verkeersprognose is toegepast.

4. Geluid, geur en trillingen

Geluid

Indiener merkt op dat de wettelijke standaardwaarden van wegverkeerslawaaï niet zijn geborgd in de planregels, en dat hiervan zonder nadere onderbouwing afgeweken kan worden met een omgevingsvergunning. Indiener is van mening dat hierdoor geen sprake is van evenwichtige toedeling van functies aan locaties. Uit de stukken van de wijziging van het omgevingsplan blijkt dat er sprake is van een lichte toename van de geluidsbelasting van maximaal 1 dB. Maar deze toename wordt aanvaardbaar geacht en leidt volgens de stukken niet tot gezondheidsrisico's. Volgens indiener is dit niet te rijmen met de GGD-advieswaarde van 50 dB Lden, omdat de geluidsbelasting langs de Heihoeksingel op sommige plekken nu al hoger is dan 60 dB. Dit is het kantelpunt voor de akoestische omgevingskwaliteit.

Indiener is van mening dat artikel 9:107 en 9:108 van de planregels ruimte bieden om zonder nader onderzoek een omgevingsvergunning te verlenen, als niet voldaan kan worden aan de standaardwaarden voor de geluidsbelasting. Hierdoor wordt volgens indiener de woonkwaliteit van cliënten aangetast.

Verder merkt indiener op dat nergens uit de stukken blijkt dat er een toetsing heeft plaatsgevonden aan het binnen-niveau van geluid. Volgens indiener is dat op grond van artikel 3:52 van het Besluit kwaliteit leefomgeving verplicht bij resterende overschrijdingen van de standaardwaarden.

Geur

Indiener geeft aan dat het agrarisch bedrijf aan de Amsteleindstraat 132 te Oss tijdelijk nog zorgt voor overschrijding van de geurnormen. In de motivering van het plan is onderbouwd dat dit een tijdelijke situatie is en dat de bedrijfsvoering van dit bedrijf uiterlijk in 2029 wordt beëindigd. Volgens indiener kan de gemeente niet volstaan met alleen privaatrechtelijk borgen dat de bouw van de nieuwe woningen pas van start kan gaan als dit bedrijf is vertrokken. Dit moet volgens indiener ook publiekrechtelijk geborgd zijn in de planregels.

Trillingen

Volgens indiener is in dit geval in het geheel geen onderzoek verricht naar mogelijke trillingenhinder. De uitgevoerde quickscan is niet voldoende omdat daarin onjuiste uitgangspunten worden gehanteerd. De quickscan gaat uit van de situatie na de voorgenomen Parkway-Heihoeksingel, terwijl de parkway volgens indiener niet meeloopt in deze wijziging van het omgevingsplan. Verder wordt gesteld dat in het onderzoek te lage verkeersintensiteiten zijn gebruikt en dat er geen rekening is gehouden met cumulatie.

5. Milieueffectrapport

Indiener is van mening dat het milieueffectrapport (het MER) gebreken vertoont of niet volledig is. Er zijn geen alternatieve locaties voor Amsteleind onderzocht, hetgeen in strijd is met artikel 16.42 van de Omgevingswet en het beleid. In het MER zijn wel verschillende alternatieven voor ontsluiting onderzocht, maar indiener merkt op zich niet te kunnen vinden in deze alternatieve oplossingen. Zo is indiener het niet eens met de gedachte dat een voorraansplein ter vervanging van de rotonde bij de Heihoeksingel, Schaepmanlaan en Van Maanenstraat de beste oplossing is. Deze oplossing leidt volgens indiener tot onevenredige verkeershinder en geluidsoverlast voor zijn cliënten.

6. Strijd met rechtszekerheid

Indiener merkt op dat de wijziging van het omgevingsplan op diverse punten onduidelijk is, waardoor belanghebbenden niet weten waar ze aan toe zijn. Dit is in strijd met het rechtszekerheidsbeginsel. Zo wordt aangegeven dat het plan onvoldoende duidelijk maakt welke gevolgen de nieuwe functies in het plan hebben voor bestaande bestemmingen van 'groen' en 'verkeer'. Ook is niet duidelijk welke functies (scholen, woningen, horeca etc.) waar binnen het plangebied gerealiseerd kunnen worden. Het gehele plan laat vrijwel alle functies toe, waardoor het volgens indiener onzeker is op welke locatie wat gerealiseerd zal worden. Daarnaast zijn de begrippen "gebruik" en "redelijke verliestijden", zoals genoemd in artikel 9.26 van de planregels niet helder. Deze begrippen zijn niet duidelijk gedefinieerd in de planregels.

7. Strijd met beleid

Tot slot stelt indiener dat de wijziging van het omgevingsplan in strijd is met het beleid.

Omgevingsvisie gemeente Oss

In de omgevingsvisie gemeente Oss is opgenomen dat het groene buitengebied een tegenhanger moet zijn van het verstedelijkte Oss-Berghem. De locatie van Amsteleind is gelegen in het buitengebied van Oss en op de grens daarvan. Dit moet dus een tegenhanger zijn met het verstedelijkte Oss. Echter, nu wordt er in het buitengebied woningbouw van 1.000 woningen (en uiteindelijk 3.000 woningen) mogelijk gemaakt. Daarmee wordt het bestaande buitengebied, wat fungeert als tegenhanger van het verstedelijkte Oss-Berghem, ook verstedelijkt. Uit de omgevingsvisie volgt nog dat er een goede overgang is van de kern naar het buitengebied. Door de komst van Amsteleind, wordt de bestaande overgang tussen wonen en buitengebied juist verslechterd. Sterker nog, deze verdwijnt volledig.

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 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 is ook opgenomen dat het de bedoeling is dat woongebouwen buiten de milieucontour van bestaande bedrijvigheid in het plangebied blijven. Amsteleind wordt gerealiseerd binnen de milieucontouren van agrarische bedrijven. Vaststaat dat er in ieder geval één agrarisch bedrijf is gelegen aan de Amsteleindstraat 132, waarbij de geurbelasting wordt overschreden voor de toekomstige woningen.

Koersnota mobiliteit

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

Beantwoording gemeenteraad

1. Niet ter discussie staat dat de ontwikkeling van Amsteleind tot een toename van verkeer op de Heihoeksingel leidt. Dit is onderzocht en beschreven in het MER Amsteleind. Wij kunnen ons echter niet vinden in de stelling van indiener dat bij de wijziging van het omgevingsplan geen sprake is van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties en dat de gevolgen voor de cliënten onevenredig zijn. In de motivering van het plan en in het daarbij behorend MER en onderzoeken, zijn relevante aspecten van de fysieke leefomgeving onderzocht en is aangegeven wat dit plan betekent voor de leefomgeving. De gekozen ontsluitingsroute door middel van een nieuw aan te leggen Parkway die aansluit op de Heihoeksingel, is in de stukken onderbouwd. Daarbij is ook ingegaan op de vraag waarom er bijvoorbeeld niet gekozen is voor een zogenoemde westelijke randweg.

De gemeentelijke verkeerskundige heeft naar aanleiding van deze zienswijze de verkeerssituatie van de Heihoeksingel nader beoordeeld. De Heihoeksingel is een Gebiedsontsluitingsweg 50 km/h. Deze wegen zijn ingericht om grote hoeveelheden verkeer te kunnen verwerken. De capaciteit van een dergelijke weg, met andere woorden het aantal verkeerbewegingen dat deze weg kan afwikkelen, is 20.000 tot 25.000 motorvoertuigen per etmaal (CROW richtlijnen). Daarmee is de Heihoeksingel geschikt om het huidige verkeer en de toename van Amsteleind (zie tabel 5.12 en 5.25 in het MER) te kunnen verwerken. In 2040 is de (verkeersmodelberekende) intensiteit inclusief Amsteleind 19.200 mvt/etm en daarmee lager dan de hierboven aangegeven capaciteit.

Verder kunnen we indiener niet volgen in de zienswijze dat de cliënten niet zijn betrokken bij de planvorming of dat het bestuursorgaan onvoldoende kennis heeft vergaard over hun belangen. De voorbereiding van de wijziging van het omgevingsplan kent een lange geschiedenis. Als bijlage bij het plan is het participatieverslag toegevoegd waarin te lezen is hoe, met welke partijen en frequentie het participatieproces heeft plaatsgevonden. Er is diverse keren overlegd met bijvoorbeeld de belangengroep Oss West Protest. Daarnaast hebben we informatieavonden gehouden specifiek over de Heihoeksingel en infrastructuur.

2. De gemeente Oss heeft in de Koersnota Mobiliteit (2023) diverse maatregelen voor de verkeersstructuur onderzocht. In paragraaf 2.2.2 van het MER is een uitgebreide samenvatting daarvan opgenomen. In het MER zijn zowel de effecten van Amsteleind Noord als ook de effecten van het totaalplan Amsteleind, bestaande uit 3.000 woningen en commerciële en maatschappelijke voorzieningen, in beeld gebracht. De stelling dat de westelijke randweg buitenspel gezet is door de focus op Amsteleind Noord is niet juist.

In het onderzoek naar de ontsluitingsstructuur aan de westkant van Oss zijn drie alternatieven onderzocht:

- a. Benutten en opwaarderen van de huidige wegenstructuur;
- b. Aanleg van nieuwe noord-zuidverbinding ten noorden van het spoor door Amsteleind (Parkway);
- c. Nieuwe ontsluitingsweg en ongelijkvloerse spoorkruising aan de westkant van het stedelijk gebied (Westelijke randweg).

In de afweging tussen een volledige westelijke ligging van een nieuwe weg, handhaving van de bestaande wegenstructuur of de Parkway is deze laatste als beste oplossing naar voren gekomen. Een westelijke ontsluitingsweg is ingrijpend in de bestaande ruimtelijke structuur. Een dergelijke nieuwe weg als ontsluiting van

Amsteleind sluit niet logisch aan op de bestaande stedenbouwkundige hoofdropzet van Oss waarbij ontsluitingsroutes in noord-zuidrichting en oost-westrichting de 'ruggengraat' vormen van het stedelijk gebied. Er wordt een nieuwe, op zichzelf staande ontsluiting om het bestaande woongebied (De Ruwaard) heen gelegd om het nieuwe woongebied 'boven het spoor' te ontsluiten. Voor een goede aansluiting bij de stedenbouwkundige hoofdropzet van Oss zouden ook delen van de Ruwaard moeten worden verbonden met deze ontsluitingsweg. Dit vergt grote ingrepen in het bestaande woongebied. Een onderzoek naar vergaande verkeersremmende maatregelen op de Heihoeksingel om het gebruik van de westelijke randweg verder te stimuleren, vinden wij niet zinvol vanwege de structuur van Ruwaard. Dit zou leiden tot grote veranderingen van de verkeersstromen binnen de wijk en daarmee veel impact hebben op de leefbaarheid van de wijk.

3. Uit de onderzoeken is inderdaad niet af te leiden wat de maximale capaciteit van de Heihoeksingel is. Uit het MER en bijlage 5b (Rapportage Kruispuntberekeningen Amsteleind) blijkt echter dat de ontwikkeling van Amsteleind alleen tot knelpunten leidt op de twee rotondes Heihoeksingel – Schaepmanlaan - Van Maanenstraat en Heihoeksingel - Het Woud - Joost van den Vondellaan. Om ervoor te zorgen dat deze kruisingen het verkeersaanbod in 2030 en 2040 goed kunnen verwerken zijn in het onderzoek verkeerskundige aanpassingen voorgesteld voor deze kruisingen in de vorm van een voorrangsp plein, respectievelijk een met verkeerslichten geregeld kruispunt. Deze maatregelen zijn voldoende om het verkeersaanbod in 2030 en 2040 goed te kunnen verwerken.

De Heihoeksingel is een Gebiedsontsluitingsweg 50 km/h. Deze wegen zijn ingericht om grotere hoeveelheden verkeer te kunnen verwerken. De capaciteit van een dergelijke weg wordt mede bepaald door de vormgeving van de weg (de breedte, positie van de fiets), het aantal kruisingen, de vormgeving van die kruisingen en het aandeel spitsverkeer. Een gebiedsontsluitingsweg met 2x1 rijstroken kan 20.000 tot 25.000 motorvoertuigen per etmaal goed verwerken (CROW-richtlijnen). De aanpassing van de kruisingen volgt niet uit een te kleine capaciteit van de Heihoeksingel, maar uit een vertraagde doorstroming op de kruisingen. Omdat de aanpassing van de kruisingen om een aanpassing van de aansluiting van de Heihoeksingel op deze kruisingen vraagt, is besloten het gehele profiel aan te passen en duurzaam veilig te maken. Dit volgt dus niet uit een te kleine capaciteit van de Heihoeksingel zelf.

Ten aanzien van de zienswijze van indiener omtrent de betrouwbaarheid van het verkeersmodel, merken wij op dat daarin alle relevante ontwikkelingen zijn meegenomen met inbegrip van de commerciële en maatschappelijke voorzieningen die het plan Amsteleind mogelijk maakt. De onderzoeken zijn uitgevoerd met het vigerende verkeersmodel van de gemeente Oss (VMO 2022) waarin ook ruimtelijke ontwikkelingen elders in de gemeente zijn opgenomen. In het verkeersmodel zijn voor de toekomstige situatie alle op dat moment bekende en realistische bouwprojecten meegenomen. Dit geldt ook voor infrastructurele ontwikkelingen en voor projecten buiten de gemeente Oss. Niet alle ruimtelijke plannen worden opgenomen in een verkeersmodel, alleen diegene met een redelijke mate van zekerheid van realisatie: plannen die al zijn vastgesteld of tenminste in ontwerp ter visie hebben gelegen. In het verkeersmodel is rekening gehouden met alle relevante ontwikkelingen waarvoor planologische besluitvorming heeft plaatsgevonden. Wel wordt in een verkeersmodel enige marge ten aanzien van het aantal verkeersaantrekkende functies (zoals woningen) aangehouden. Dit om onderschatting van effecten te voorkomen. Specifiek voor Euterpepark zijn in het verkeersmodel (VMO 2022) 830 woningen opgenomen. Dit terwijl in het plangebied Euterpepark vooralsnog twee bestemmingsplannen zijn vastgesteld met in totaal circa 482 woningen en overige voorzieningen. De genoemde uitbreiding naar 2.500 woningen is nog niet zeker en daarom niet opgenomen in het verkeersmodel.

In de uitgangspunten voor Amsteleind is in tegenstelling tot wat indiener stelt, wel rekening gehouden met het verkeer van voorzieningen in Amsteleind. In bijlage 5a van de MER (Uitgangspunten verkeersberekeningen Amsteleind Oss) is aangegeven welke woningbouwprojecten zijn opgenomen in het verkeersmodel. In deze bijlage is ook de omvang van wijkvoorzieningen (horeca, zorg, detailhandel, kantoor) en de onderwijsvoorzieningen opgenomen

Het verkeersmodel is gemaakt volgens de daarvoor geldende eisen en daarmee valide voor het onderzoek in het MER en de keuzes in de omgevingsplanwijziging Amsteleind Noord.

4. Geluid

Het opnemen van de wettelijke standaardwaarden voor geluid in de wijziging van het omgevingsplan is niet nodig. Een omgevingsplan moet evenwel erin voorzien dat het geluid door een gemeenteweg aanvaardbaar is. In artikel 9.110 van de planregels is het aanleggen of wijzigen van een weg als een vergunningsplichtige activiteit aangemerkt. In lid 2 van dat artikel zijn de verdere voorwaarden vastgelegd waaraan een weg moet voldoen en daarin is tevens bepaald dat geluid op geluidgevoelige gebouwen aanvaardbaar moet zijn. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat na het toepassen van maatregelen de toenames van geluid door wegverkeer kleiner zijn dan 2,0 dB. Vanuit de optiek van akoestische herkenbaarheid is een toename tot 1,0 dB voor het menselijk oor niet waarneembaar. Vanaf 1,0 dB is het verschil licht waarneembaar. Derhalve kan worden gesteld dat wanneer maatregelen worden getroffen, de wijziging leidt tot een nauwelijks merkbare toename van geluidbelasting bij enkele woningen.

Aanvullend merken wij nog op dat het ontwerp van de Heihoeksingel is aangepast naar aanleiding van opmerkingen van omwonenden tijdens de informatieavond die is gehouden op 1 april 2025. Aangezien het ontwerp van de Heihoeksingel is aangepast, hebben wij de akoestische gevolgen hiervan opnieuw onderzocht.

Uit de akoestische onderzoeken die als bijlage aan de motivering zijn toegevoegd, blijkt dat geluidbelasting op de gevel van de betreffende woningen toeneemt tot maximaal 62 dB. Deze toename blijft binnen de grenswaarde zoals aangegeven in het Besluit kwaliteit leefomgeving. Hierdoor is geen sprake van een onaanvaardbaar geluidsniveau dat in strijd is met een evenwichtige toedeling van functies aan locaties.

De verwijzing van indiener naar artikelen 9.107 en 9.108 kunnen wij niet volgen, omdat deze artikelen betrekking hebben op het realiseren van een nieuw geluidgevoelig gebouw. De cliënten van indiener wonen in bestaande woningen en voor deze situatie is het bepaalde in artikel 9.110 van toepassing. Verder merkt indiener terecht op dat in het kader de onderhavige wijziging van het omgevingsplan er geen toetsing heeft plaatsgevonden aan het zogenoemde binnen-niveau van geluid op grond van artikel 3.52 Besluit kwaliteit leefomgeving. In de planregels is ook niet geborgd dat deze toetsing op enig moment plaatsvindt. Om deze omissie te herstellen hebben wij in de planregels een nieuw artikel opgenomen dat bepaald dat bij de aanvraag van een omgevingsvergunning voor het wijzigen van een weg ook moet worden onderzocht of de grenswaarde van het zogenoemde binnen-niveau niet wordt overschreden. Indien dat onverhoopt wel het geval zou zijn dan dient het bevoegd gezag een besluit te nemen over het al dan niet treffen van gevelwerende maatregelen.

Geur

De geurcontour van het bedrijf gevestigd op Amsteleindstraat 132 reikt inderdaad over het plangebied (zie Figuur 6-14 van de motivering). Dit bedrijf is aangekocht door de gemeente en moet zijn bedrijfsactiviteiten uiterlijk op 1 januari 2029 beëindigen. In tegenstelling tot wat indiener stelt, is in artikel 9.114 van de planregels publiekrechtelijk geborgd dat binnen de zogenoemde 'milieuzone – geurzone', welke op de verbeelding is aangegeven, geen geurgevoelige objecten mogen worden gerealiseerd zolang de bron behorende bij het aandachtsgebied 'milieuzone – geurzone' niet is opgehouden te bestaan en duurzaam buiten werking is gesteld.

Trillingen

De effecten van trillingen door te wijzigen wegen ten zuiden van het spoor (Heihoeksingel inclusief spoortunnel) zijn onderzocht (zie bijlage 6e Quickscan trillingen aanpassing Heihoeksingel Amsteleind Noord behorende bij het MER). Uit de resultaten volgt dat het trillingsniveau voor één trillingsgevoelig gebouw (Het Woud 2, Oss) hoger is dan de streefwaarde A1 voor nieuwe situaties 0,1. Voor de overige adressen volgt uit de resultaten dat het trillingsniveau Veff, max voor trillingsgevoelige gebouwen in de omgeving van het onderzochte tracé lager is dan de streefwaarde A1 voor nieuwe situaties van 0,1. Hieruit kan gesteld worden dat er wordt voldaan aan de SBR-richtlijn voor trillingen. Het is daarmee aannemelijk dat

trillingshinder vanwege gebruik van onderzochte weggedeelten, in de situatie met voorgenomen aanpassingen aan de wegen, voor die adressen in voldoende mate is uit te sluiten.

5. In het MER is in paragraaf 3.9 beschreven waarom er geen locatiealternatieven en inrichtingsalternatieven meer zijn onderzocht in dit MER. Dit op basis van de eerder gemaakte afwegingen, zoals beschreven in Hoofdstuk 2.

In paragraaf 5.1.5. in het MER is gemotiveerd waarom een voorrangsplein in plaats van de rotonde bij de kruising Heihoeksingel - Schaepmanlaan - Van Maanenstraat nodig is en de beste oplossing is. Niet ter discussie staat dat een voorrangsplein leidt tot een andere ligging van rijbanen en afstanden tot de omliggende woningen ten opzichte van de huidige rotonde. Wij zijn echter van mening dat er geen sprake is van onevenredige gevolgen voor omwonenden met betrekking tot verkeershinder en geluidsoverlast. Het voorrangsplein verbetert juist de verkeersafwikkeling (zie paragraaf 5.1.5 en tabel 5.16). De effecten op geluid zijn onderzocht en beschreven in paragraaf 5.2.5 (Amsteleind als geheel) en 5.2.6 (Amsteleind Noord). De toename van geluid op de woningen die de indiener vertegenwoordigt is maximaal 1 dB (zie figuur 5.28 in het MER) in de praktijk niet of nauwelijks waarneembaar en daarmee niet onevenredig.

6. De wijziging van het omgevingsplan Amsteleind Noord is een globaal plan. Dit neemt niet weg dat de maximale planologische invulling van dit plan duidelijk begrensd is in de planregels. Zo is artikel 9.9 en verder het maximale programma aan woningen en commerciële en maatschappelijke voorzieningen vastgelegd. Daarnaast is de locatie van de toekomstige ontsluitingsweg op de verbeelding weergegeven. Op basis van deze artikelen en de verbeelding is bepaald welke planologische ontwikkeling binnen Amsteleind Noord maximaal mogelijk is. Wij kunnen indiener derhalve niet volgen in de stelling dat dit omgevingsplan in strijd is met het rechtszekerheidsbeginsel.
7. Met de ontwikkeling van Amsteleind zal er een uitbreiding van het stedelijk gebied plaatsvinden in het buitengebied. Hierdoor wordt de grens tussen het buitengebied en het stedelijk gebied verschoven. Deze overgang is een belangrijke. Zowel voor het stedelijk gebied (recreatieve uitloop, waterberging, natuur en landschap) als voor de ontwikkeling van het agrarische gebied (kansen voor verbreding agrarische bedrijven). Bovendien is in de omgevingsvisie een uitzondering gemaakt voor grotere, reeds geplande projecten rondom het spoor, zoals Amsteleind en de uitbreiding van Geffen en Ravenstein. Amsteleind wordt in de omgevingsvisie beschreven als onderdeel uitmakend van de spoorzone Oss en past daarmee volledig in de verstedelijkingsstrategie van de gemeente.

De gemeenteraad heeft bij besluit van 11 april 2024 het 'Addendum Structuurvisie Oss West' vastgesteld. Daarin is te lezen dat sinds de vaststelling van de structuurvisie (Oss West) er meerdere relevante beleidsstukken zijn vastgesteld die van invloed zijn op de uitgangspunten die ten grondslag liggen aan het ontwerp van Amsteleind. In het addendum is de keuze voor een compacter plangebied uitgelegd en onderbouwd. De ontwikkelprincipes bodem en water sturend en de verstedelijkingsstrategie langs de spoorzone hebben daarbij een belangrijke rol gespeeld. Er is derhalve geen sprake van strijdigheid met het gemeentelijk beleid.

De Koersnota Mobiliteit is het richtinggevend beleidsdocument voor mobiliteit voor de komende jaren. In het document zijn de principes en hoofdlijnen op het gebied van mobiliteit vastgesteld. Dit wordt de komende jaren uitgewerkt in een mobiliteitsprogramma en in wijkverkeersplannen. Omdat het mobiliteitsprogramma nog niet uitgewerkt en geïmplementeerd is, zijn bij de verkeersberekeningen voor Amsteleind deze ambities niet in het verkeersmodel opgenomen. De berekeningen geven dus een beeld zonder de effecten van de Koersnota en daarmee een maximaal verwacht planeffect. Maatregelen zoals een verlaagde parkeernorm in Amsteleind kunnen dan, zoals in de Koersnota is gesteld, leiden tot een iets lagere intensiteit. Daarnaast zullen in wijkverkeersplannen maatregelen worden genomen om het langzaam verkeer te stimuleren en de wijken meer autoluw te maken. Ook daarmee beogen we (onder andere) een lagere intensiteit op de Heihoeksingel.

Besluit

Wij vinden de zienswijze gedeeltelijk gegrond en gedeeltelijk ongegrond.

Wijzigingen in omgevingsplan

Wij passen de wijziging van het omgevingsplan als volgt aan:

- Wij hebben in de planregels een nieuwe regel toegevoegd om te borgen dat de zogenoemde binnenwaarde niet wordt overschreden.

Zienswijze 6 ARAG

Samenvatting zienswijze

Indiener heeft een zienswijze ingediend namens een omwonende wiens woning met de achtertuin gesitueerd is aan de Heihoeksingel.

Allereerst merkt indiener op dat de wijziging van het omgevingsplan en de daarbij behorende digitale verbeelding vrijwel niet te raadplegen zijn via de regels op de kaart. Hierdoor is het onduidelijk waar welke regels gelden en welke functies binnen het plangebied mogelijk zijn. Dit is volgens indiener een ernstige tekortkoming.

Indiener geeft aan dat zijn cliënte zich zorgen maakt over haar leefklimaat in relatie tot de voorziene aanpassingen van de Heihoeksingel en de komst van de nieuwe woonwijk Amsteleind. Uit het voorlopige schetsontwerp van de Heihoeksingel maakt indiener op dat de rijbaan en het fietspad dichtbij het perceel van zijn cliënte zullen komen. Dit zal nadelige effecten met zich mee brengen op het gebied van extra geluidsbelasting en aantasting van het woonklimaat. Indiener betwijfelt of de raad voldoende kennis heeft vergaard over de belangen van zijn cliënte, hetgeen een fundamentele eis is voor een evenwichtige toedeling van functies aan locaties. Volgens indiener is het plan onvoldoende gemotiveerd en er is evenmin sprake van een zorgvuldige belangenafweging.

Het milieueffectrapport

Volgens indiener is het MER van verkeerde en onderschatte situaties uitgegaan. Daarom kan het MER niet gebruikt worden als onderbouwing van de wijziging van het omgevingsplan.

Verkeersintensiteiten en autonome groei

Indiener merkt op dat in het MER niet is ingegaan op de huidige wegcapaciteit. Deze informatie is echter belangrijk om een verantwoorde beslissing te kunnen nemen over het plan. Daarnaast kloppen de gehanteerde cijfers over het aantal vervoersbewegingen per dag niet. Bij een autonome jaarlijkse groei van 1% zou het aantal vervoersbewegingen in de referentiesituatie uitkomen op 17.923 voertuigen per etmaal. In het MER wordt echter uitgegaan van 16.000 voertuigen. Verder merkt indiener op dat bij een volledige realisatie van de geplande infrastructurele projecten het aantal vervoersbewegingen zal toenemen tot 20.723 per dag. De weg heeft echter een maximale capaciteit van 20.000.

Onvolledige verwerking van bouwprojecten

Indiener geeft aan dat niet alle relevante bouwprojecten lijken meegenomen te zijn in de verkeersmodellen. Hierdoor is mogelijk het aantal vervoersbewegingen voor 2040 te laag ingeschat. Als voorbeeld wordt de ontwikkellocatie Euterpepark aangehaald met vermoedelijk 830 woningen. Daarnaast wordt opgemerkt dat ook extra verkeersbewegingen als gevolg van de nog te realiseren voorzieningen niet zijn meegenomen in de berekeningen.

Geluidsdruk op de Heihoeksingel

Indiener is van mening dat door de toename van het aantal verkeersbewegingen en de mogelijke verplaatsing van de rijbanen richting de woningen, gevolgen zal hebben voor de geluidsbelasting voor die woningen. Indiener stelt dat uit de rekenresultaten blijkt dat voor de woning van zijn cliënte wordt uitgegaan van een geluidsbelasting van 60 dB. Op basis van gangbare rekenmodellen zou vermoedelijk sprake zijn van een toename van de geluidsbelasting van 5 à 6 dB. Dit terwijl volgens de indiener eerder is uitgegaan van een maximale toename van 4 dB.

Volgens indiener is tijdens de informatieavond van 1 april 2025 gezegd dat de nieuwe weg maximaal 8 meter naar de westzijde zou opschuiven. Dit is echter niet te controleren op basis van de beschikbare stukken. Volgens indiener is aan de hand van het voorlopige schetsontwerp van de Heihoeksingel een meting gedaan, en daaruit zou blijken dat de verschuiving van de rijbanen in werkelijkheid 10 meter is. Dit zorgt voor extra geluidsbelasting bij de woning van zijn cliënte. Er is met een app op de telefoon een meting gedaan. Die meting gaf aan dat het gemiddelde geluidsniveau overdag 70 dbA is. Door de toename van het aantal verkeersbewegingen en de verlegging van de rijbanen, komt het geluidsniveau uit op 80 dbA, aldus de indiener. Indiener merkt op dat in de onderzoeken het geluidsniveau theoretisch wordt benaderd en verzoekt de raad om onderzoek te doen naar huidig geluidsniveau en verkeersintensiteit tussen rotonde 't Woud en rotonde Schaepmanlaan in plaats van gebruik te maken van theoretische modellen.

Aanpassing verkeersrotonde en afsluiting zijstraten

Om een vlotte doorstroming van doorgaand verkeer te bevorderen, wordt voorgesteld de rotonde Heihoeksingel - Van Maanenstraat - Schaepmanlaan te vervangen door een voorrangsp plein en het aantal zijstraten op de Heihoeksingel te verminderen. Volgens indiener zal dit ertoe leiden dat voor de omwonenden het moeilijker zal worden om de Heihoeksingel op te komen, omdat de afremmende werking van de rotonde wegvalt en het aantal voertuigen dat vanuit de Van Maanenstraat de Heihoeksingel op wil rijden of oversteken zal toenemen. Dit is ook te zien geweest op een animatiefilmpje dat getoond is tijdens de informatieavond van 1 april 2025. Te zien was dat vooral doorgaand verkeer snel kon doorstromen, maar kruisend of invoegend verkeer lang moest wachten. Daarnaast vreest indiener dat door het verbeteren van de doorstroming er harder gereden zal worden, hetgeen de veiligheid niet ten goede komt.

Beperkte inzet geluid reducerende maatregelen

In het MER is aangegeven dat stil asfalt zal worden toegepast om tot aanvaardbare geluidsniveaus te komen. Indiener merkt op dat er geen garantie bestaat dat deze maatregel daadwerkelijk wordt toegepast. Bovendien is in het akoestisch onderzoek geen rekening gehouden met verslechtering van de geluiddempende werking van zo'n asfalt. Verder wordt opgemerkt dat andere maatregelen zoals een geluidsscherm of geluidswal niet worden overwogen.

Alternatieve route

Volgens indiener is in het MER beperkt aandacht besteed aan mogelijke alternatieve routes. Concreet wordt de zogenoemde westelijke randweg als alternatief genoemd. Er is bijvoorbeeld niet onderzocht of met remmende maatregelen het gebruik van de westelijke randweg door verkeersdeelnemers voor de spoorwegovergang bevorderd zou kunnen worden.

Doordat de doorstroming op de Heihoeksingel wordt verbeterd, verwacht indiener dat de druk op de Heihoeksingel verder zal toenemen. Een onderdoorgang bij de spoorovergang zal ook zorgen voor aanzuigende werking van verkeer dat een bewaakte spoorovergang wil vermijden, omdat de Heihoeksingel rechtstreeks verbonden is met de snelweg A59. Indiener verzoekt de gemeente om de westelijke randweg te realiseren en zodoende de Heihoeksingel te ontlasten.

Beantwoording gemeenteraad

Met de inwerkingtreding van de Omgevingswet is er ook een nieuw landelijk digitaal systeem geïntroduceerd voor het publiceren en raadplegen van bijvoorbeeld omgevingsplannen. Dit nieuwe systeem werkt anders en ziet er ook anders uit. Wij kunnen ons voorstellen dat hierdoor het voor sommige gebruikers moeilijker is geworden om bepaalde informatie te vinden. Dit neemt niet weg dat de onderhavige wijziging van het omgevingsplan wel degelijk te vinden en te raadplegen is op de regels op de kaart. Van een ernstige tekortkoming is derhalve geen sprake.

Voor de beantwoording van de zienswijzen over intensiteiten, wegcapaciteit, geluidsdruk en aanpassing van de rotondes verwijzen wij naar onze beantwoording onder zienswijze 5, nummers 1 tot en met 5.

Aanvullend merken wij nog op dat het ontwerp van de Heihoeksingel is aangepast naar aanleiding van opmerkingen van omwonenden tijdens de informatieavond die is gehouden op 1 april 2025. Van een verschuiving van 8 meter (danwel 10 meter) is geen sprake. Daarnaast is ook deze kruising aangepast waardoor er voldoende afremmende werking zal

zijn op de Heihoeksingel en er een goede verkeersafwikkeling kan plaatsvinden. Aangezien het ontwerp van de Heihoeksingel is aangepast, hebben wij de akoestische gevolgen hiervan opnieuw onderzocht. Uit de akoestische onderzoeken die als bijlage aan de motivering zijn toegevoegd, blijkt dat geluidbelasting op de gevel van de betreffende woning toeneemt tot 60 dB. Deze toename blijft binnen de grenswaarde zoals aangegeven in het Besluit kwaliteit leefomgeving. Hierdoor is geen sprake van een onaanvaardbaar geluidsniveau dat in strijd is met een evenwichtige toedeling van functies aan locaties.

Ten aanzien van de opmerking van indiener dat er geen garantie bestaat over de toepassing van geluidsreducerend asfalt, merken wij op dat deze maatregel is beschreven in de onderzoeken, het MER en de motivering van de wijziging van het omgevingsplan. Deze bronmaatregel is noodzakelijk om een aanvaardbaar geluidsniveau te kunnen bereiken. Om deze reden is in artikel 9.110, lid 2 (hernummerd naar artikel 11.120) van de planregels het type wegverharding vastgelegd. Hiermee is geborgd dat geluidsreducerend asfalt wordt toegepast bij de wijziging van de Heihoeksingel. Andere maatregelen, zoals geluidschermen zijn vanuit ruimtelijk oogpunt een minder gewenste oplossing en daarom in eerste niet als een mogelijke maatregel overwogen.

Besluit

Wij vinden de zienswijze ongegrond.

Wijzigingen in omgevingsplan

Geen.

Zienswijze 7 Sportverenigingen gevestigd aan de Amsteleindstraat en omwonenden

Samenvatting zienswijze

Indieners hebben een zienswijze ingediend namens de sportverenigingen die gevestigd zijn aan de Amsteleindstraat en omwonenden. Indieners geven aan dat zij de noodzaak van woningbouw onderschrijven, maar merken tevens op dat zij zich zorgen maken over de gevolgen van dit plan voor hun omgeving. De raad wordt verzocht aandacht te schenken aan de volgende punten.

1. Verkeersveiligheid

Indieners maken zich zorgen over de verkeersveiligheid op en rond de Amsteleindstraat, de Kleinussenstraat en de Heihoekstraat. Zij geven aan dat door toestroom van nieuwe bewoners de verkeersdruk verder zal toenemen, terwijl er in het plan geen zicht is op aanvullende maatregelen en aanpassingen die deze extra verkeersdruk veilig kunnen opvangen. Indieners geven als aanbeveling mee aan de gemeente om de nieuwe ontsluitingsweg, de Parkway, direct aan te leggen, om te voorkomen dat de verkeersveiligheid op bovengenoemde straten in het gedrang komt.

2. Gebruik en bereikbaarheid van sportvoorzieningen

Door de verwachte toename van het aantal bewoners als gevolg van de komst van de nieuwe wijk, is het voor de huidige omwonenden niet duidelijk wat dit betekent voor het maximaal aantal sporters en bezoekers van de diverse sportverenigingen. In de afgelopen jaren zijn er nieuwe sportverenigingen en initiatieven ontstaan. De huidige parkeervoorzieningen zijn al onder druk komen te staan. In de weekenden zorgt dit al voor onveilige situaties. In de wijziging van het omgevingsplan worden echter geen oplossingen geboden voor de verwachte toename van het gebruik in de omgeving van het plangebied. Daarnaast wordt de Amsteleindstraat een fietsstraat. Gezien de verwachting is dat het aantal leden van de sportverenigingen verder zal toenemen, lijkt het omwonenden niet wenselijk om van de Amsteleindstraat een fietsstraat te maken. Indieners vragen zich dan ook af hoe de gemeente denkt om te gaan met bovengenoemde zorgen ten aanzien van de verkeersveiligheid en parkeerdruk?

3. Gebrek aan overzicht en samenhang

De voorliggende wijziging van het omgevingsplan voor het deelgebied Amsteleind Noord is een onderdeel van een grotere ontwikkeling Amsteleind. Indieners geven aan dat de samenhang met toekomstige plannen voor heel Amsteleind niet helder is en

wat dit betekent voor hun omgeving. Zij vragen zich dan ook af waarom de voornoemde problemen op het gebied van verkeersveiligheid en parkeerdruk niet worden betrokken in deze planvorming?

Beantwoording gemeenteraad

1. Het extra verkeer van de nieuwe woningen in Amsteleind Noord kan afgewikkeld worden op de Kleinussenstraat, Heihoekstraat en Amsteleindstraat. Echter, de aanleg van de Parkway zal plaatsvinden om de bestaande ontsluitingsstraten (Heihoekstraat en Kleinussenstraat) te kunnen ontzien. Dit zal gedurende de bouw van de woningen plaatsvinden. Verder is het mogelijk om, indien nodig, tijdelijke maatregelen te nemen om te zorgen voor een veilige verkeersafwikkeling op bovengenoemde straten. Ook zal er een BLVC-plan (bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie) opgesteld worden om onder andere de verkeersveiligheid te borgen.
2. Sportpark Amstelhoef maakt geen onderdeel uit van de planologische procedure 'Amsteleind'. Zoals indieners in de zienswijze aangeven is er momenteel ook al sprake van overlast op het gebied van verkeer en parkeren. De komst van Amsteleind zal naarmate de wijk groeit gevolgen hebben voor het sportpark Amstelhoef. De 'toekomst' van het sportpark wordt dan ook als een belangrijk thema gezien. Daarbij gaat het niet alleen om het effect van Amsteleind op sportpark Amstelhoef, maar ook om de toekomstvisie van het sportpark en de omgeving. Hierbij kan dus gedacht worden aan de toekomst van de clubs, de ledengroei, de inrichting van het park en omgeving en verkeer en parkeren als belangrijke thema's. Om die reden zal er een apart project worden opgestart voor sportpark Amstelhoef waarin de toekomstige situatie en plannen in beeld gebracht zullen worden. Hiervoor zullen op korte termijn de eerste stappen gezet gaan worden.
3. In aanvulling op punt 2. is er mogelijk meer nodig voor sportpark Amstelhoef dan uitsluitend oplossingen voor verkeersveiligheid en parkeren. Het project wordt breder getrokken. Er zal ook gekeken worden naar de huidige situatie op het park en de toekomstige situatie, breder dan alleen verkeer en parkeren. Om deze reden wordt Amstelhoef een opzichzelfstaand project dat rekening houdt met de komst van Amsteleind maar ook met toekomstige ambities.

Besluit

Wij vinden de zienswijze ongegrond.

Wijzigingen in omgevingsplan

Geen.

Zienswijze 8

Samenvatting zienswijze

Indiener woont in de omgeving van het plangebied en grenst met de achtertuin van zijn woning aan de Kleinussenstraat. Allereerst wijst indiener op een aantal mogelijke omissies in het MER. Het gaat om figuur 5.20 (p. 99), figuur 5.27 (p. 105) en figuur 5.54 (p. 145).

Verder vraagt indiener de gemeente om maatregelen ter reducering van geluidsbelasting bij de bestaande woningen aan de Kleinussenstraat te nemen. Te denken valt aan het verlagen van de snelheid, meer snelheidscontroles, stiller asfalt etc. Uit het MER blijkt volgens indiener dat na realisatie van Amsteleind Noord het verkeer op de Kleinussenstraat met 26% zal toenemen. Dit zal een geluidstoename van 1 dB veroorzaken, hetgeen als verwaarloosbaar wordt aangemerkt in het MER. Indiener merkt op dat het geluidsniveau nu al tussen de 60-65 dB ligt, met uitschieters tot 70 dB. Naar de mening van indiener is de geluidsoverlast in de huidige situatie al te hoog. Daarom wordt de gemeente verzocht mitigerende maatregelen te treffen.

Beantwoording gemeenteraad

Door indiener aangehaalde mogelijke omissies in het MER zijn voor zover van toepassing gecorrigeerd.

De effecten op geluid zijn onderzocht en beschreven in paragraaf 5.2.5 (Amsteleind als geheel) en 5.2.6 (Amsteleind Noord). De toename van geluid op de woningen is maximaal 1 dB en in de praktijk niet of nauwelijks waarneembaar en daarmee niet onevenredig. Na de realisatie en ingebruikname van de Parkway is sprake van geluidsafname van meer dan 10 dB bij de woningen langs bestaande wegen, zoals de Heihoekstraat en de Kleinussenstraat, omdat het autoverkeer hier vrijwel verdwijnt. Aangezien de beperkte geluidstoename van 1 dB van tijdelijke aard is en de situatie na enkele jaren aanzienlijk zal verbeteren, is er geen noodzaak om in de tussenliggende periode aanvullende geluidsbeperkende maatregelen te treffen.

Besluit

Wij vinden de zienswijze gedeeltelijk gegrond en gedeeltelijk ongegrond.

Wijzigingen in omgevingsplan

Wij passen onderwerp als volgt aan:

- Plaatje bij figuur 5.20 is aangepast.
- Plaatje bij figuur 5.54 is aangepast.

Zienswijze 9

Samenvatting zienswijze

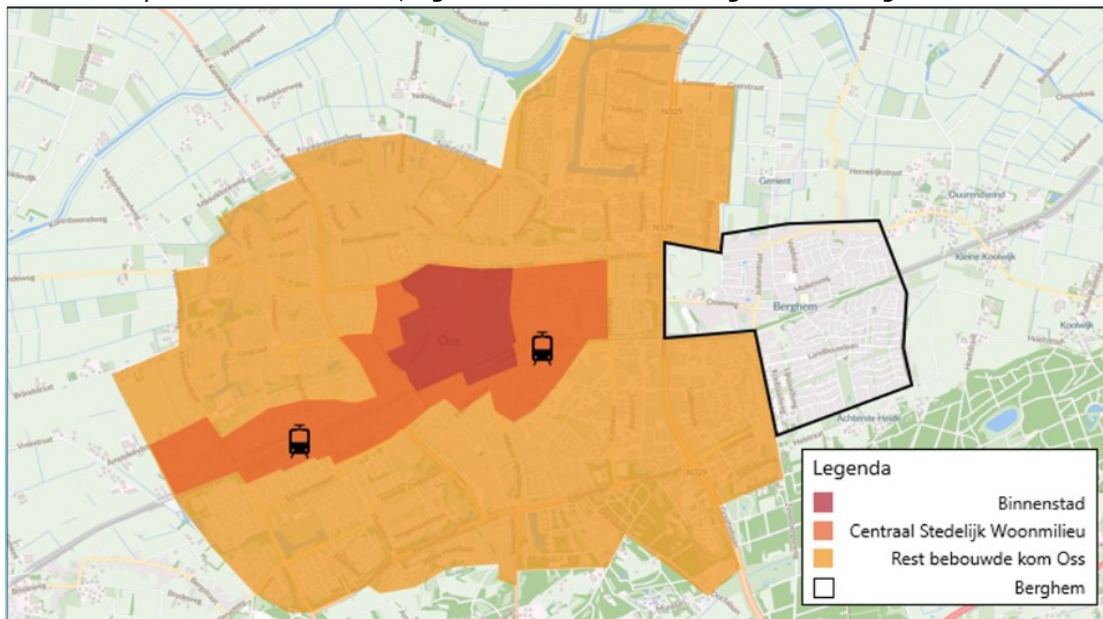
Een tweetal omwonenden heeft samen een zienswijze ingediend waarin zij de volgende punten aankaarten.

1. Parkeernormen
Indieners merken op dat in de regels van de wijziging van het omgevingsplan het plangebied van Amsteleind Noord als buitengebied wordt aangemerkt. Dit roept vragen op, aangezien het gebied meer aansluit bij een stedelijk woongebied. Hierdoor is voor de indieners niet duidelijk welke parkeernormen gelden voor Amsteleind Noord.
2. Reconstructie Heihoeksingel en kruispunten
In artikel 9.26 van de planregels is een voorwaardelijke verplichting opgenomen die het gebruik van de gronden binnen het plangebied alleen toestaat nadat de reconstructie van de Heihoeksingel en de kruispunten heeft plaatsgevonden. Indieners merken op dat in de volgende leden van dit artikel een mogelijkheid wordt geboden bovengenoemde infrastructurele werken anders te reconstrueren dan is bepaald in dit artikel. Deze uitzonderingen zijn volgens indieners onvoldoende concreet en meetbaar. Er wordt voorgesteld om de genoemde uitzonderingen nader te specificeren of te schrappen.
3. Landschappelijke inpassing
Volgens artikel 9.27, lid 4 van de planregels dient het plangebied landschappelijk ingepast te worden uiterlijk twee jaar na oplevering van de laatste woning. Indieners vinden dit te laat en stellen voor om de uitvoering van het landschapsplan te koppelen aan de bouwfasen van het plan, zodat de nieuwe bewoners ook hiervan kunnen profiteren.
4. Maximale bouwhoogte grondgebonden woningen
Op grond van artikel 9.98 van de planregels mogen grondgebonden woningen een maximale bouwhoogte hebben van 14 meter. Indieners merken op dat deze bouwhoogte niet past bij de schaal en het karakter van de bestaande woningen in de omgeving van het plangebied. De gemeente wordt verzocht om de bouwhoogte te beperken tot maximaal 10 meter.
5. Gereserveerde onderdelen omgevingsplan
Indieners merken op dat in diverse hoofdstukken van het omgevingsplan staat "Dit onderdeel is gereserveerd voor toekomstige toevoegingen". Zij willen weten op welke wijze de gemeente omwonenden gaat informeren over toekomstige wijzigingen en aanvullingen van het omgevingsplan en hoe zij daarop kunnen reageren.

Beantwoording gemeenteraad

1. Binnen het plangebied van Amsteleind Noord zijn de parkeernormen van toepassing zoals vastgesteld in de gemeentelijke 'Nota parkeernormen 2023' of diens rechtsoptvolgers (zie artikel 9.6 van de planregels). In deze nota is een gebiedsindeling gemaakt waaraan parkeernormen zijn gekoppeld. Het gebied van Amsteleind Noord valt binnen gebiedsaanduiding "Rest bebouwde kom Oss" (zie tekening hieronder). In bijlage B. van de nota zijn vervolgens de geldende parkeernormen voor dit gebied te vinden.

Bron: Nota parkeernormen 2023, figuur 2.1. Gebiedsindeling Oss en Berghem



2. In het kader van dit omgevingsplan is een onderzoek uitgevoerd naar de verkeersafwikkeling op de Heihoeksingel. Uit het MER en bijlage 5b (Rapportage Kruispuntberekeningen Amsteleind) blijkt dat de ontwikkeling van Amsteleind alleen tot knelpunten leidt op de twee kruisingen Heihoeksingel – Schaepmanlaan - Van Maanenstraat en Heihoeksingel - Het Woud - Joost van den Vondellaan. Om ervoor te zorgen dat deze kruisingen het verkeersaanbod in 2030 en 2040 goed kunnen verwerken zijn in het onderzoek verkeerskundige aanpassingen voorgesteld voor deze kruisingen in de vorm van een voorrangspolein, respectievelijk een met verkeerslichten geregeld kruispunt. Artikel 9.26 van de planregels heeft uitsluitend betrekking op de voorgestelde aanpassingen van de genoemde kruisingen en niet op het gehele tracé van de Heihoeksingel. De uitzondering genoemd in artikel 9.26, lid 3 geeft ons ruimte om de rotondes eventueel anders in te richten mocht dat uitvoeringstechnisch nodig zijn. Dit kan alleen als er voldaan wordt aan de voorwaarden genoemd in het de Rapportage Kruispuntberekeningen Amsteleind. Lid 4 van dat artikel geeft alleen aan dat de grenswaarden voor goede of redelijk tot matige verliestijden op voorrangskruispunten en rotondes zoals benoemd in paragraaf 2.2 van de Rapportage Kruispuntberekeningen Amsteleind overschreden mogen worden in het geval verkeer toeneemt door autonome groei van het verkeer.
3. De planning van de realisatie van de landschappelijke inpassing is afhankelijk van de verschillende maatregelen. In de planuitwerking zal duidelijk worden welke volgorde aangehouden kan worden bij de realisatie. Een aanpak waarbij - wanneer dit mogelijk is - alvast het groen te realiseren wordt ook geadviseerd.
4. Door het realiseren van een woonwijk zal het karakter van het huidige landelijke gebied met hier en daar een woning (met stal of schuur) binnen het plangebied flink veranderen. Aansluiting bij het karakter en schaal van de huidige woningen is dan ook geen vanzelfsprekend uitgangspunt voor de hele, nieuwe woonwijk. Wel zal er bij de bestaande woningen aan de Amsteleindstraat en Brandstraat aansluiting worden gezocht op de bestaande bouwhoogten om tot een goede inpassing van deze

bestaande bebouwingslinten te komen, zoals ook beschreven in de gebiedsvisie Amsteleind. Bij de nieuwe woningen achter de woningen aan de Brandstraat is deze lagere bouwhoogten ook specifiek zo bestemd. In de rest van de woonwijk is wel een maximale hoogte van 14 meter voor grondgebonden woningen toegestaan. Dat zal in de praktijk niet betekenen dat alle woningen ook daadwerkelijk deze hoogte krijgen. Over het algemeen wordt tegenwoordig voor reguliere woningen van twee lagen met een kap als een maximale bouwhoogte van 11 meter opgenomen. Een maximale hoogte van 14 meter maakt een extra laag mogelijk, die bijvoorbeeld als stedenbouwkundig accent kan worden toegepast.

5. Sinds de inwerkingtreding van de Omgevingswet hebben gemeentes een nieuw planologisch instrument gekregen, genaamd het omgevingsplan. Het omgevingsplan moet de komende jaren getransformeerd worden tot één omgevingsplan voor het gehele grondgebied van de gemeente Oss. Daarin komen alle regels over de fysieke leefomgeving te staan. Dit proces duurt nog jaren en daarom staat bij sommige regels de opmerking: "Dit onderdeel is gereserveerd voor toekomstige toevoegingen". Voor de wijziging van deze onderdelen gelden de gebruikelijke procedureregels en procedurestappen. Wanneer de gemeente deze onderdelen gaat wijzigen zal dat tijdig bekend worden gemaakt in het Gemeenteblad en op onze website www.oss.nl. In de bekendmaking zal ook staan hoe onder andere de omwonenden kunnen reageren op de wijziging van het omgevingsplan.

Besluit

Wij vinden de zienswijze gedeeltelijk gegrond en gedeeltelijk ongegrond.

Wijzigingen in omgevingsplan

Wij passen de wijziging van het omgevingsplan als volgt aan:

- Artikel 9.26 van de planregels is aangescherpt met dien verstande dat dit artikel alleen op de rotondes van toepassing is. Dit artikel is hernummerd naar artikel 11.26.

Zienswijze 10

Samenvatting zienswijze

Indiener exploiteert een agrarisch bedrijf en heeft agrarische gronden direct grenzend aan het plangebied van Amsteleind Noord. Indiener wijst de gemeente erop dat de gemeente rekening moet houden met de zogenoemde spuitvrije zone van 50 meter gerekend vanaf de perceelsgrens. Binnen deze zone mogen geen gevoelige functies toegelaten worden die het gebruik van zijn gronden zouden kunnen beperken.

Daarnaast wordt gesteld dat de toegankelijkheid van het bedrijf wordt belemmerd indien de openbare weg (Amsteleindstraat) wordt omgezet naar een fietsstraat.

Beantwoording gemeenteraad

In de wijziging van het omgevingsplan is rekening gehouden met een spuitzone van 50 meter. In de ontwerpversie van de wijziging van het omgevingsplan waren gevoelige functies in deze zone niet toegestaan. Deze zone heeft in de wijziging van het omgevingsplan een functie groen gekregen. Hiermee is geborgd dat de toekomstige woonwijk Amsteleind Noord geen beperkingen oplevert voor de bedrijfsvoering van indiener voor wat betreft het gebruik van gewasbeschermingsmiddelen.

Hoewel de Amsteleindstraat voor een groot deel wordt omgezet tot een fietsstraat, wil dit niet zeggen dat deze weg volledig wordt afgesloten voor gemotoriseerd verkeer. Het bedrijf van indiener blijft voor gemotoriseerd verkeer toegankelijk. We willen op termijn echter geen agrarisch verkeer door de nieuwe woonwijk. Dit betekent dat het bedrijf in de toekomst in ieder geval voor het agrarische verkeer niet meer vanuit oostelijke richting bereikbaar is. Vanuit westelijke richting blijft het bedrijf echter voor al het verkeer gewoon toegankelijk.

Besluit

Wij vinden de zienswijze ongegrond.

Wijzigingen in omgevingsplan

Geen.

Zienswijze 11

Samenvatting zienswijze

Indiener merkt op dat de gemeente met de onderhavige wijziging van het omgevingsplan ten onrechte heeft gekozen voor uitbreiding van woningbouw in het buitengebied. Naar de mening van indiener moet inbreiding voorgaan en er zijn genoeg inbreidingslocaties binnen het grondgebied van de gemeente Oss, bijvoorbeeld in Maren-Kessel. Indiener heeft eerder een principeverzoek ingediend voor het splitsen van een perceel en het toevoegen van een woning, maar dit verzoek is afgewezen.

1. Ruimtelijke ordening en duurzaamheid

Uitbreiding in het buitengebied van Oss-West betekent volgens indiener aantasting van waardevol landschap, agrarische structuur en biodiversiteit. Inbreiding op locaties in dorpskernen zoals Maren-Kessel biedt juist de mogelijkheid om de bestaande infrastructuur optimaal te benutten, versterkt de dorpsstructuur en biedt kans om een duurzame verdichting te realiseren.

2. Beleid en langetermijnvisie

Indiener is van mening dat de gemeente haar eigen beleid niet consequent uitvoert. In de gemeentelijke beleidsstukken zoals Actualisatie Omgevingsbeleid 2025 wordt het belang van het compact bouwen en behoud van groene ruimte benadrukt. De keuze voor uitbreiding is hiermee in tegenspraak. Indiener verzoekt de gemeente om conform deze beleidslijn eerst bestaande herontwikkelingslocaties te benutten voordat er nieuwbouw in het buitengebied wordt overwogen.

3. Woonkwaliteit en sociale samenhang

Inbreidingslocaties in dorpen bieden kans op versterking van bestaande dorpskernen, leefbaarheid en lokale binding. Inbreiding kan ook bijdragen aan het behoud van voorzieningen. De gemeente Oss heeft in diverse beleidsdocumenten, zoals de Omgevingsvisie Oss 2040, Actualisatie omgevingsbeleid 2025, Nota Grondbeleid 2021-2031, het belang van inbreiding onderstreept. Indiener is van mening dat de gemeente met haar uitbreidingsplannen van haar eigen beleid afwijkt. Daarnaast merkt indiener op dat bij de bouw van nieuwe wijken ook nieuwe voorzieningen nodig zijn en dit kost extra geld. Indiener verzoekt de gemeente om haar keuze voor uitbreidingslocaties te heroverwegen en serieus te kijken naar inbreidingslocaties.

Beantwoording gemeenteraad

In de door de gemeenteraad vastgestelde Omgevingsvisie gemeente Oss 2040 is het toekomstbeeld van de gemeente Oss vastgelegd. Deze vertaalt zich in vier kernambities. De eerste kernambitie gaat over toekomstbestendige verstedelijking en vitale kernen. We zetten in op groei van de gemeente richting 2040, met circa 8.500 woningen. Daarbij houden wij vast aan het principe: verdichting heeft de voorkeur voor uitbreiding. Alleen met verdichting kan echter niet volledig voorzien worden in de toekomstige woningbehoefte. Daarom is in de omgevingsvisie een uitzondering gemaakt voor grotere, reeds geplande projecten rondom het spoor, zoals Amsteleind en de uitbreiding van Geffen en Ravenstein. Amsteleind wordt in de omgevingsvisie beschreven als onderdeel uitmakend van de spoorzone Oss en past daarmee volledig in de verstedelijkingsstrategie van de gemeente. Voor heel Amsteleind wordt gestreefd naar een groene, gezonde, duurzame wijk die verbonden is met de stad en het landschap. Zaken als ruimtelijke kwaliteit, landschappelijke kwaliteit, biodiversiteit ect., krijgen een plek in het plan.

Besluit

Wij vinden de zienswijze ongegrond.

Wijzigingen in omgevingsplan

Geen.

Zienswijze 12

Samenvatting zienswijze

Indiener geeft aan dat in de motivering van de wijziging van het omgevingsplan niets is gezegd over de Huizenbeemdweg ten zuiden van de Gewandeweg. Volgens indiener wordt het gedeelte van de Huizenbeemdweg ten zuiden van de Gewandeweg steeds vaker gebruikt als sluiproute richting 's-Hertogenbosch. Vooral als het op de A50 te druk is. Door de nieuwe woningbouwlocatie Amsteleind Noord zal het nog drukker worden op dit gedeelte van de Huizenbeemdweg. Daarnaast zijn er ook flexwoningen voorzien aan de Gewandeweg. Dit al ook zorgen voor extra verkeer op de Huizenbeemdweg.

Verder wordt opgemerkt dat de openbare verlichting op het zuidelijke gedeelte van de Huizenbeemdweg minimaal is. Indiener vindt dan ook onterecht dat in de plannen niets wordt gezegd over de aanpassing van de Huizenbeemdweg.

Verder vraagt indiener zich af of de Brandstraat toegankelijk blijft voor autoverkeer of dat er een knip wordt gemaakt. Indiener heeft bezwaar tegen het maken van een knip op de Brandstraat, omdat auto's dan via de Gewandeweg moeten rijden.

Beantwoording gemeenteraad

Het is met de ontwikkeling van de woningbouwlocatie Amsteleind onvermijdelijk dat het drukker wordt op de omliggende wegen zoals de Huizenbeemdweg. Het verkeersonderzoek dat is uitgevoerd in het kader van de Koersnota Mobiliteit wijst echter uit dat het niet substantieel drukker wordt op de Huizenbeemdweg, deze weg kan dat verkeer voldoende verwerken. Wat betreft de Brandstraat gaan we er vooralsnog van uit dat de Brandstraat toegankelijk blijft voor autoverkeer. Deze straat gaat echter wel belangrijker worden voor fietsverkeer. We zijn nog bezig met het ontwerp en de uitwerkingen van deze weg en we moeten nog afwegen of een knip in die weg nodig is. Als er een knip in de Brandstraat komt dan is daar een verkeersbesluit voor nodig, waar belanghebbenden dan eventueel bezwaar tegen kunnen maken.

De Huizenbeemdweg zit buiten het omgevingsplan en is een weg buiten de bebouwde kom. Daarom is de verlichting hier conform het gemeentelijk beleid ook afwijkend. De Huizenbeemdweg maakt onderdeel uit van wijkplan Ussen.

Besluit

Wij vinden de zienswijze ongegrond.

Wijzigingen in omgevingsplan

Geen.

Zienswijze 13

Samenvatting zienswijze

1. Vindbaarheid en leesbaarheid van de planregels

Indiener merkt op dat de wijziging van het omgevingsplan via de regels op de kaart niet goed vindbaar of leesbaar is. Vooral de planregels zijn heel moeilijk raadpleegbaar, waardoor je als burger niet zeker weet of je kennis hebt kunnen nemen van alle relevante regels in het plan. De rechtsbescherming van burgers is daardoor niet gewaarborgd.

2. Voorwaardelijke verplichting

In artikel 9.26 van de planregels is een voorwaardelijke verplichting opgenomen die het gebruik van de gronden binnen het plangebied alleen toestaat nadat de reconstructie van de Heihoeksingel en de kruispunten heeft plaatsgevonden. Volgens indiener bestaat hierdoor het gevaar dat er een spookstad ontstaan, omdat de woningen wel gebouwd mogen worden maar niet in gebruik mogen worden genomen. Indiener stelt voor om de voorwaardelijke verplichting te koppelen aan het bouwen van de woningen en niet aan het in gebruik nemen daarvan.

3. Landschappelijke inpassing

Indiener is van mening dat de formulering van artikel 9.27 van de planregels niet helder is. Dit artikel gaat over de landschappelijke inpassing. Volgens indiener kan er een situatie ontstaan waarbij de laatste woning niet wordt gebouwd en dus het plangebied landschappelijk niet wordt ingepast. Daarnaast vraagt indiener zich af wat er bedoeld wordt met "de laatste woning" en hoeveel woningen er gebouwd gaan worden. Indiener stelt voor om de verplichting van landschappelijke inpassing te koppelen aan de realisatie van 80% van de voorziene woningen.

Tot slot merkt indiener op dat het niet duidelijk is wat onder een fonds ten behoeve van fysieke verbetering van het landschap wordt verstaan, wat deze verbetering in zal houden en of deze ten goede komt aan de wijk. Indiener stelt voor om een landschapsplan te maken waarbij kwaliteitseisen leidend zijn en niet de financiële verplichtingen.

Beantwoording gemeenteraad

1. Met de inwerkingtreding van de Omgevingswet is ook een nieuw landelijk digitaal systeem geïntroduceerd voor het publiceren en raadplegen van bijvoorbeeld omgevingsplannen. Dit nieuwe systeem werkt anders en ziet er ook anders uit. Wij kunnen ons voostellen dat hierdoor het voor de burgers moeilijker is geworden om bepaalde informatie te vinden. Daarom hebben we in de kennisgeving van de ontwerpwijziging van het omgevingsplan Amsteleind Noord ook de mogelijkheid geboden voor het maken van een afspraak op het gemeentehuis om het omgevingsplan te komen bekijken en vragen te stellen aan een gemeentelijke medewerker. Verschillende belanghebbende hebben van deze gelegenheid gebruik gemaakt. Het nieuwe digitale systeem doet echter niets af aan de rechtsbescherming van de burgers. Deze staat open voor elke belanghebbende.
2. De voorwaardelijke verplichting van artikel 9.26 van de planregels zal niet zorgen voor het ontstaan van een spookstad. Door deze voorwaarde zal de gemeente met de aanpassing van de twee genoemde kruisingen aan de Heihoeksingel als eerste aan de slag gaan, zodat de bereikbaarheid en goede verkeersdoorstroming van Amsteleind Noord geborgd is. Wij zien dan ook geen reden om de voorwaardelijke verplichting te koppelen aan het bouwen van de nieuwe woningen.
3. De kwaliteitsverbetering van het landschap is een vereiste dat komt uit de Omgevingsverordening van de provincie Noord-Brabant. In de omgevingsverordening is bepaald dat een omgevingsplan dat een ruimtelijke ontwikkeling mogelijk maakt in Landelijk Gebied gepaard gaat met een fysieke verbetering van de landschappelijke kwaliteit van het gebied of de omgeving. Ook moet de uitvoering financieel, feitelijk en juridisch geborgd zijn in het omgevingsplan. De gemeente kan aan deze vereiste voldoen door een investering in de fysieke verbetering van de kwaliteit van het landschap of door storting van 1% van de gronduitgifteprijs in een zogenoemd groenfonds. Ten behoeve van de ontwikkeling van Amsteleind Noord is een landschapsplan gemaakt. De kwaliteitsverbetering van het landschap zal dus eerst fysiek plaatsvinden. Indien met die fysieke maatregelen niet het volledig berekende bedrag van 1% van de gronduitgifteprijs kan worden benut, zal de rest van de investering gestort worden in het gemeentelijk groenfonds. Verder is het zo dat in artikel 9.27, lid 3 is gedefinieerd wat onder een laatste woning wordt begrepen. De planning van de realisatie van de landschappelijke inpassing is afhankelijk van de verschillende maatregelen. In de planuitwerking zal duidelijk worden welke volgorde aangehouden kan worden bij de realisatie. Een aanpak waarbij - wanneer dit mogelijk is - alvast het groen te realiseren wordt ook geadviseerd.

Besluit

Wij vinden de zienswijze ongegrond.

Wijzigingen in omgevingsplan

Geen.

V. AMBTSHALVE WIJZIGINGEN

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

- De motivering is op onderdelen gewijzigd en aangevuld.
- Er is een aanvulling op het MER opgesteld waarin is ingegaan op onder andere het toetsingsadvies van de Commissie voor de milieueffectrapportage.
- De planregels zijn op onderdelen aangepast en in zijn geheel hernummerd. Het hernummeren van de artikelen komt door het verplaatsen van de onderhavige wijziging van het omgevingsplan naar hoofdstuk 11 van Omgevingsplan gemeente Oss.
- Er is een juridische regeling opgenomen in de planregels om de aanvaardbaarheid van de geluidsbelasting beter te borgen.
- Het plangebied is op de verbeelding groter geworden. Enkele percelen aan de Brandstraat zijn in het plangebied opgenomen. Daarnaast zijn diverse technische aanpassingen doorgevoerd.
- Het schetsontwerp van de Parkway en de Heihoeksingel is aangepast en akoestisch onderzocht. De akoestische onderzoeken en het schetsontwerp zijn als bijlage aan de wijziging van het omgevingsplan toegevoegd.
- De ontwerp ontwikkelvisie is definitief gemaakt en vervangen in de bijlage.