Nota van zienswijzen en wijzigingen ontwerp wijziging Omgevingsplan gemeente Oss – Postzegelplan Noordelijke Ontsluitingsweg - Oss

I. INLEIDING

Deze nota bevat de volgende onderdelen:
- een weergave van de gevolgde procedure
- een samenvatting van de reacties (‘zienswijzen’) over de ontwerp wijziging omgevingsplan
- 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 wijziging omgevingsplan 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 wijziging omgevingsplan.

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 de ontwerp wijziging omgevingsplan met bijbehorende stukken van 6 februari 2026 tot en met 19 maart 2026 in het gemeentehuis bekijken. Ook stond de ontwerp wijziging met bijbehorende stukken in deze periode op het internet. Dit hebben burgemeester en wethouders bekendgemaakt in het Gemeenteblad van 5 februari 2026 en op www.oss.nl.

Van 6 februari 2026 tot en met 19 maart 2026 kon iedereen schriftelijk en mondeling op de ontwerp wijziging omgevingsplan reageren. De gemeente heeft zeven reacties (‘zienswijzen’) ontvangen. Alle indieners konden hun zienswijze mondeling toelichten bij de Hoorcommissie Wijzigen Omgevingsplan. Dit hebben twee indieners gedaan.

III. ZIENSWIJZEN

Wij vinden de zienswijzen ontvankelijk. ‘Ontvankelijk’ betekent dat de indieners aan alle eisen hebben voldaan om een zienswijze in te dienen.
Hieronder vatten wij alle ontvankelijke zienswijzen samen. Daarna volgen per zienswijze ons besluit, een beschrijving van de gevolgen van ons besluit voor de inhoud van het omgevingsplan en een toelichting daarop.
Het kan zijn dat wij een deel van een zienswijze niet of niet helemaal beschrijven. Dan hebben wij bij de beoordeling toch rekening gehouden met dat deel.

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

De gemeenteraad van Oss

IV. BEOORDELING ZIENSWIJZEN

Zienswijze 1

Samenvatting zienswijze

1.1 Doelen van de weg
Volgens reclamant loopt de discussie al jaren en begon ooit als Noordelijke Randweg. Inmiddels heeft het een nieuwe naam: de Noordelijke Ontsluitingsweg. Het blijft volgens reclamant een heet hangijzer in de gemeente, waar vanuit nut en noodzaak vraagtekens geplaatst kunnen worden. Volgens de gemeentelijke begroting komen de kosten voor de (uiteindelijke) drie fasen van de weg uit op zo'n €10 miljoen.
Het project is ooit gestart als ontlasting van de Singel '40-'45, die met grote regelmaat dichtstaat. De plannen voor de Noordelijke Ontsluitingsweg dienen volgens de gemeente de volgende doelen:

a. Een goede verkeersontsluiting van de noordzijde van de kern Oss;
b. Een goede doorstroming van doorgaand verkeer;
c. Een groene, veilige buitenruimte;
d. Voldoende waterberging, en
e. De bescherming van een goed woon- en leefklimaat.

Reclamant stelt dat het verkeersonderzoek van Royal HaskoningDHV vrij duidelijk is. Het uitvoeren van fase 1 en 2 zal leiden tot een afname van een kleine zes procent op de Singel ter hoogte van de Oostwal, en ruim tien procent ter hoogte van de Kapelsingel. De Singel hoeft dan niet meer tussen de 18 en 19 duizend auto's per dag te verwerken, maar tussen de 17 en 18,5 duizend. Dit lijkt op een betrekkelijk kleine winst voor een grote investering. Reclamant stelt dat het moeilijk is voor te stellen dat dit een significante verbetering gaat opleveren voor bewoners qua overlast en qua verbetering voor automobilisten. Reclamant betwijfelt het behalen van doelen a en b.

Het uitvoeren van fase 1 en 2 heeft volgens reclamant ook negatieve gevolgen voor andere Osse inwoners en hun leefomgeving. Terwijl de Singel enigszins ontlast wordt, worden bewoners aan de noordrand meer belast qua geluid, uitstoot en verkeer. Volgens RoyalHaskoningDHV kunnen de Spitsbergerweg en Frankenbeemdweg een stijging van verkeersbewegingen verwachten van respectievelijk 102 en 52 procent.

Daarnaast valt volgens reclamant de situatie rond de Oijenseweg op. Deze nu woonerfachtige straat, met veel parkeeracties langs de weg en fietsverkeer, kan rekenen op een toename van 36 procent aan autobewegingen. Hierover schrijft Royal HaskoningDHV dat "voor een erftoegangsweg betreffen dit acceptabele intensiteiten, echter betekent dit voor de huidige bewoners een forse toename wat invloed heeft op de leefbaarheid in dit deel van de wijk". Dit is ook een drukke straat voor schoolgaande kinderen op de fiets, onder meer vanwege de stroom vanuit de dorpen. Ook dit wordt aangestipt in het rapport: "In relatie tot de (school)fietsroute heeft dit invloed op de verkeersveiligheid." Dit is nog niet nader onderzocht. Reclamant stelt dat de gemeente hiermee niet goed lijkt te scoren op de doelen c en e.

1.2 Fietspad geen verbetering veiligheid fietsers
Reclamant valt in het algemeen op dat het hele ontwerp en het onderzoek vooral gaan over automobiliteit. Fietsersstromen zijn niet onderzocht en worden slechts zijdelings benoemd en serieus genomen in het beleid. Dat wordt nog meer duidelijk in de plannen voor het zogenaamde vrijliggende fietspad.
De Frankenbeemdweg en Spitsbergerweg worden veel gebruikt door fietsers en wandelaars. Het nieuw voorgestelde fietspad is geen verbetering en ook geen losliggend fietspad. Het is niet optimaal voor fietsers, en dan met name recreatief gebruik, vanwege de scherpe bochten en additionele kruispunten. Dit zal de verkeersveiligheid van fietsers verlagen. Zo duikt het fietspad ineens de wijk in vanuit westelijke richting, vanaf de Frankenbeemdweg de Hofvijver op. Dit is een 90 graden bocht waarbij de weg moet worden overgestoken. Vanaf daar is dus geen sprake van een losliggend fietspad, maar inbedding in de bestaande verkeersomgeving. Via de Hofvijver komen fietsers dan op de Oijenseweg uit, die dan een heel stuk drukker zal zijn. Zoals nu ingetekend is dit géén reguliere kruising, omdat de Hofvijver en Banier niet aansluiten. Reclamant stelt dat dit een potentiële gevaarlijke situatie is voor fietsers. Vervolgens verlaten fietsers de

openbare weg weer naar het fietspad via een 90 graden bocht, waarbij de rijbaan moet worden overgestoken.
Reclamant stelt dat dit niet strookt met de belofte van een vrijliggend fietspad en is alles behalve een optimale veilige situatie.
Bij de bewonersbijeenkomst zijn al vragen gesteld over de veiligheid voor fietsers en voetgangers. De reactie van de gemeente laat sterk te wensen over; ze stelt simpelweg dat "door de aanleg van een fietspad langs de gehele Noordelijke Ontsluitingsweg de veiligheid voor fietsers en voetgangers sterk verbetert", zonder in te gaan op de geuite zorgen. De gemeente wijst op "uiteindelijk blijft het een gedeeltelijke verantwoordelijkheid van alle weggebruikers om de situatie veilig te houden". Dit is altijd waar, maar het idee dat hier een vrijliggend fietspad komt, is maar ten dele waar. Juist door op een belangrijke plek dit niet te doen, wordt het risico voor fietsers en voetgangers volgens reclamant verhoogd.
Voor auto's wordt de doorstroom juist beter, en zij hoeven behalve bij reeds bestaande kruispunten rekening te houden met andere mobiliteitsstromen.

1.3 Afweging kosten-baten
Volgens reclamant mist nog een afweging voor de Noordelijke Ontsluitingsweg: de kosten-baten. De verwachte kosten zijn geen onderdeel van de inzagedocumenten. Deze worden voor de drie fasen ingeschat op ruim €10 miljoen. Is dit werkelijk de best mogelijke uitgave voor de stad Oss in lastigere financiële tijden? Is dit het verminderen van een verkeersstroom op de Singel met zo'n 1.500 autobewegingen per dag waard?

1.4 Onderzoek naar fietsersstromen mist
Reclamant stelt dat het de moeite waard zou zijn om meer onderzoek te doen naar de effecten van het ontsluiten van de Oijenseweg aan de noordkant voor omwonenden en mobiliteitsbewegingen (en dit kan zonder al te veel kosten door een pilot te starten zonder het paaltje in de weg en stromen te monitoren). Daarnaast stelt reclamant dat een goed onderzoek mist naar de fietserstromen en veiligheid van fietsers in de voorgenomen plannen. Het zou goed zijn daar de expertise van Veilig Verkeer Nederland bij te raadplegen. Dergelijke onderzoeken kunnen zonder al te veel uitgaven worden uitgevoerd en schept meer duidelijkheid over de impact van plannen.

Besluit
Wij vinden de zienswijze gedeeltelijk gegrond en gedeeltelijk ongegrond.

Wijzigingen in omgevingsplan
Wij passen het omgevingsplan als volgt aan:
- In de motivering is paragraaf 3.2 aangevuld met betrekking tot de ligging van het fietspad nabij de Oijenseweg.

Toelichting van de gemeenteraad

1.1 Doelen van de weg
De weg is bedoeld voor de ontsluiting van de noordelijke woonwijken van Oss en de ontlasting van de Singel 1940-1945. De gemeenteraad heeft hiertoe op 8 juli 2021 besloten en de nut en noodzaak afgewogen. De wijziging omgevingsplan is de uitwerking van dit raadsbesluit. Naast de aanleg van de Noordelijke Ontsluitingsweg wordt ook de Singel 1940-1945 aangepast en daarmee het verkeer ontmoedigd.
Door de aanleg van de Noordelijke Ontsluitingsweg komt op dit tracé inderdaad meer verkeer. Wij zijn ons bewust dat dit nadelig kan zijn voor direct omwonenden. Maar het plan levert op grotere schaal wel een verbetering op voor Oss. Bij de totstandkoming van het plan heeft een belangenafweging plaatsgevonden. De effecten van de Noordelijke Ontsluitingsweg zijn onderzocht en de uitkomsten hiervan zijn opgenomen in de motivering van het omgevingsplan. Hieruit blijkt dat sprake is van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties. De aanleg van de weg is mogelijk binnen de kaders van de Omgevingswet.
Ook op de Oijenseweg wordt meer verkeer verwacht. Deze weg kan dit aan. Bij het opstellen van het Wijkmobiliteitsplan voor Centrum Krinkelhoek Mettegeupel (CKM) wordt beoordeeld hoe de aanpassingen in de praktijk zijn uitgepakt. Indien nodig worden aanvullende maatregelen genomen.

1.2 Fietspad is geen verbetering veiligheid fietsers
In de huidige situatie is er in zijn geheel geen fietspad aanwezig op de Frankenbeemdweg. En tot voor kort was er ook geen vrijliggend fietspad aanwezig op de Spitsbergerweg. In de nieuwe situatie is er op vrijwel het gehele tracé een vrijliggend fietspad. De raad heeft dit ook zo besloten op 8 juli 2021. Reclamant heeft gelijk dat er voor een gedeelte sprake is van inbedding in de bestaande verkeersomgeving via de Hofvijver en Valbrug om daarna weer op het vrijliggende fietspad uit te komen langs de Spitsbergerweg. Dit is verduidelijkt in paragraaf 3.2 van de motivering. In het ontwerp van de weg is voor deze route gekozen, omdat er onvoldoende ruimte is nabij het kruispunt Oijenseweg - Spitsbergerweg - Frankenbeemdweg om een veilige oost-west fietsverbinding te maken. Op deze manier zullen minder fietsers aanwezig zijn op dit kruispunt. Dit maakt het kruispunt overzichtelijker en verhoogt de veiligheid op het kruispunt. Indien in de praktijk blijkt dat voor het oversteken van de Oijenseweg aanvullende maatregelen nodig zijn, kan dit worden meegenomen bij het opstellen van het Wijkmobiliteitsplan CKM.
Ook op het tracé Kanaalstraat wordt de situatie voor de fietser veiliger dan in de huidige situatie het geval is, vanwege de aanleg van een herkenbare fietsvoorziening aan de zuidzijde van deze straat.
Wij kunnen ons niet vinden in het standpunt van reclamant. Voor de fietser wordt het gehele tracé veiliger en comfortabeler en daarmee een grote verbetering.

1.3 Afweging kosten-baten
De gemeenteraad heeft op 8 juli 2021 besloten dat de Noordelijke Ontsluitingsweg moet worden voorbereid. De gemeenteraad besluit ook over de inzet van middelen. Zij maken jaarlijks een afweging in de kadernota/begroting over welke plannen worden opgepakt en waarvoor budget wordt gereserveerd. Deze afweging heeft de gemeenteraad gemaakt en er is al budget gereserveerd voor de Noordelijke Ontsluitingsweg.
De te verwachten kosten zijn niet openbaar. De reden hiervoor is dat de aanleg van de weg moet worden aanbesteed. Het op voorhand bekend maken van het budget kan de aanbesteding beïnvloeden.

1.4 Terug naar de basis
Voordat de gemeenteraad op 8 juli 2021 besloot over deze variant is er uitgebreid onderzoek gedaan. In de betreffende raadsvergadering is het besluit genomen om de Noordelijke Ontsluitingsweg aan te leggen tussen de John F. Kennedybaan en de N329. Het starten van een pilot, door het paaltje op de Oijenseweg weg te halen zonder dat de nieuwe weg klaar is, geeft geen goed beeld. Want de bestaande Frankenbeemdweg en Spitsbergerweg voldoen niet aan de eisen van een gebiedsontsluitingsweg en worden momenteel heel anders gebruikt dan na aanpassing van de weg. Mocht na realisering van de Noordelijke Ontsluitingsweg blijken dat er sprake is van een onwenselijke situatie op de Oijenseweg, dan kan dit worden meegenomen in het Wijkmobiliteitsplan CKM.
Voor beantwoording van de reactie over de veiligheid van fietsers en verwijzen wij naar punt 1.2.

Zienswijze 2

Samenvatting zienswijze
2.1 Akoestisch klimaat in de tuin
Reclamant heeft namens cliënt een zienswijze ingediend. Aan het ontwerpomgevingsplan ligt een akoestisch onderzoek ten grondslag. Hieruit volgt dat de standaardwaarden net aan worden gehaald op de achtergevel van de woning van cliënt. Op basis van dit akoestisch onderzoek kan echter niet worden vastgesteld dat er, als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling, ook in de tuin van cliënt sprake zal zijn van een acceptabel akoestisch klimaat, eens te meer nu de tuin van cliënt dichterbij de ontsluitingsweg is gelegen dan de achtergevel. Cliënt vreest voor ernstige geluidsoverlast in de tuin, met name het meest noordelijk gelegen deel.

Voor het standpunt dat er niet enkel naar de geluidsbelasting op de gevel van cliënt dient te worden gekeken, maar tevens naar het akoestisch klimaat in zijn tuin, vindt cliënt steun in de jurisprudentie (ECLI:NL:RVS:2014:2306).

2.2 Aanwezigheid bever
Uit de toelichting volgt dat uit veldonderzoek is gebleken dat er geen sporen – burchten en/of (knaag)sporen – van de bever zijn aangetroffen en dat op grond daarvan wordt

geconcludeerd dat de bever niet aanwezig is. Reclamant bestrijdt dit. Onder de vlonder van cliënt zit namelijk een beverburcht. Daarnaast zijn wél knaagsporen aangetroffen. Reclamant heeft foto's toegevoegd ter ondersteuning van de bevindingen.

2.3 Conclusie
Op grond van het bovenstaande verzoekt reclamant primair om niet tot vaststelling van het omgevingsplan over te gaan, subsidiair enkel tot vaststelling van het omgevingsplan over te gaan met inachtneming van al het bovenstaande.

Besluit
Wij vinden de zienswijze gedeeltelijk gegrond en gedeeltelijk ongegrond.

Wijzigingen in omgevingsplan
Wij passen het omgevingsplan als volgt aan:
- In de motivering is paragraaf 6.14.2 aangevuld met betrekking tot de bever en is de Notitie aanvulling Quickscan opgenomen in de bijlagen bij de motivering.

Toelichting van de gemeenteraad

2.1 Akoestisch klimaat in de tuin
Het geluidsniveau in de tuin van reclamant is meegenomen in het akoestisch onderzoek d.d. 09-12-2025, bijlage 5 bij de motivering van het omgevingsplan. Uit het onderzoek blijkt dat de geluidsbelasting op tuinniveau in de huidige situatie 55,1 dB bedraagt. In de nieuwe situatie wordt de geluidsbelasting berekend op 57,3 dB als er geen maatregelen worden genomen. Maar omdat er stil asfalt wordt toegepast (wegdektype dunne deklagen B) wordt de geluidsbelasting teruggebracht tot op het niveau van de huidige situatie, namelijk 55,0 dB. Het geluidsniveau blijft dus nagenoeg gelijk ten opzichte van de huidige situatie. Er is geen sprake van een onevenredige aantasting van het woon- en leefklimaat voor reclamant.

2.2 Aanwezigheid bever
Naar aanleiding van de zienswijze en de aangeleverde foto's heeft het onderzoeksbureau de foto's beoordeeld. Vervolgens is de bever betrokken in het onderzoek, zie Notitie aanvulling Quickscan en de update van het Nader onderzoek in de bijlagen bij de motivering. De foto's zijn ecologisch geduid en er is vastgesteld dat het naar verwachting gaat om een leger; een plek waar vaak overdag in de zomer gebruik van wordt gemaakt als ligplaats. Dit soort legers worden niet als vaste rust- of verblijfplaats gezien, maar wel als onderdeel van de functionele leefomgeving. Eventuele effecten zijn geborgd door een aanvullend veldonderzoek en het opstellen van een ecologisch werkprotocol in de uitvoeringsfase.
Naar aanleiding van de zienswijze is paragraaf 6.14.2 van de motivering aangevuld en het uitgevoerde onderzoek opgenomen in de bijlagen bij de motivering.

2.3 Conclusie
Naar aanleiding van de zienswijze wordt het omgevingsplan op onderdelen aangevuld. Dat vormt echter geen belemmering voor het vaststellen van de wijziging van het omgevingsplan.

Zienswijze 3

Samenvatting zienswijze
3.1 Fietspad ligt over kavel reclamanten en oprit niet bereikbaar
Reclamanten zijn het niet eens met de ontwerpwijziging. In de wijzigingen rond hun woning valt reclamanten op dat het vrijliggende fietspad bij de kruising Oijenseweg – Spitsbergerweg over het kavel van reclamanten loopt. Graag ontvangen reclamanten hierover nadere informatie/voorstellen hoe de gemeente dit ziet.
Doordat het fietspad op de Spitsbergerweg niet meer langs de woning van reclamanten loopt, is hun oprit/voordeur/brievenbus/garage niet meer bereikbaar voor komende en vertrekkende fietsers en voetgangers. Het gaat hierbij om bewoners, bezoekers, postbodes, pakket/maaltijd bezorgers etc. Graag ontvangen reclamanten de oplossing voor dit probleem.

Besluit
Wij vinden de zienswijze gegrond.

Wijzigingen in omgevingsplan
Wij passen het omgevingsplan als volgt aan:

- Het ontwerp van de weg is aangepast. Dit is verwerkt op de plankaart, in de motivering en bijlagen bij de motivering.

Toelichting van de gemeenteraad
3.1 Fietspad ligt over kavel reclamanten en oprit niet bereikbaar
De constatering van reclamanten dat het fietspad deels op hun kavel is geprojecteerd is juist. Echter, met reclamanten is in een eerder stadium gesproken over het gebruik van een deel van het kavel voor de aanleg van het fietspad.
Naar aanleiding van de zienswijze is de kruising opnieuw tegen het licht gehouden en heeft een optimalisatie plaatsgevonden. Hierdoor heeft de gemeente minder grondoppervlakte en ook minder grondeigenaren nodig. Gevolg van de optimalisatie is dat de gemeente geen gronden van reclamant in eigendom hoeft te verkrijgen. Het aangepaste ontwerp van de weg is verwerkt op de plankaart.
Ook de constatering dat de oprit van reclamanten niet meer bereikbaar is voor fietsers en voetgangers is juist. Dit probleem is op te lossen door op het kavel van reclamanten op kosten van de gemeente een pad aan te leggen vanaf de Oijenseweg tot aan de brievenbus van reclamanten. Er worden gesprekken gevoerd met reclamanten over deze oplossing en er zullen nadere afspraken over worden gemaakt.

Zienswijze 4

Samenvatting zienswijze
4.1 Huidige situatie
Reclamanten geven een toelichting op de huidige situatie. De Frankenbeemdweg is een smalle landbouwweg waar ook veel voetgangers en fietsers vanuit de wijk gebruik van maken. Grote delen van de weg zijn onderdeel van de wandelknooppunten zoals door de provincie Noord-Brabant zijn aangeduid. De situatie is onveilig. De gemeente heeft (geprobeerd) diverse maatregelen te nemen: een verbod voor vrachtverkeer en 30 km zone met name op het deel Frankenbeemdweg worden niet gehandhaafd. Daarom rijden er dus veel vrachtwagens. Er wordt bovendien heel hard gereden, ook harder dan 60 km/uur. Ook dat wordt niet gehandhaafd.

4.2 Motief aanleg weg
Motief om deze weg aan te leggen is een betere ontsluiting van de noordelijke wijken. Er wordt echter maar één nieuwe aansluiting gemaakt vanuit de wijken nl. de Oijenseweg. De beoogde ontlasting van Singel 1940-1945 zal maar beperkt effect hebben. Reclamanten denken dat er juist veel doorgaand verkeer zal komen, met name vrachtverkeer omdat bedrijventerrein Elzenburg wordt aangesloten. Bovendien ontstaat er een directe verbinding tussen twee provinciale wegen nl. N329 en N625.

4.3 Ontsluiting van Amsteleind
Reclamanten stellen dat de verbrede weg zeker een grote rol gaat spelen in de ontsluiting van de nieuwe wijk Amsteleind (Oss-West) met 3.000 woningen. Het wordt de snelste route tussen Amsteleind en de N329 naar de A50 richting Nijmegen en Uden vice versa. Op de A59 zijn vaak files tot Paalgraven die voor vertraging zorgen.
Reclamanten vragen zich af of er in de berekeningen rekening is gehouden met deze effecten. Er is weliswaar besloten om een inrijverbod voor vrachtverkeer vanuit Elzenburg naar de Achterschaykstraat in te stellen. Dat zal minimaal effect hebben volgens reclamanten. Er is amper ooit gehandhaafd op het vrachtwagenverbod dat nu geldt. Bovendien is er een makkelijke aansluiting via de Maaskade en de Macharenseweg mogelijk.

4.4 Postzegelplan
Reclamanten hebben altijd gedacht dat een postzegelplan bedoeld was om een kleine minder ingrijpende Ruimtelijke Ordeningsmaatregel te nemen. Dat lijkt reclamanten hier niet van toepassing.

4.5 Woongenot
Reclamanten hebben deze woning gekocht vanwege de uitzonderlijke ligging, direct aan de polder met alleen een landbouwweg er tussen. Een mooie natuurlijke tuin, sloten vol vissen, waterdieren en grote bomen en velerlei planten. Kortom veel rust, een hoog woongenot waarvan reclamanten dagelijks genieten, zowel binnen in huis als ook in de tuin.

4.6 Waarborging van ecologische waarden
De wijk Mettegeupel, waarvan de straat Harnas deel uitmaakt, is in 1997 gebouwd en 'het eiland' is aangelegd als ecologisch plandeel. Iedere nieuwe bewoner kreeg adviezen zoals: geen bestrijdingsmiddelen gebruiken, niet bemesten, alleen regenwater lozen op de sloten. De gemeente strooit nooit zout in de straten en bewoners mogen op straat geen auto's wassen. Reclamanten vragen zich af of daar met de aanleg en onderhoud van de nieuwe weg ook rekening mee gehouden wordt? Hoe zit het met de waterberging? Is die schoon? Dat beleid heeft volgens reclamanten tot nu toe het volgende effect gehad. Er is een rijke flora en fauna in de tuinen en sloten o.a. langs de Frankenbeemdweg. Dat is in de onderzoeken bij de plannen wel onderzocht, maar de effecten van het hele plan zullen daaraan zeker afbreuk doen.
Er leven bevers in de sloten en de ijsvogel is een regelmatige visser achter het huis van reclamanten. De bever wordt in het onderzoek niet gezien als bewoner van het gebied. Er komen ruim 20 vogelsoorten voor in de tuin van reclamanten. Maar nog veel meer soorten in het poldergebied aan de overzijde van de Frankenbeemdweg. Ook vleermuizen vliegen in het seizoen af en aan. Kortom, reclamanten willen betere waarborging van de ecologische waarden in het hele gebied.

4.7 Geluidsoverlast
In het plan en in de brieven van de gemeente blijkt al dat de geluidbelasting op de gevel van reclamanten te hoog zal zijn. Ook was het nodig om het binnenniveau te berekenen. Dat is op 12 maart 2026 door Nibag bekeken. Er is in de tuin van reclamanten niet gemeten, alleen in de tuin van de buren. Het betekent in de tuin van reclamanten veel herrie, nu al is het regelmatig zeer irritant.
Het huidig binnenniveau is nu nog goed, maar dat zal ontoelaatbaar toenemen. Het aantal voertuigen neemt met zeker 200% toe.
Er wordt nu al veel te hard gereden en er is al veel meer (vracht-)verkeer dan hetgeen waar van uitgegaan wordt. Bovendien neemt het elke dag toe.

4.8 Geen vertrouwen in berekeningen van gemeente
Reclamanten hebben totaal geen vertrouwen in de berekeningen van de gemeente.
- Niet wat betreft de aantallen voertuigen waar men vanuit gaat;
- Niet wat betreft het aandeel vrachtverkeer;
- Niet wat betreft de voorgeschreven max. snelheid;
- Niet van de effecten van de aansluiting van het bedrijventerrein Elzenburg, waar het inrijverbod naar de Achterschaykstraat waarschijnlijk niet gehandhaafd zal worden, er wordt nu ook niet gehandhaafd op het verbod op vrachtverkeer. Wordt dat handhaven vastgelegd in het plan? Of door de gemeenteraad? Maar dan nog zal het vrachtverkeer volgens reclamanten via de Maaskade en de Macharenseweg deze route veelvuldig gaan volgen;
- Niet wat betreft de effecten van verkeer uit de nieuwe wijk Amsteleind.

4.9 Geluidsniveau hoog
Reclamanten stellen dat het geluidsniveau in de tuin nu al hoog is, maar als gevolg van de plannen onaanvaardbaar wordt. Dit doet in grote mate afbreuk aan het woongenot van reclamanten. Het geluidsniveau op de gevel is boven de norm. Het gebruiken van geluidsreducerend asfalt wordt door de gemeente afgewezen, het aanleggen van schermen wordt ook afgewezen. Reclamanten stellen dat er nu afdoende maatregelen genomen moeten worden om het woongenot in de toekomstige situatie veilig te stellen. Zeker als blijkt dat er toch meer (vracht)verkeer komt en er te hard wordt gereden.

4.10 Overlast beperken
Om de overlast tot een minimum te beperken willen reclamanten:
- een transparant scherm om het geluid voor de buitenruimte te verminderen;
- dat de geluidsoverlast verminderd wordt door ander asfalt toe te passen;
- voor het binnenniveau van het geluid 3 dubbele beglazing en suskasten voor ventilatie.

4.11 Waardevermindering van de woning
Reclamanten zullen, zeker als er onvoldoende maatregelen worden genomen, een claim indienen voor nadeelcompensatie zodra het plan onherroepelijk is geworden.

Besluit
Wij vinden de zienswijze ongegrond.

Wijzigingen in omgevingsplan
Wij passen het omgevingsplan niet aan naar aanleiding van deze zienswijze.

Toelichting van de gemeenteraad
4.1 Huidige situatie
We delen de constatering van reclamanten dat de Frankenbeemdweg onveilig is en mede daarom vinden we het belangrijk om te investeren in de Noordelijke Ontsluitingsweg.
De verwachting is dat na aanleg van de Noordelijke Ontsluitingsweg de meeste vrachtwagens via de N329 naar de rijkswegen rijden. Het handhaven van een vrachtwagenverbod en maximum snelheden is een taak van de politie. Een geslotenverklaring voor vrachtwagens mag ook door een Buitengewoon Opsporingsambtenaar (BOA) worden gehandhaafd. Overigens zijn verkeersmaatregelen en de handhaving daarvan geen onderdeel van het omgevingsplan.

4.2 Motief aanleg weg
Dit standpunt wordt niet gevolgd. Op een gebiedsontsluitingsweg zijn te veel aansluitingen niet wenselijk, omdat dit invloed heeft op de doorstroming van het verkeer. Maar er moeten wel voldoende aansluitingen gerealiseerd worden, zodat het verkeer op een logische manier zijn weg kan vinden naar de Noordelijke Ontsluitingsweg. Met aansluitingen vanuit de John F. Kennedybaan, Oijenseweg, Macharenseweg, Vechtstraat, Havenstraat, Reggestraat, Spaanderstraat en N329 is er over het gehele tracé een goede spreiding van het aantal aansluitingen.
Voor de fietsers zijn er tussen deze aansluitingen door meer mogelijkheden om vanuit de woonwijken het fietspad te bereiken.
Er komt een inrijverbod voor vrachtverkeer naar de Achterschaykstraat. Het meeste vrachtverkeer vanaf Elzenburg zal daarom via de N329 naar de snelwegen rijden. Voor personenauto's ontstaat een directe verbinding tussen de N625 en de N329 en dat willen we ook in het kader van een toekomstbestendige hoofdstructuur. Voor vrachtverkeer is deze directe verbinding er niet.

4.3 Ontsluiting van Amsteleind
De Noordelijke Ontsluitingsweg wordt naar onze mening niet de snelste weg om vanuit Amsteleind naar Nijmegen of Uden te komen. Reden is dat er randvoorwaardelijk aan de bouw van Amsteleind fors wordt geïnvesteerd in de Heihoeksingel. De snelste route is straks dus via de Heihoeksingel naar de A59 of via de Heihoeksingel naar Ruwaardsingel/ Julianasingel en vervolgens via de N329 naar de snelwegen. De planning is dat de parkway, spoortunnel en Heihoeksingel voor de ontsluiting van Amsteleind voor 2030 gereed zijn. In de berekeningen is rekening gehouden met genoemde effecten.
Zoals onder 4.1 aangegeven ligt handhaving van het vrachtwagenverbod bij de politie of BOA. Overigens is de verwachting dat de meeste vrachtwagens via de N329 naar de rijkswegen rijden.

4.4 Postzegelplan
Sinds de komst van de Omgevingswet op 1 januari 2024 hebben we een tijdelijk omgevingsplan. Dit tijdelijke deel bestaat uit regels voor de fysieke leefomgeving zoals die bestonden voor de inwerkingtreding van de Omgevingswet, zoals de bestemmingsplannen. In de periode tot 2032, ook de transitiefase genoemd, worden de regels uit het tijdelijke deel van ons omgevingsplan omgezet in regels voor het nieuwe deel van ons omgevingsplan. Na de transitiefase bestaat Omgevingsplan gemeente Oss naar verwachting uit 9 hoofdstukken. Voor ontwikkelingen waarvoor nog geen regels in hoofdstuk 1 t/m 9 beschikbaar zijn, plaatsen we de regels in een tijdelijk hoofdstuk. De regels voor deze ontwikkelingen plaatsen we tijdelijk in titels die we aanduiden met 'postzegelplan'. Op deze manier is duidelijk welke titels en welke geo-objecten horen bij de tijdelijke transitiehoofdstukken. Tijdens en na de transitiefase integreren we deze tijdelijke

postzegelplannen in de permanente hoofdstukken 1 t/m 9. Daarna worden ze verwijderd. De term ‘postzegelplan’ heeft dus geen betrekking op de grootte van een ontwikkeling, maar komt voort uit de werkwijze hoe gemeente Oss tijdens de transitiefase ontwikkelingen verwerkt in het omgevingsplan.
Voor de duidelijkheid: het betreft hier dus een wijziging van het omgevingsplan, wat ook de aangewezen procedure is om deze ontwikkeling mogelijk te maken.

4.5 Woongenot
De Noordelijke Ontsluitingsweg wordt gerealiseerd ten behoeve van een betere ontsluiting van de noordelijke wijken en ontlasting van de Singel 1940-1945. Dit geeft voor omwonenden meer overlast dan in de huidige situatie. Wij realiseren ons dat. Het betreft echter een belangenafweging. Hiertoe zijn in de motivering van het omgevingsplan alle voor de fysieke leefomgeving relevante aspecten nader onderzocht en afgewogen en is er op basis daarvan sprake van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties. Alles overwegende kan geconcludeerd worden dat de ontwikkeling van de Noordelijke Ontsluitingsweg aanvaardbaar is.

4.6 Waarborging van ecologische waarden
Dit standpunt wordt niet gevolgd. Het ecologisch plandeel is namelijk een specifieke locatie die buiten het plangebied van de Noordelijke Ontsluitingsweg is gelegen. Dit staat dus los van de Noordelijke Ontsluitingsweg. De aanleg van de Noordelijke Ontsluitingsweg heeft geen aanvullende negatieve effecten in vergelijking met de huidige situatie. De Frankenbeemdweg wordt nu gestrooid bij vorst en dit wordt in de nieuwe situatie niet gewijzigd. Het aantal auto’s dat deze weg gebruikt wordt verhoogd wat strooien alleen maar belangrijker maakt. De hoeveelheid strooizout blijft gelijk.
In de motivering van het omgevingsplan zijn alle voor de fysieke leefomgeving relevante aspecten nader onderzocht. Er is flora en faunaonderzoek uitgevoerd. Tijdens het onderzoek zijn beschermde diersoorten gezien. Inderdaad is tijdens het onderzoek geen bever geconstateerd. Naar aanleiding van een zienswijze is de bever betrokken in het onderzoek. Vastgesteld is dat er onder een vlonder naar verwachting sprake is van een leger; een plek waar vaak overdag in de zomer gebruik van wordt gemaakt als ligplaats. Dit soort legers worden niet als vaste rust- of verblijfplaats gezien, maar wel als onderdeel van de functionele leefomgeving. Eventuele effecten zijn geborgd door een aanvullend veldonderzoek en het opstellen van een ecologisch werkprotocol in de uitvoeringsfase.
Wij gaan het advies uit het geüpdatet onderzoek opvolgen. Voor de eekhoorn, poelkikker en bunzing is een vergunning nodig. Deze gaan we aanvragen. Voor andere diersoorten is het advies om voor het uitvoeren van de werkzaamheden een ecologisch werkprotocol op te stellen. Hierbij wordt ook de mogelijke aanwezigheid van de ijsvogel meegenomen. Er zijn geen verblijfplaatsen van vleermuizen aangetroffen. Ook geen essentiële vliegroutes. Mogelijk dat vleermuizen het gebied wel als foerageergebied gebruiken. Voor de zekerheid geldt hiervoor ook een ecologisch werkprotocol.

4.7 Geluidsoverlast
De toetsing aan de normen voor geluid vindt plaats op de gevels van geluidgevoelige gebouwen zoals woningen. Als eerste wordt de verwachte geluidsbelasting op de gevel berekend. Als niet aan de norm voldaan wordt volgt onderzoek naar maatregelen, zoals geluidwerend asfalt. Dit is in dit plan ook gebeurd. Voor geluidschermen is niet gekozen, omdat dit vanuit stedenbouwkundig oogpunt niet gewenst is.
Als dan blijkt dat het geluid hoger is dan de norm voor buiten wordt de geluidwerendheid van de gevel beoordeeld. Onderzocht wordt of het geluidsniveau binnen aan de norm voldoet. Dit onderzoek is uitgevoerd. Voor de meeste woningen geldt dat voldaan wordt aan de norm. Dat geldt ook voor de woning van reclamanten.
Voor twee onderzochte woningen zijn maatregelen nodig en dit wordt in overleg met de betreffende bewoners verder uitgewerkt.
Voor de woningen aan de Harnas speelt de specifieke situatie dat de Noordelijke Ontsluitingsweg aan de achterzijde van de woningen langs loopt. Daarom is voor een aantal woningen de geluidsbelasting op tuinniveau inzichtelijk gemaakt, op een aantal representatieve punten. Uit het akoestisch onderzoek d.d. 09-12-2025, bijlage 5 bij de motivering van het omgevingsplan, blijkt dat de geluidsbelasting op tuinniveau bij Harnas 82 in de huidige situatie 55,1 dB bedraagt. In de nieuwe situatie wordt de geluidsbelasting berekend op 57,3 dB als er geen maatregelen worden genomen. Maar omdat er stil asfalt wordt toegepast (wegdektype dunne deklagen B) wordt de geluidsbelasting teruggebracht tot op het niveau van de huidige situatie, namelijk 55,0 dB. De geluidsbelasting in de tuin

van reclamanten zal sterk in lijn liggen met deze geluidsbelasting. Het geluidsniveau blijft dus nagenoeg gelijk ten opzichte van de huidige situatie. Er is geen sprake van een onevenredige aantasting van het woon- en leefklimaat voor reclamanten.

4.8 Geen vertrouwen in berekeningen van gemeente
Het ontwerp van de Noordelijke Ontsluitingsweg is gebaseerd op resultaten uit het Verkeersmodel van de gemeente Oss. In dit model worden (toekomstige) intensiteiten geschat op basis van sociaal economische gegevens (aantal inwoners, aantal arbeidsplaatsen, etc.) en netwerkgegevens (snelheid, soort kruispunt, etc.). Daarnaast worden de resultaten uit het verkeersmodel getoetst aan de hand van verkeerstellingen. Het gebruik van een verkeersmodel is gebruikelijk bij ruimtelijke ontwikkelingen. Het standpunt van reclamanten wordt niet gevolgd, omdat niet gemotiveerd wordt waarom aan de uitgangspunten van de berekeningen getwijfeld zou moeten worden.
Op basis van tellingen kan een uitsplitsing worden gemaakt van licht en zwaar verkeer. Als tellingen aanleiding geven tot handhaving, dan kan een verzoek tot handhaving gedaan worden bij de politie. Zie met betrekking tot handhaving ook de beantwoording onder 4.1.

4.9 Geluidsniveau hoog
Voor de beantwoording van de zienswijzen met betrekking tot het geluidsniveau in de tuin en op de gevel wordt verwezen naar de beantwoording onder 4.7.
In tegenstelling tot wat reclamanten beweren wordt de Noordelijke Ontsluitingsweg wel voorzien van geluidsreducerend asfalt (wegdektype dunne deklagen B). Volgens het akoestisch onderzoek blijft door toepassing van dit wegdektype het geluidsniveau ter plaatse van de woning van reclamanten nagenoeg gelijk ten opzichte van de huidige situatie en wordt daardoor voldaan aan de normen. Vandaar dat, naast toepassing van wegdektype dunne deklagen B, geen andere maatregelen zoals geluidschermen noodzakelijk zijn. Daar komt bij dat het aanleggen van geluidschermen vanuit stedenbouwkundig oogpunt niet gewenst is. Het toepassen van wegdektype dunne deklagen B is geborgd in de regels van het omgevingsplan.

4.10 Overlast beperken
Uit de onderzoeken naar geluid blijkt dat voldaan wordt aan de geluidsnormen. Vandaar dat, naast toepassing van wegdektype dunne deklagen B, geen andere maatregelen noodzakelijk zijn. Zie ook de beantwoording onder 4.7 en 4.9.

4.11 Waardevermindering van de woning
Het staat reclamanten vrij om te zijner tijd een tegemoetkoming voor nadeelcompensatie aan te vragen. De aanvraag kan worden ingediend via het digitale loket van de gemeente Oss.

Zienswijze 5

Samenvatting zienswijze
5.1 Voordeur woning niet bereikbaar
Reclamanten geven aan dat de voordeur van hun woning met de auto niet bereikbaar is. De Maaskade moet daarvoor verlengd worden of het adres gewijzigd naar Kanaalstraat.

5.2 Opstelpunt inrit onveilig
Reclamanten vinden het opstelpunt voor de inrit bij de garage aan de Kanaalstraat onveilig. Zij kunnen het fietsverkeer niet goed overzien.

5.3 Planschade
Reclamanten willen planschade indienen en willen weten hoe ze dat doen

Besluit
Wij vinden de zienswijze gedeeltelijk gegrond en gedeeltelijk ongegrond.

Wijzigingen in omgevingsplan
Wij passen het omgevingsplan niet aan naar aanleiding van deze zienswijze.

Toelichting van de gemeenteraad
5.1 Voordeur woning niet bereikbaar
Het ontwerp van de weg wordt hierop aangepast, zodat bezoekers met de auto dichter bij de voordeur kunnen komen, binnen acceptabele loopafstand. Deze reactie gaat overigens over het ontwerp van de weg en niet over het omgevingsplan. Het omgevingsplan hoeft naar aanleiding van deze zienswijze niet aangepast te worden.

5.2 Opstelpunt inrit onveilig
Dit standpunt wordt niet gevolgd. De opstelruimte voor de inrit van reclamanten bedraagt namelijk meer dan 5 meter en heeft daarmee voldoende lengte. Deze reactie gaat overigens over het ontwerp van de weg en niet over het omgevingsplan.

5.3 Planschade
Het staat reclamanten vrij om te zijner tijd een tegemoetkoming voor nadeelcompensatie (voorheen planschade) aan te vragen. De aanvraag kan worden ingediend via het digitale loket van de gemeente Oss.

Zienswijze 6, IVN Oss

Samenvatting zienswijze
6.1 Toetsing ontbreekt
Reclamant constateert dat de Noordelijke Ontsluitingsweg niet is getoetst aan de Routekaart Groen-Blauw-Natuur (GBN) en Natuurnetwerk Oss (NNO).

6.2 Mitigatie en compensatie
De gemeente stelt een integrale ontwikkeling van deze weg voor. Dat betekent volgens reclamant dat mitigatie en compensatie van negatieve milieu- en natuuraspecten zoveel mogelijk in het betreffende project worden georganiseerd en niet opgeschoven naar een onbekend moment via storting in het groenfonds.

6.3 Kappen van bomen
Het grote aantal bomen (86!) wat gekapt gaat worden baart reclamant grote zorgen. Bomen vervullen belangrijke en unieke functies in de fysieke leefomgeving, zoals het invangen van fijnstof, de opslag van koolstofdioxide, bergen van water en het verminderen van grote temperatuurschommelingen in stedelijk gebied. Tevens vormen volgroeide bomen een belangrijk leefgebied voor tal van planten en diersoorten. Gezien de langdurige ontwikkelingstijd van nieuwe (herplante) bossen is hun bescherming van aanzienlijk belang.

6.4 Doelen
In paragraaf 6.13.2 van de motivering zijn de doelen geformuleerd ten aanzien van het voorgenomen tracé van de Noordelijke Ontsluitingsweg. Reclamant verzoekt om de voor- en nadelen van de aanleg van de Noordelijke Ontsluitingsweg opnieuw af te wegen. Argumenten hiervoor:
- Singel 1940-1945 wordt vooral gebruikt voor lokaal verkeer. Betere doorstroming wordt betwijfeld.
- Kappen van 86 bomen is geen verbetering van de leefbaarheid. Bomen zijn van groot belang voor de gezondheid van mensen.
- Het project vormt een extra barriere tussen de stedelijke en landelijke natuur.
- Compensatie via storting in het groenfonds geeft geen verbetering van de leefbaarheid van aanwonenden.

6.5 Natuurwaarden Achterschaykstraat
Reclamant stelt dat de natuurwaarde rondom Achterschaykstraat hoog is:
- De bomen (eiken/essen) en struiken en vooral de dubbele rij hoge eiken dienen te worden beschermd.
- Veel waarnemingen van diverse flora en fauna (zie aanvullend ecologisch rapport).
- De Noordzijde grenst aan NNN wat het Ossemeer verbindt met de stadsrand. Aan de zuidzijde is tussen de bebouwing en de weg al een fraaie brede groenstrook aangelegd. Verbind het Noorderpark via de Neerveldstraat en het zuidelijke deel van de Maaskade met de NNN verbinding naar het Ossemeer/Hertogswetering.

Reclamant is niet akkoord met gebruik van de Achterschaykstraat vanwege de hoge natuurwaarden daar.

6.6 Kappen van bomen
Volgens reclamant is uit de detailkaarten af te lezen dat 86 bomen worden gekapt.
Reclamant vraagt om:
- Noodzaak voor kappen van (grote) bomen, per boom aan te geven. Tevens een dringend verzoek om maximaal in te zetten op behoud van bestaande bomen.
- Ook aan te geven hoeveel groen en kleine (kapvergunningvrije) bomen er verdwijnen en in hoeverre dat in de compensatie wordt meegenomen.
- Tijdig opstellen van een gepast bomen compensatieplan (dus niet volstaan met planten van 86 kleine bomen). Maak daarbij inzichtelijk hoeveel CO2 opslagverlies, vermindering van vegetatiedekking en biodiversiteit er verloren gaat en met welke normen dat gecompenseerd wordt. Betrek hierbij de Bomenwerkgroep in Oss.
- Voor waardevolle en kansrijke jonge bomen tijdelijk een "bomencamping" in te richten en deze bomen na de werkzaamheden in het tracé te herplaatsen.

6.7 Das
Reclamant vraagt aandacht voor de das:
Das: het lijkt correct te zijn dan er tegenwoordig geen dassenburchten aanwezig zijn in het plangebied of de bosjes daartegen aan. In het verlengde van deze weg ligt de Mikkeldonkweg. De verwachting is dat de verkeersdruk op deze weg gaat toenemen door de aanleg van de Noordelijke Ontsluitingsweg. Verkeer kan dan namelijk de drukke John F. Kennedybaan gaan ontwijken. Aan de noordzijde en de zuidzijde van de Mikkeldonkweg ligt een natuurterrein van de gemeente Oss. Met de naam "Mikkeldonk Groene Vinger en randvoorziening". In de zuidzijde is al jaren een dassenburcht gevestigd. De dassen foerageren ook op het noordelijk deel van het natuurterrein. Ze steken hiertoe de Mikkeldonkweg over. Als van deze weg meer verkeer gebruik gaat maken dan is de kans op aanrijdingen groter. Een direct gevolg dus van de aanleg van de noordelijke rondweg. Als gevolg hiervan worden de foerageer mogelijkheden van de das beperkt. Bij realisatie van de rondweg dienen veilige passages voor de das te worden aangelegd.

6.8 Bever
Reclamant vraagt aandacht voor de bever:
In de vijvers direct naast de Frankenbeemdweg zijn ter hoogte van het Harnas geruime tijd verse knaagsporen van bevers te vinden. Deze bevers kunnen mogelijk gaan foerageren op de weilanden en het natuurterrein aan de noordzijde van de Frankenbeemdweg. Volgens reclamant dienen bij realisatie van de rondweg veilige passages voor de bevers te worden aangelegd.

6.9 Routekaart Groen Blauw Natuur 2017
Volgens reclamant staat in het toetsing document Groen-Blauw-Natuur genoemd:
- We verbinden kerngebieden met grote natuurwaarden met elkaar door ecologische verbindingszones, zowel binnen als buiten de stad. We zetten o.a. in op de ontbrekende verbindingen.

Voor de gehele noordelijke stadsrand is in de Routekaart GBN nadrukkelijk aangegeven dat hier "ecologische" verbindingen met de polder, Hertogswetering naar de Maas moeten worden gezocht. Onderdeel daarvan zijn de huidige "groene vingers". Dat kan/moet worden versterkt.
Zoals reclamant eerder heeft aangegeven: compensatie moet volgens reclamant gezocht worden binnen het project zelf, er zijn immers mogelijkheden genoeg. Storting/afdracht in het Groenfonds vindt reclamant geen optie.

6.10 Natuur Netwerk Nederland
Volgens reclamant raakt het project op drie plekken de NNN. Deze drie natuurstroken verbinden de noordelijke stadsrand met de ecologische verbindingszone Hertogswetering. Reclamant heeft zorg dat de bestaande groene verbindingen van de stad naar het buitengebied te veel worden geïsoleerd van het buitengebied. Reclamant vraagt daarom in het ontwerp om de nadelige gevolgen te compenseren met:
- Verbinding van Noorderpark met NNN. Verbinding via Neerveldstraat naar Achterschaykstraat lijkt een mogelijkheid;

- Bij de Achterschaykstraat zou de start gemaakt kunnen/moeten worden met de vaak genoemde groene ecologische verbinding van de stad langs het Burgemeester Delenkanaal naar de Maas.

6.11 Geluid
Reclamant geeft in overweging om de consequenties naar lucht en geluid in twee opzichten aan te vullen.
Ten eerste: de vergelijking van de rijdsnelheden op basis van de toegestane maxima benadert niet direct de werkelijkheid (nu 60 km, later 50 km). In de huidige situatie zal juist 50 km worden gereden vanwege het profiel, aansluitingen en drukte; na voltooiing van het project eerder 60 km vanwege ruim profiel etc.
Ten tweede: getoetst wordt op de toegestane wettelijke grenswaarden etc. Zoals ook bij andere plannen lijkt ook toetsing aan de aanbevolen gezondheidswaarden van de WHO aanbevelenswaardig, want deze waarden zijn beduidend scherper.

6.12 MER
Gezien aard en omvang van het project voorziet reclamant wél potentiële effecten op het milieu en vraagt om uitvoering van een MER.

Besluit
Wij vinden de zienswijze gedeeltelijk gegrond en gedeeltelijk ongegrond.

Wijzigingen in omgevingsplan
Wij passen het omgevingsplan als volgt aan:
- In de motivering is paragraaf 6.14.2 aangevuld met betrekking tot de bever en is de Notitie aanvulling Quickscan opgenomen in de bijlagen bij de motivering.
- Landschappelijke inpassing is opgenomen in de bijlagen bij het plan en geborgd in de regels.

Toelichting van de gemeenteraad
6.1 Toetsing ontbreekt
Natuur Netwerk Oss is niet een vastgesteld beleidsdocument, waardoor deze niet is meegenomen in de motivering van het plan. De Routekaart Groen-Blauw-Natuur is wel vastgesteld beleid. In de motivering wordt hierover aangegeven dat bij de ontwikkeling van de Noordelijke Ontsluitingsweg deels niet voldaan kan worden aan de beleidsuitgangspunten op het gebied van natuur, landschap, water en groen. Het belang van een betere ontsluiting van de noordelijke wijken en ontlasting van de Singel 1940-1945 is groot. Er heeft dan ook een belangenafweging plaatsgevonden. Hiertoe zijn in de motivering van het plan alle voor de fysieke leefomgeving relevante aspecten nader onderzocht en afgewogen en is er op basis daarvan sprake van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties. Alles overwegende kan geconcludeerd worden dat de ontwikkeling van de Noordelijke Ontsluitingsweg aanvaardbaar is.

6.2 Mitigatie en compensatie
De gevolgen van het plan worden zo goed als mogelijk in beeld gebracht, gemitigeerd en gecompenseerd. Het deel dat niet gecompenseerd kan worden binnen het project wordt via een storting in het groenfonds op een andere plek gecompenseerd. Omdat de Noordelijke Ontsluitingsweg grotendeels van bestaande structuren gebruik maakt, is binnen het plangebied slechts beperkte ruimte beschikbaar om volledig te kunnen voorzien in de compenserende maatregelen. Daarom wordt gebruik gemaakt van de mogelijkheid om een financiële storting te doen in het groenfonds, hetgeen mogelijk is op grond van vigerende regelgeving.

6.3 Kappen van bomen
Bij het ontwerp van de Noordelijke Ontsluitingsweg is zoveel als mogelijk getracht de bestaande bomen te behouden. Dat geldt zeker voor de knotwilgen. Het is echter onvermijdelijk gebleken dat er bomen gekapt moeten worden. Hiervoor zal een omgevingsvergunning worden aangevraagd. De te kappen bomen worden gecompenseerd, waarbij meer bomen worden herplant (circa 150) dan dat er gekapt worden.
We hebben een adviesbureau gevraagd de bomen te inventariseren. Daarna bekijken we per boom hoe hiermee omgegaan wordt.

6.4 Doelen
De gemeenteraad heeft op 8 juli 2021 een afweging gemaakt en gekozen voor de aanleg van de Noordelijke Ontsluitingsweg. Bij het ontwerpen van de weg is, door zoveel mogelijk gebruik te maken van de bestaande tracés, getracht de effecten op het landschap en de ecologische waarden zoveel mogelijk te beperken. In de motivering van de wijziging omgevingsplan zijn vervolgens alle voor de fysieke leefomgeving relevante aspecten nader onderzocht en afgewogen en is er op basis daarvan sprake van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties. Alles overwegende kan geconcludeerd worden dat de ontwikkeling van de Noordelijke Ontsluitingsweg aanvaardbaar is.
Het nemen van compenserende maatregelen binnen het plangebied is onderzocht. Vanwege de beperkte ruimte en de verwachte hoge kosten voor aankopen van extra gronden, is ervoor gekozen een financiële storting te doen in het groenfonds. Daarmee kan op een andere locatie, tegen lagere kosten, meer natuur en groen worden gerealiseerd. Wij zijn ons bewust dat dit ter plekke van de Noordelijke Ontsluitingsweg geen kwaliteitsverbetering van het landschap oplevert. Wel wordt de weg zo goed als mogelijk landschappelijk ingepast. Hiervoor is een landschappelijke inpassing opgesteld dat is opgenomen in de bijlagen bij het plan en geborgd in de regels.

6.5 Natuurwaarden Achterschaykstraat
De gemeenteraad heeft op 8 juli 2021 een besluit genomen over de aanleg van de Noordelijke Ontsluitingsweg en de nut en noodzaak afgewogen. De wijziging omgevingsplan, inclusief Achterschaykstraat, is de uitwerking van dit raadsbesluit. In het uitgevoerde flora en fauna onderzoek is de Achterschaykstraat meegenomen. De aanbevelingen uit het onderzoek, onder andere met betrekking tot de NNB en houtopstanden, worden opgevolgd. De bomen aan de noordzijde van de Achterschaykstraat blijven gehandhaafd, maar aan de zuidzijde moeten bomen wijken voor de weg. Hiervoor worden bomen herplant. Daarnaast worden mitigerende maatregelen genomen om het effect van de weg te verminderen door het aanleggen van onderdoorgangen en andere oversteekplaatsen voor verschillende diersoorten.
De aangedragen suggestie om het Noorderpark te verbinden met de Hertogswetering wordt in overweging meegenomen bij de verdere uitwerking van de compenserende maatregelen.

6.6 Kappen van bomen
Bij het ontwerp van de Noordelijke Ontsluitingsweg is zoveel als mogelijk getracht de bestaande bomen te behouden. Het is echter onvermijdelijk gebleken dat er bomen gekapt moeten worden. Deze worden gecompenseerd, waarbij meer bomen worden herplant dan dat er gekapt worden.
De gemeente heeft voor het kappen van bomen op openbaar terrein een omgevingsvergunning nodig als een boom dikker is dan 40 cm gemeten op 1,30 meter boven de grond. Als een boom op de 'Bijzondere bomenlijst' staat, is een omgevingsvergunning nodig om deze te kappen. Dit is voor vier bomen nabij de Maaskade het geval. De gemeente zal een omgevingsvergunning aanvragen voor de bomen die gekapt moeten worden. Bij de aanvraag zal de benodigde informatie van de betreffende boom worden aangeleverd.
Het inrichten van een bomencamping kan alleen nuttig zijn als het gaat om te verplanten bomen. Een adviesbureau heeft de bomen beoordeeld die voor de aanleg van de Noordelijke Ontsluitingsweg gekapt moeten worden. In dit advies staat dat geen van de bomen succesvol te verplaatsen is. Het gebruikmaken van een bomencamping is dan niet aan de orde. Als bij de verdere voorbereidingen blijkt dat een boom toch wel verplaatsbaar is, dan nemen we deze boom in het projectgebied op. Bij voorkeur door de boom direct op zijn nieuwe plek te planten danwel tijdelijk elders in het projectgebied. De te kappen bomen worden in ieder geval gecompenseerd door de aanplant van nieuwe bomen als onderdeel van het project.

6.7 Das
Als gevolg van de aanleg van de Noordelijke Ontsluitingsweg worden mitigerende maatregelen uitgevoerd. Deze worden binnen het plangebied en direct aangrenzend daaraan uitgevoerd. De uitgevoerde onderzoeken geven vooralsnog geen aanleiding tot het nemen van mitigerende maatregelen bij de Mikkeldonkweg. Mocht dit in de toekomst veranderen, dan kan alsnog overwogen worden om passende mitigerende maatregelen te nemen bij de Mikkeldonkweg.

6.8 Bever
Voor de bever is het onderzoek aangevuld, zie Notitie aanvulling Quickscan en de update van het Nader onderzoek in de bijlagen bij de motivering van het omgevingsplan. Er is vastgesteld dat het naar verwachting gaat om een leger; een plek waar vaak overdag in de zomer gebruik van wordt gemaakt als ligplaats. Dit soort legers worden niet als vaste rust- of verblijfplaats gezien, maar wel als onderdeel van de functionele leefomgeving. Eventuele effecten zijn geborgd door een aanvullend veldonderzoek en het opstellen van een ecologisch werkprotocol in de uitvoeringsfase. De motivering van het plan is op dit punt aangevuld. Zie ook de beantwoording onder 2.2.

6.9 Routekaart Groen Blauw Natuur 2017
In de motivering wordt over de Routekaart Groen-Blauw-Natuur aangegeven dat bij de ontwikkeling van de Noordelijke Ontsluitingsweg deels niet voldaan kan worden aan de beleidsuitgangspunten op het gebied van natuur, landschap, water en groen. Het belang van een betere ontsluiting van de noordelijke wijken en ontlasting van de Singel 1940-1945 is groot. Er heeft dan ook een belangenafweging plaatsgevonden. Hiertoe zijn in de motivering van het plan alle voor de fysieke leefomgeving relevante aspecten nader onderzocht en afgewogen en is er op basis daarvan sprake van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties. Alles overwegende kan geconcludeerd worden dat de ontwikkeling van de Noordelijke Ontsluitingsweg aanvaardbaar is.
Het nemen van compenserende maatregelen binnen het plangebied is ook onderzocht. Vanwege de beperkte ruimte en de verwachte hoge kosten voor aankopen van extra gronden, is ervoor gekozen een financiële storting te doen in het groenfonds. Daarmee kan op een andere locatie, tegen lagere kosten, meer aan natuurontwikkeling worden gedaan en kan de groene – blauwe situatie verbeterd worden met maatregelen. Wij zijn ons bewust dat dit ter plekke van de Noordelijke Ontsluitingsweg geen kwaliteitsverbetering van het landschap oplevert. Wel wordt de weg zo goed als mogelijk landschappelijk ingepast. Hiervoor is een landschappelijke inpassing opgesteld dat is opgenomen in de bijlagen bij het plan en geborgd in de regels.

6.10 Natuur Netwerk Nederland
Alleen ter plaatse van de Frankenbeemdweg wordt de Noordelijke Ontsluitingsweg gerealiseerd binnen NNB-gebied. Het gaat hier echter om een relatief kleine oppervlakte waarvoor de provincie een regeling heeft voor compensatie. Hierover heeft overleg plaatsgevonden met de provincie. De afname van het areaal NNB wordt financieel gecompenseerd door middel van een storting in de provinciale compensatievoorziening. Dit is geborgd in de regels van het plan.
De functionele verbinding houden we in stand door het aanleggen van faunaverbindingen onder de nieuwe weg door. Daarnaast komen er oversteekplaatsen voor wandelaars om de verbindingen voor de mens in stand te houden.
De door reclamant genoemde verbindingen zijn interessante suggesties die mogelijk deels via het groenfonds gerealiseerd kunnen worden. Hiervoor is echter nadere uitwerking nodig.

6.11 Geluid
Het standpunt wordt niet gevolgd. Het ontwerp van de Noordelijke Ontsluitingsweg is gebaseerd op een wettelijke maximum snelheid van 50 km/uur. Alle elementen in het ontwerp, zoals bochten, breedtes, objecten, borden, markering, etc. zijn gebaseerd op deze snelheid.
Bij het opstellen van de wijziging omgevingsplan wordt uitgegaan van de geldende regels van de Omgevingswet. De WHO hanteert geen juridisch bindende normen, maar gezondheidskundige advieswaarden en richtlijnen. In het geluidsonderzoek en luchtkwaliteitsonderzoek is uitgegaan van de geldende grenswaarden op basis van het Besluit kwaliteit leefomgeving. Voor luchtkwaliteit worden die grenswaarden vanaf 2030 verlaagd. Met deze toekomstig, lagere normen is dus rekening gehouden. Uit de onderzoeken volgt dat de realisatie van de Noordelijke Ontsluitingsweg niet leidt tot knelpunten op het gebied van luchtkwaliteit. Met betrekking tot geluid is voor een aantal woningen een voorziening nodig, maar de wettelijke grenswaarden worden niet overschreden.

6.12 MER
De regels met betrekking tot de milieueffectrapportage zijn opgenomen in afdeling 16.4 van de Omgevingswet en in hoofdstuk 11 en bijlage V bij het Omgevingsbesluit. Voor het aanleggen, wijzigen of uitbreiden van een weg geldt een mer-beoordelingsplicht. Hiervoor moet een aanmeldnotitie worden opgesteld waarin een beschrijving van het project, de locatie en de mogelijke milieueffecten zijn opgenomen. Met de opgestelde aanmeldnotitie is in voldoende mate inzicht gekregen in de milieueffecten van het project Noordelijke Ontsluitingsweg. Gelet op de kenmerken van het plan, de locatie en de kenmerken van de potentiële effecten moet worden geconcludeerd dat het plan niet leidt tot aanzienlijke milieueffecten. De effecten blijven beperkt tot het projectgebied en de directe omgeving ervan. Er is daarom geen aanleiding of noodzaak voor het opstellen van een milieueffectrapportage. Daarnaast heeft reclamant niet concreet gemotiveerd omwille van welke (potentiële) effecten het opstellen van een milieueffectrapportage noodzakelijk zou zijn. Het standpunt van reclamant wordt niet gevolgd.

Zienswijze 7 Provincie Noord-Brabant

Samenvatting zienswijze
7.1 Provinciale belangen
Reclamant is van mening dat het plan zich onvoldoende verhoudt met de in de Omgevingsverordening Noord-Brabant (OV) opgenomen en in instructieregels vertaalde provinciale belangen. Reclamant geeft aan welke onderdelen van het plan dit betreft en waar eventuele aanpassing en/of een nadere onderbouwing nodig is.

In het vooroverleg tussen de gemeente en de provincie is afgesproken dat nadere inhoudelijke afstemming over deze thema's zou plaatsvinden alvorens het ontwerp-omgevingsplan ter inzage zou worden gelegd. Tot op heden heeft deze afstemming echter niet plaatsgevonden. Hierdoor is op dit moment onduidelijk of het plan, zoals het nu voorligt, voldoet aan de provinciale belangen zoals vastgelegd in de provinciale omgevingsverordening.
Met name voor de thema's infrastructuur en NNB is het van belang om te toetsen of de in het voortraject gemaakte afspraken daadwerkelijk zijn verwerkt en of deze afspraken recht doen aan de provinciale kaders en beleidsdoelen.
Doordat dit niet kan worden vastgesteld, behoudt reclamant zich het recht voor om op een later moment een inhoudelijke aanvulling op deze zienswijze in te dienen, zodra de ontbrekende afstemming alsnog heeft plaatsgevonden.
Reclamant verzoekt een termijn van maximaal vier weken te bieden om een aanvullende inhoudelijke zienswijze in te dienen. Deze termijn is noodzakelijk om de alsnog te voeren afstemming zorgvuldig te kunnen verwerken in een definitieve reactie.
Reclamant verzoekt de pro-forma zienswijze als zodanig te registeren en hen tijdig te informeren over verdere stappen binnen de procedure.

Besluit
Wij vinden de zienswijze gedeeltelijk gegrond en gedeeltelijk ongegrond.

Wijzigingen in omgevingsplan
Wij passen het omgevingsplan als volgt aan:
- In de motivering is paragraaf 5.2.4 aangevuld met betrekking tot de compensatie NNB. In artikel 11.202 van de regels is geborgd dat een financiële bijdrage wordt gestort in de provinciale compensatievoorziening.

Toelichting van de gemeenteraad
7.1 Provinciale belangen
Naar aanleiding van de pro-forma zienswijze is de provincie nader geïnformeerd over de betreffende thema's. Met name de compensatie NNB is nader toegelicht en heeft voldoende duidelijkheid gegeven. Over het thema infrastructuur heeft intern overleg bij de provincie plaatsgevonden. Vervolgens heeft de provincie aangegeven dat het gebruikte rekenbedrag van €11,30/m^2 lager ligt dat het normbedrag van €15/m^2 dat op dit moment voor dergelijke financiële compensatie gehanteerd wordt en heeft verzocht dit aan te passen. Aan dit verzoek is tegemoet gekomen door aanpassing van het normbedrag. Vervolgens heeft de provincie bevestigd dat de pro-forma zienswijze niet wordt aangevuld nu alle informatie is geleverd en de berekening voor compensatie NNB is aangepast.

V. AMBTSHALVE WIJZIGINGEN

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

- Hernummering van de regels en afstemming op de laatst geldende versie;
- Begripsbepaling Wegdektype dunne deklagen B opgenomen;
- De regeling met betrekking tot het toestaan van afwijkende waarden geluid is verplaatst naar paragraaf 11.3.5.1 Geluid, artikel 11.229 Afwijkende waarde. De redactie van de regeling sluit beter aan bij de standaard;
- De bijlage met de afwijkende waarden voor geluid is verplaatst van bijlage IV naar bijlage V bij de regels. In de bijlage zaten afrondingsverschillen. Deze zijn gecorrigeerd;
- De voorwaardelijke verplichting voor de investering kwaliteitsverbetering van het landschap is verduidelijkt;
- In de motivering is een alinea opgenomen met betrekking tot de aankoop van gronden;
- Naar aanleiding van de optimalisatie van het ontwerp van de weg en de noodzakelijke grondverwerving is de plangrens op onderdelen aangepast;
- Actualisatie van het akoestisch onderzoek i.v.m. aanpassing kruising Oijenseweg;
- Actualisatie waterhuishoudkundig plan (o.a. naar aanleiding van opmerking Waterschap Aa en Maas);
- Actualisatie m.e.r.-aanmeldnotitie naar aanleiding van geactualiseerde onderzoeken;
- Redactionele wijzigingen aan de motivering.

De motivering van de wijziging omgevingsplan hebben wij waar nodig aan het bovenstaande aangepast.