

Nota van zienswijzen en wijzigingen ontwerpbestemmingsplan 'Mettegeupel-Oost- Oss-2016'

I. INLEIDING

Deze nota bevat de volgende onderdelen:

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

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

Volgens de Wet bescherming persoonsgegevens (Wbp) 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 B.V. of een v.o.f.)
- 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. In een apart overzicht staat wie welke zienswijze heeft ingediend. Dat overzicht bieden wij alleen op papier aan, dus niet digitaal.

II. PROCEDURE

Iedereen kon het ontwerpbestemmingsplan 'Mettegeupel-Oost-Oss-2016' met bijbehorende stukken van 10 november tot en met 21 december 2016 in het gemeentehuis bekijken. Ook stond het ontwerpbestemmingsplan met bijbehorende stukken in deze periode op het internet. Dit hebben burgemeester en wethouders bekendgemaakt in Oss Actueel en de Staatscourant van 9 november 2016 en op www.oss.nl.

Van 10 november tot en met 21 december 2016 kon iedereen schriftelijk en mondeling op het ontwerpbestemmingsplan reageren. De gemeente heeft 2 reacties ('zienswijzen') ontvangen. Alle indieners konden hun zienswijze mondeling toelichten bij de Hoorcommissie Bestemmingsplannen. Hiervan is geen gebruik gemaakt.

De wijkraad heeft aangegeven geen op- of aanmerkingen te hebben op het plan.

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 ons besluit 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

Reclamanten zijn sinds 2001 eigenaar van een woning aan de Koornstraat. Reclamanten verzoeken het ontwerpbestemmingsplan niet vast te stellen voordat duidelijkheid is gegeven over de precieze locatie en omvang van de bebouwing en de precieze verkeersafwikkeling. Daarbij moet de verkeerssituatie op de omliggende wegen worden betrokken. Reclamant is van mening dat de afbakening van het plangebied om die reden onjuist is. De verkeersafwikkeling op de omliggende wegen verandert zodanig, dat dit onderdeel had moeten vormen van de ruimtelijke afweging. Het verkeersonderzoek had beter moet worden uitgevoerd, zodat de zorgen van reclamanten kunnen worden weggenomen.

Daarnaast verzoeken reclamanten om lagere bebouwing, omdat ze anders (door het oprichten van woningen direct op de hoek van de Rooseveltstraat en de Koornstraat) het vrije uitzicht verliezen.

Besluit

Wij vinden de zienswijze ongegrond.

Wijzigingen in bestemmingsplan

Nee.

Toelichting van de gemeenteraad

Locatie en omvang bebouwing

Het bestemmingsplan bestaat uit een toelichting met regels en verbeelding. In de toelichting is het plangebied afgebakend en staat omschreven wat er binnen het plangebied gerealiseerd kan worden. Op de verbeelding is een bestemmingsvlak voor verschillende bestemmingen opgenomen. Binnen de bestemmingsvlakken voor 'Wonen' zijn bouwvlakken opgenomen waar woningen opgericht mogen worden. Op de verbeelding staan de goot- en bouwhoogte vermeld. In de regels zijn de voorwaarden opgenomen waaraan de woningen moeten voldoen, waaronder de minimale breedte van het bouwperceel. Aan de hand van deze gegevens is bepaald dat er binnen de bouwvlakken maximaal 100 grondgebonden woningen met de op de verbeelding vastgelegde goot- en bouwhoogte kunnen worden opgericht in het plangebied Mettegeupel-Oost. De conclusie dat de omvang en de locatie van de op te richten bebouwing niet bekend is, is daarmee niet juist.

Deze zienswijze is ongegrond.

Veranderende verkeersafwikkeling

Het plangebied bestaat uit een noordelijk en een zuidelijk deel. Het verkeer vanuit het noordelijk deel ontsluit via de Verlengde Almstein en Rusheuvelstraat. Het verkeer vanuit het zuidelijk deel ontsluit via de Rooseveltstraat en de Koornstraat. Wij weten dat de omwonenden van het plangebied de Rusheuvelstraat en de Koornstraat als druk ervaren (met name in de spitsmomenten). De gemeente heeft op 13 september 2016 een Verkeers- en parkeeronderzoek laten uitvoeren rondom het plangebied Mettegeupel-Oost. Met dit onderzoek is onderzocht wat de aantrekkende werking van het verkeer is op de Rusheuvelstraat en de Koornstraat door realisatie van woningen en een hospice in het plangebied. Daarbij is ook gekeken of de toename van verkeer acceptabel is ten aanzien van de soort wegen (gebiedsontsluitings- en erftoegangswegen). Uit dit onderzoek blijkt dat door ontwikkeling van het plangebied het verkeer op de Rusheuvelstraat toeneemt met 3% (van 5.731 naar 5.910 motorvoertuigen per weekdag). Voor de Koornstraat betekent dit een toename van 2% (van 7.350 naar 7.495 motorvoertuigen per weekdag). In het Mobiliteitsplan Wegen van de gemeente Oss is de Rusheuvelstraat gecategoriseerd als erftoegangsweg I. De capaciteit van deze categorie ligt tussen de 4.000 en 6.000 motorvoertuigen per etmaal. De Koornstraat heeft als gebiedsontsluitingsweg type II een capaciteit tussen de 6.000 en 15.000 motorvoertuigen per etmaal. De intensiteiten van beide wegen vallen, na realisering van het plan, binnen de marges van de toegekende wegencategorieën. Hiermee wordt voldaan aan de richtlijnen van Duurzaam Veilig.

In de periode 3 t/m 18 oktober 2016 zijn (in opdracht van de gemeente) op twee locaties mechanische verkeerstellingen verricht om de huidige verkeerssituatie in beeld te brengen (bijlage 1 bij de nota). Uit de verkeerstelling blijkt dat op een gemiddelde werkdag circa 4.500 motorvoertuigen gebruik maken van de Rusheuvelstraat. Van de Rooseveltstraat maken op een gemiddelde werkdag iets meer dan 300 motorvoertuigen gebruik. De tellingen blijken duidelijk lager te liggen dan waarmee in het verkeersmodel rekening wordt gehouden. Ook de feitelijke situatie leidt tot de conclusie dat voldaan wordt aan de richtlijnen van Duurzaam Veilig.

Daarnaast hebben wij het akoestisch rapport geactualiseerd naar het meest recente verkeersmodel (2015), zie bijlage 2. Uit deze actualisering vloeit voort dat er in de toekomstige situatie 2024/2025 op basis van het verkeersmodel met planjaar 2015 voor het prognosejaar 2025 sprake is van een afname van de verkeersintensiteiten en daarmee van de geluidbelasting. Het akoestisch effect is beperkt tot een 0,7 tot 0,9 dB lagere geluidbelasting. Dit ligt binnen de rekenonnauwkeurigheid van de rekenmethodiek. Het verschil in verkeersintensiteiten heeft geen negatieve invloed op de conclusies uit het akoestisch onderzoek.

Er is dan ook geen toename van geluidshinder te verwachten door de ontwikkeling van het plangebied. Dit blijkt uit bijgevoegde akoestisch rapport en de actualisering (bijlage 3). De zeer beperkte toename van de verkeersintensiteit met 2% op de Koornstraat is dusdanig laag, dat dit geen invloed heeft op de geluidbelasting op de gevel van reclamanten. Daarnaast vinden er ter hoogte van de woning van reclamanten geen wijzigingen in de verkeerssituatie plaats die een verhoging van de geluidshinder tot gevolg zouden kunnen hebben.

Wij concluderen daarom dat de toename van verkeersbewegingen in verhouding dusdanig laag blijft dat dit nauwelijks invloed heeft op het totaal aantal verkeersbewegingen op de omliggende wegen en geen geluidshinder tot gevolg heeft.

Deze zienswijze is ongegrond.

Verlies uitzicht

De woning van reclamanten staat op een afstand van circa 30 meter van het bouwvlak voor de bestemming wonen. De goot- en bouwhoogte van de nieuwbouwwoningen wordt respectievelijk 7 en maximaal 12 meter. Dit betekent dat er enige beperking is in het vrije uitzicht vanuit de woning van reclamanten.

Deze beperking van het vrije uitzicht is echter al bekend sinds het voorgaande bestemmingsplan 'Mettegeupel' is vastgesteld (9 juli 1993). In het verleden was op de hoek van de Rooseveltstraat en Koornstraat bebouwing aanwezig. Deze bebouwing bestond uit een agrarische bedrijfswoning en stallen ten behoeve van een manege, opgericht binnen het bouwvlak 'Agrarische doeleinden'. Deze bebouwing is vooruitlopend op de planontwikkeling gesloopt.

In het bestemmingsplan 'Mettegeupel' is voor onderhavig plangebied een wijzigingsbevoegdheid opgenomen. Op basis van deze wijzigingsbevoegdheid is het college bevoegd ter plaatse een stedelijke voorziening te realiseren. Deze stedelijke voorziening mag o.a. bestaan uit woningbouw. Er mag geen hogere bouwhoogte worden toegestaan dan 15 m1. Het voorliggende bestemmingsplan 'Mettegeupel-Oost-Oss-2016' biedt vergelijkbare bouw mogelijkheden als opgenomen in de wijzigingsbevoegdheid. De bouwhoogte van de woningen tegenover de woning van reclamanten is 12 meter. De maximale invulling tot 15 m1 uit het onherroepelijke bestemmingsplan 'Mettegeupel' wordt daardoor niet gebruikt.

Daarnaast zijn wij van mening dat in een stedelijke omgeving een afstand van 30 meter tussen de bestaande voorgevel van de woning van reclamant en de zijgevel van het tegenover liggende perceel (met daar tussenin de Koornstraat) acceptabel en ruimtelijk aanvaardbaar is. Wij vinden het beperkte extra verlies van vrije uitzicht, mede gelet op de bestemmingsplan mogelijkheden in het voorgaande bestemmingsplan 'Mettegeupel', niet onevenredig en ruimtelijk aanvaardbaar in een stedelijke omgeving.

Voor zover reclamanten van mening zijn dat er sprake is van planschade kunnen reclamanten een verzoek om planschade indienen, nadat het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden.

Deze zienswijze is ongegrond.

Zienswijze 2

Samenvatting zienswijze

Reclamant is sinds 2008 eigenaar van een woning aan de Rooseveltstraat. Reclamant heeft geen bezwaar tegen het realiseren van de voorgenomen woningbouw. Reclamant vreest dat het plan leidt tot een toename van problemen ten aanzien van verkeer en parkeren. Het ontwerpbestemmingsplan voorziet niet in maatregelen die bewerkstelligen dat er sprake zal zijn van een veilige verkeerssituatie. Er wordt een toename van verkeer voorzien in een reeds overbelast gebied, zonder dat er maatregelen worden genomen om de situatie beheersbaar te maken. Reclamant verzoekt verkeersmaatregelen te nemen om de bestaande situatie op te lossen en te voorkomen dat de nieuwe situatie nog verder onder druk zal komen te staan door het realiseren van woningbouw met een aansluiting op de Rooseveltstraat.

Besluit

Wij vinden de zienswijze ongegrond

Wijzigingen in bestemmingsplan

Nee.

Toelichting van de gemeenteraad

Verkeer en parkeren

Het plangebied bestaat uit een noordelijk en een zuidelijk deel. Het verkeer vanuit het noordelijk deel ontsluit via de Verlengde Almstein en Rusheuvelstraat. Het verkeer vanuit het zuidelijk deel ontsluit via de Rooseveltstraat en de Koornstraat. Wij weten dat de omwonenden van het plangebied de Rusheuvelstraat en de Koornstraat als druk ervaren (met name in de spitsmomenten). De gemeente heeft op 13 september 2016 een Verkeers- en parkeeronderzoek laten uitvoeren rondom het plangebied Mettegeupel-Oost. Met dit onderzoek is onderzocht wat de aantrekkende werking van het verkeer is op de Rusheuvelstraat en de Koornstraat door realisatie van woningen en een hospice in het plangebied. Daarbij is ook gekeken of de toename van verkeer acceptabel is ten aanzien van de soort wegen (gebiedsontsluitings- en erftoegangswegen). Uit dit onderzoek blijkt dat door ontwikkeling van het plangebied het verkeer op de Rusheuvelstraat toeneemt met 3% (van 5.731 naar 5.910 motorvoertuigen per weekdag). Voor de Koornstraat betekent dit een toename van 2% (van 7.350 naar 7.495 motorvoertuigen per weekdag). In het Mobiliteitsplan Wegen van de gemeente Oss is de Rusheuvelstraat gecategoriseerd als erftoegangsweg I. De capaciteit van deze categorie ligt tussen de 4.000 en 6.000 motorvoertuigen per etmaal. De Koornstraat heeft als gebiedsontsluitingsweg type II een capaciteit tussen de 6.000 en 15.000 motorvoertuigen per etmaal. De intensiteiten van beide wegen vallen, na realisering van het plan, binnen de marges van de toegekende wegencategorieën. Hiermee wordt voldaan aan de richtlijnen van Duurzaam Veilig.

In de periode 3 t/m 18 oktober 2016 zijn (in opdracht van de gemeente) op twee locaties mechanische verkeerstellingen verricht om de huidige verkeerssituatie in beeld te brengen (bijlage 1 bij deze nota). Uit de verkeerstelling blijkt dat op een gemiddelde werkdag circa 4.500 motorvoertuigen gebruik maken van de Rusheuvelstraat. Van de Rooseveltstraat maken op een gemiddelde werkdag iets meer dan 300 motorvoertuigen gebruik. De tellingen blijken duidelijk lager te liggen dan waarmee in het verkeersmodel rekening wordt gehouden. Ook de feitelijke situatie leidt tot de conclusie dat voldaan wordt aan de richtlijnen van Duurzaam Veilig.

Daarnaast hebben wij het akoestisch rapport geactualiseerd naar het meest recente verkeersmodel (2015), zie bijlage 2. Uit deze actualisering vloeit voort dat er in de toekomstige situatie 2024/2025 op basis van het verkeersmodel met planjaar 2015 voor het prognosejaar 2025 sprake is van een afname van de verkeersintensiteiten. Deze marginale afname ligt binnen de rekenonnauwkeurigheid van de rekenmethodiek. Het verschil in verkeersintensiteiten heeft geen negatieve invloed op de conclusies uit het

akoestisch onderzoek. De minimale verschillen zullen nauwelijks invloed hebben op het totaal aantal verkeersbewegingen op de omliggende wegen. Daarnaast blijven het aantal verkeersbewegingen binnen de maximale capaciteit van de weg op basis van de toegekende wegencategorisering.

Door de nieuwbouwontwikkeling is geen parkeerproblematiek te verwachten. Er is een planregel opgenomen op grond waarvan voldoende parkeervoorzieningen moeten worden aangelegd (artikel 13.3.1). Verder wordt verwezen naar het bijgevoegde verkeers- en parkeeronderzoek (bijlage 3 en 4 bij deze nota). Uit het onderzoek blijkt dat er binnen het plangebied voldoende ruimte is voor de aanleg van het aantal parkeerplaatsen dat volgens de norm nodig is. De parkeercapaciteit voor de bestaande woningen wordt als gevolg van het plan niet aangetast.

Deze zienswijze is ongegrond.

Verkeersmaatregelen

Reclamant verzoekt verder om verkeersmaatregelen (waaronder afsluiting van inrit/invoeren eenrichtingsverkeer). Alle gevraagde verkeersmaatregelen vallen buiten het kader van deze bestemmingsplanprocedure.

Los van deze bestemmingsplanprocedure merken wij op dat op korte termijn het straatwerk en de riolering tussen de Rooseveltlaan en de Hertogensingel wordt vervangen. Hiervoor wordt een plan opgesteld. Op basis hiervan wordt bekeken of er in de tussenliggende straten maatregelen worden genomen om het parkeren te optimaliseren.

Deze zienswijze is ongegrond.

V. AMBTSHALVE WIJZIGINGEN

Hiervóór hebben wij bij de behandeling van de zienswijzen al wijzigingen (al dan niet ambtshalve) ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan benoemd, zoals verwerking van de laatste verkeersgegevens (2015) als aanvulling op het akoestisch rapport in de toelichting. Daarnaast bevat het bestemmingsplan ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan enkele ambtshalve wijzigingen, waarvan wij hieronder de belangrijkste noemen:

De toelichting bij het bestemmingsplan hebben wij waar nodig aan het laatste beleid aangepast.

De regels zijn op een aantal onderdelen aangepast. Daarbij zijn de laatste standaardregels voor bestemmingsplannen binnen de gemeente Oss vertaald. Dit heeft er toe geleid dat er in artikel 6 en 7 een regeling is opgenomen voor 'Bijbehorende bouwwerken minstens 1 m achter de gevel' (artikel 6.2.4 en 7.2.4). De regeling over het huisvesten van meer dan één huishouden om inwoning of kamerbewoning door meer dan 2 personen dan wel de gemeenschappelijke huisvesting van meer dan 4 niet verwante personen (onder voorwaarden) toe te staan, is geschrapt. In artikel 13.3.2 zijn de meest recente parkeernormen van 2017 opgenomen.

In de bestemming 'Wonen-Woonhuizen' is een regeling met nadere eisen opgenomen (artikel 7.3). Burgemeester en wethouders kunnen hierdoor meer sturing geven aan de invulling van het plangebied.

In het zuidelijk deel van het plangebied is op de verbeelding het bouwvlak binnen de bestemming 'Wonen-Woonhuizen' aangepast. Het planvoorstel van de ontwikkelaar past hierdoor beter binnen de regels.