GEMEENTE OSS
POSTKAMER
Datum: 25 AUG 2025
Afdeling: RG
kopie RO

Raad van de gemeente Oss
Postbus 5
5.1.2e OSS

Datum	Ons nummer	Uw kenmerk
22 augustus 2025	202500613/2/R2	5569572

Inlichtingen
5.1.2e
5.1.2e

Onderwerp
Oss
Bp. Stationskwartier 5.1.2e 5.1.2e

Procedure
Voorlopige voorziening

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij stuur ik u - ter informatie - stukken die gaan over bovengenoemde procedure.

Zoals u is meegedeeld, zal de zaak op 28 augustus 2025 worden behandeld op een zitting.

Aangezien dit bericht geautomatiseerd is aangemaakt, is dit niet ondertekend.

Hoogachtend,
de griffier

Postbus 20019 - 5.1.2e Den Haag - T 5.1.2e - F 5.1.2e - www.raadvanstate.nl
Bij correspondentie de datum en het nummer van deze brief vermelden

Raad van de gemeente Oss
Postbus 5
5.1.2e OSS

Datum	Ons nummer	Uw kenmerk
22 augustus 2025	202500613/1/R2	5569572

Inlichtingen
5.1.2e
5.1.2e

Onderwerp
Oss
Bp. Stationskwartier 5.1.2e 5.1.2e

Procedure
Beroep

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij stuur ik u - ter informatie - stukken die gaan over bovengenoemde procedure.

Aangezien dit bericht geautomatiseerd is aangemaakt, is dit niet ondertekend.

Hoogachtend,
de griffier

Postbus 20019 - 5.1.2e Den Haag - T 5.1.2e - F 5.1.2e - www.raadvanstate.nl
Bij correspondentie de datum en het nummer van deze brief vermelden

Raad van State

Ingediend 21-08-2025 om 09:59
Raad van State Digitaal loket van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State

Eigen kopie, niet insturen!

Digitaal loket van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State

Soort procedure

Soort procedure

Soort procedure	Nadere stukken

Beroep/Hoger beroep

Nadere stukken

Zaaknummer	202500613/1/R2 202500613/2/R2
Behandelend ambtenaar	5.1.2e
Heeft dit dossier betrekking op een beroepszaak of een hoger beroepszaak?	Beroep

Bestreden besluit

Beroep

Maak uw keuze	Tegen een besluit van een bestuursorgaan
Bestuursorgaan	Gemeenteraad
In welke gemeente is het bestuursorgaan gevestigd?	oss

Tegen een besluit van een bestuursorgaan

Wat is het kenmerk van het besluit?	bestemmingsplan Stationskwartier 5.1.2e 2024
Waarover gaat de zaak?	bestemmingsplan Stationskwartier 5.1.2e 2024

Gronden

Gronden

U kunt uw redenen/gronden in onderstaand vlak invullen.	zie bijlagen

Raad van State

De mogelijkheid bestaat ook om de redenen/gronden als bijlage toe te voegen. Selecteer daarvoor onderstaand vinkje.	Ik stuur redenen/gronden als digitale bijlage mee.

Indiener

Keuzemenu

Gegevens indiener	Ik treed op voor mijzelf, maar ook als gemachtigde namens één of meerdere personen

Gegevens indiener

Voorletter(s)	5.1.2e
Tussenvoegsel	5.1.2e
Achternaam	5.1.2e
Is het adres een Nederlands adres?	5.1.2e
Nederlands adres Ja	
Postcode	
Huisnummer	5.1.2e
Huisnummertoevoeging	
Straatnaam	5.1.2e
Woonplaats	5.1.2e
Is bovenstaand adres ook het correspondentieadres?	Ja

Adres ook correspondentieadres Ja

Telefoonnummer	5.1.2e
Telefoonnummer2	5.1.2e
Faxnummer	

Bijlage(n)

Bijlage

Bijlage type	nadere stukken
Bijlage	Brief_202500613-1-R2.pdf

Bijlage

Bijlage type	nadere stukken

Raad van State

Bijlage	202500613-1-R2_Bijlage1_Bsva-Verkeersonderzoek.pdf

Bijlage

Bijlage type	nadere stukken
Bijlage	202500613-1-R2_Bijlage 2_Mooiland.pdf

Bijlage

Bijlage type	nadere stukken
Bijlage	Brief_202500613-2-R2.pdf

Bijlage

Bijlage type	nadere stukken
Bijlage	202500613_2-R2_Bijlage1_VerkeerskundigOnderzoek.pdf

Bijlage

Bijlage type	nadere stukken
Bijlage	202500613-2-R2_Bijlage2_Mooiland.pdf

Verzenden

Afhandeling

Referentienummer	4295-7701

Raad van State
Afdeling Bestuursrechtspraak
Postbus 20019
5.1.2e DEN HAAG

19 augustus 2025

Geachte leden,

Betr. zaaknummer 202500613/2/R2
verzoek voorlopige voorziening d.d. 28 juli 2025
en daarmee verzoek om het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan 'Stationskwartier 5.1.2e 2024' te schorsen.

Bestemmingsplan Stationskwartier 5.1.2e – 2024, vastgesteld door de gemeenteraad te Oss op 12 december 2024.

Hierbij dienen wij de 'Verkeerskundige onderbouwing bij beroepschrift Raad van State', d.d. 14 augustus 2025 in. De onderbouwing is van Bureau Schoorstra Verkeerskundig Advies, opstelle 5.1.2e . (Bijlage 1)
Hierbij dienen wij in een schetstekening van de bouwplannen, die op de website van Woningcorporatie Mooiland staat. (Bijlage 2)

5.1.2e van BSVA zal als deskundige op de zitting d.d. 28 augustus a.s. aanwezig zijn.

Met vriendelijke groet,

Rijla Konstruktie B.V.
5.1.2e
5.1.2e 5.1.2e

5.1.2e
5.1.2e

Notitie

20250613/2/R2

Bijlage 1

Datum:	14 augustus 2025
Project:	Rijla Konstruktie B.V. en 5.1.2e en 5.1.2e 5.1.2e
Projectnummer:	250017
Betreft:	Verkeerskundige onderbouwing bij beroepschrift Raad van State
Opsteller:	5.1.2e

Inleiding:
De gemeente Oss wil een woonwijk realiseren op de Sportvelden aan de Schaafdries. Bij het bestemmingsplan is een verkeerskundige onderbouwing bijgevoegd waarin geconcludeerd wordt dat een ontsluiting op de Schaafdries mogelijk is conform de algemeen geldende richtlijnen. In deze onderbouwing is echter niet gekeken naar de bedrijfsvoering van onder andere Rijla Konstruktie BV aan de Schaafdries. Het bedrijf is al 50 jaar gevestigd op deze locatie. Rijla Konstruktie is gespecialiseerd in metaalbewerking van grote constructies die veelal met grote vrachtwagens (trekkers met opleggers) en soms bijzondere transporten worden geladen en gelost. In de praktijk moeten deze vaak op de Schaafdries wachten voor het terrein opgedraaid kan worden, soms wordt ook op de Schaafdries geladen en gelost. Door de aanwezigheid van diverse uitritten en bomen kan dit eigenlijk alleen tussen de uitritten van 5.1.2e 5.1.2e. In de huidige plannen is de ontsluiting van de nieuwe wijk precies ter hoogte van deze opstelplek gesitueerd waardoor het opstellen van voertuigen daar niet meer mogelijk is en Rijla Konstruktie ernstig gehinderd, c.q. geblokeerd wordt in de bedrijfsvoering.
In een beroepschrift opgesteld voor de Raad van State is uitgebreid beargumenteerd waarom deze locatie geen goede optie is. Er zijn alternatieven aangegeven die door de gemeente aan de kant zijn geschoven. Om de genoemde argumenten te versterken is BSVA benaderd om deze argumenten waar nodig verkeerskundig te onderbouwen.

Werkwijze:
In het beroepschrift zijn alle relevante argumenten benoemd, waarbij is aangegeven dat e.e.a. nog bevestigd/onderzocht wordt door een externe deskundige.
Met het beroepschrift als uitgangspunt worden de verkeersgerelateerde argumenten verwerkt in deze notitie en waar nodig verder onderbouwd vanuit de landelijk gehanteerde richtlijnen.

Specifieke verkeersgerelateerde argumenten in het beroepschrift:
In het beroepschrift worden twee specifieke zaken aangehaald waarvoor een nadere verkeerskundige onderbouwing wordt gevraagd. Dit betreft:
- de situering van de ontsluitingsweg
- de alternatieve opstellocaties voor vrachtauto's

Hieronder wordt afzonderlijk ingegaan op deze onderwerpen.

Situering van de ontsluitingsweg:
In het beroepschrift wordt aangegeven dat de gemeente stelt dat de situering van de ontsluitingsweg logisch is omdat aan de CROW richtlijnen wordt voldaan. In de rapportage "VERKEERSONDERZOEK STATIONSKWARTIER RAVENSTEIN" van 29 september 2023 met kenmerk "GOs2302-R01 d2.0" wordt gekeken naar de verkeersafwikkeling op de ontsluitende wegen van de twee te ontwikkelen wijken, deelgebied Bendelaar met 230 woningen en deelgebied Sportvelden met 165 woningen. In deze notitie wordt alleen deelgebied Sportvelden beschouwd dat ontsluit op de Schaafdries.
De Schaafdries is vormgegeven als een gebiedsontsluitingsweg met een maximum snelheid van 50 km/h. Ten aanzien van de Schaafdries wordt geconcludeerd dat die het extra verkeer dat het deelgebied Sportvelden genereert kan verwerken. In genoemde rapportage zijn in tabel 3.3, zie volgende pagina en bijlage voor groter formaat, de wijzigingen van de verkeersintensiteit weergegeven voor de relevante wegvakken, onder ander Schaafdries en Dorpenweg. Daarnaast is gekeken naar de verkeersafwikkeling van de rotonde Schaafdries – Dorpenweg, ook hiervan wordt geconcludeerd dat deze voldoet en ruim onder de verzadigingsgraad van 0,7 blijft. Dit wordt als grenswaarde beschouwd voor een goede verkeersafwikkeling. Deze conclusies worden onderschreven.

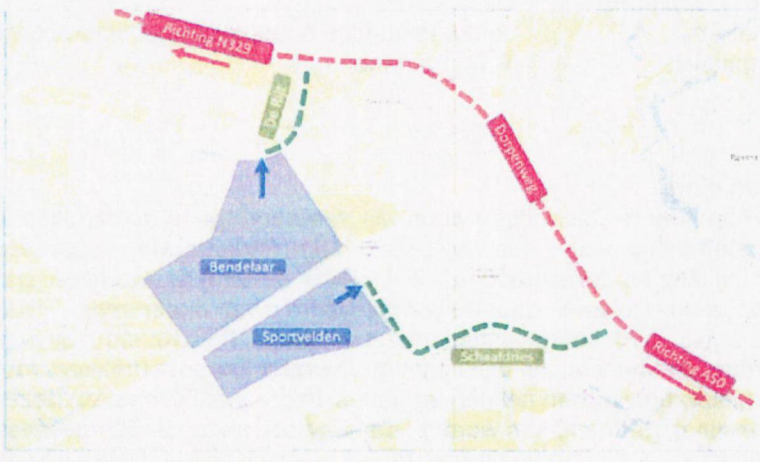
Notitie

Bijlage 1

20250061 3/2/R2

Zie ook onderstaand kaartje uit de rapportage waarin de principe van de ontsluiting wordt weergegeven.

			Autonome situatie 2040 t.o.v. situatie 2019		Plansituatie 2040 t.o.v. referentie 2040	
		Situatie 2019	Verschil	Autonome situatie 2040	Verschil	Plansituatie 2040
1	Dorpenweg	4.920	+ 190	5.110	+ 320	5.430
2	Kuiperstraat	-	-	790	+ 240	1.030
3	Bendelaar	-	-	400	+ 60	460
4	Dorpenweg	4.930	+ 370	5.300	+ 80	5.380
5	De Rijt	-	-	740	+ 950	1.680
6	De Rijt	-	-	790	+ 580	1.370
7	De Rijt	-	-	1060	+ 180	1.240
8	Langefsestraat	1.650	+ 200	1.850	+ 290	2.150
9	Schaafdries	1.700	- 40	1.660	+ 820	2480
10	Stationsringel	110	- 20	90	+ 20	110
11	Dorpenweg	6.760	+ 170	6.930	+ 850	7.830
12	Schaafenes	3.390	- 30	3.360	+ 770	4.140
13	Mons. Zwijsenstraat	3.320	+ 210	3.530	+ 170	3.710
14	Dorpenweg	9.080	+ 280	9.360	+ 1.170	10.530
15	Dorskamp	1.770	- 80	1.690	+ 180	1.870



De rapportage zegt echter niets over de situering van de ontsluitingsweg op de Schaafdries. De aansluiting op de Schaafdries wordt sowieso niet specifiek benoemd. De niet specifiek benoemde conclusie is dat een T-aansluiting van de ontsluitingsweg op de Schaafdries qua verkeersafwikkeling geen problemen geeft. Ook dit wordt onderschreven, daarbij opmerkend dat de locatie van deze T-aansluiting op de Schaafdries verwaarloosbare verschillen geeft qua verkeersafwikkeling.
De opmerking dat aan de CROW richtlijnen wordt voldaan heeft alleen betrekking op de verkeersafwikkeling en zegt niets over de locatie van de ontsluitingsweg en/of de hinder die voor aanwonenden en aangelegen bedrijven ontstaat. Door de ontsluitingsweg op te schuiven naar het zuiden wordt nog steeds voldaan aan de getoetste CROW richtlijnen met betrekking tot de verkeersafwikkeling.

Naar het zuiden toe, tegenover de loods op 5.1.2e bevindt zich aan de overzijde van de straat een riooloverstort dan wel bergbezinkbassin, de termen worden afwisselend gebruikt in de stukken. Bij het beroepschrift is bijlage F bijgevoegd waarin de randvoorziening in figuur 2.8 "Rioleringssituatie" is weergegeven. Deze voorziening hoeft geen belemmering te zijn voor de situering van de ontsluitingsweg. In een brief van wethouder 5.1.2e, gedateerd op 2 december 2024, wordt gesproken over een randvoorziening voor het vuilwaterriool van 6x34 meter waardoor aangenomen wordt dat hier sprake is van een bergbezinkbassin.
Het definitieve plan voor de riolering wordt pas in een later stadium uitgewerkt zo valt te lezen in het bestemmingsplan.
Volgens 5.1.2e (raadslid en waterschapsbestuurder) kan de gemeenteraad beslissen wat er met die overstort gebeurt. En geeft aan dat er grofweg 3 opties zijn:

- laten liggen (je kunt er gewoon met een auto overheen rijden);
- in zijn geheel verwijderen;
- elders aanleggen.

In het beroepschrift is dit onderwerp uitvoerig beschreven. De aanwezigheid van het bergbezinkbassin staat de situering van de ontsluitingsweg tegenover 5.1.2e niet in de weg.

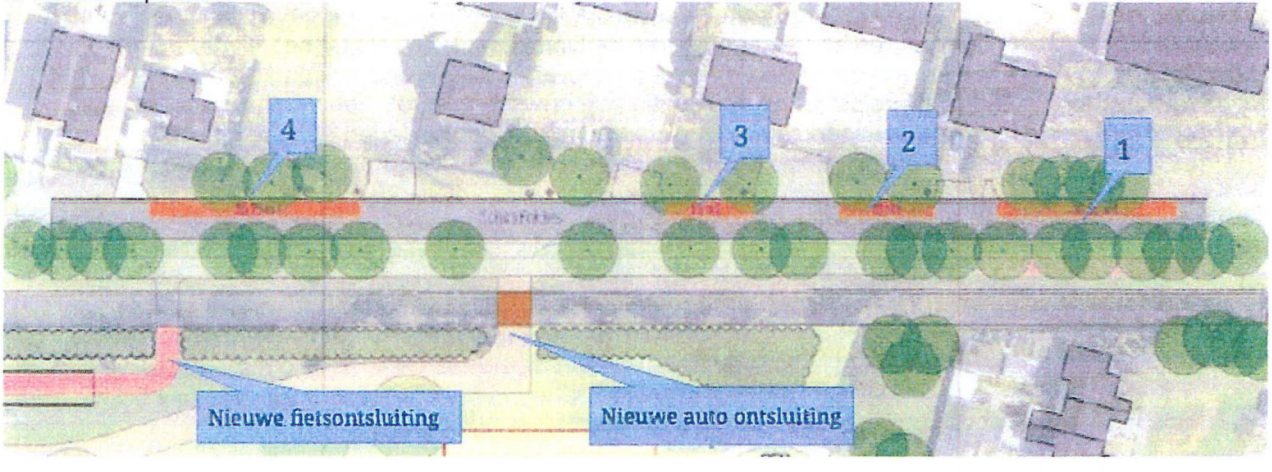
In deze zelfde brief wordt aangegeven dat de ontsluitingsweg niet naar het zuiden verplaatst kan worden in verband met de A-watergang die daar ligt. Deze watergang ligt langs de hele lengte van dit deel van de Schaafdries en moet dus sowieso gekruist worden. In de verkeerskundige afweging die gemaakt is ten aanzien van de situering van de ontsluitingsweg maakt het niet uit waar de A-watergang gekruist wordt, dit heeft geen effect op de verkeersafwikkeling.

Notitie

Bijlage 1
2025006 13/2/R2

Naast de belemmering van de bedrijfsvoering van Rijla Konstruktie geeft de geplande situering van de ontsluitingsweg ook overlast door inschijnende verlichting van passerende auto's. Het verkeer dat de nieuwbouw wijk verlaat rijdt recht op de woonkamer van nummer 54 aan, wat inhoudt dat in de avonduren de bewoners in de woonkamer verblind worden door de koplampen van de daar rijdende voertuigen. In de huidige situatie wordt de woonkamer nog afgeschermd door groen, maar de bewoners zijn van plan om een groot deel van het groen te snoeien.

Alternatieve situering opstelruimte vrachtauto's:
Onderstaand is de door de gemeente aangeleverde Situatietekening weergegeven met vier mogelijke alternatieve opstellocaties, de oranje rechthoeken, van rechts naar links, nr. 1, 2, 3 en 4, zoals genummerd in het beroepschrift.



De gekozen weergave van de gemeente op de Situatietekening wekt de suggestie dat de Schaafdries rechtdoor loopt, zowel aan de rechterkant (voor nr.1) alsook aan de linkerkant (na nr. 4), nabij het station. Aan beide kanten is een onoverzichtelijke bocht aanwezig, zie nevenstaand plaatje.
Beide situaties zijn complex, in de bocht bij nr. 1 sluit de Dorskamp aan op de Schaafdries waar verschillende verkeersbewegingen samen komen. De situatie ter hoogte van nr. 4 betreft het voorterrein van het NS-station waar ook diverse verkeersbewegingen samen komen en elkaar kruizen, reizigers die gehaald en gebracht worden en/of reizigers die met de fiets komen of vertrekken.

Ter hoogte van locatie nr.1 zijn drie uitritten aanwezig en niet twee zoals aangegeven op de tekening, zie ook de foto linksboven op de volgende bladzijde. Deze alternatieve opstelstrook is vanwege de 3 opritten, slechts 17,50 meter lang. Deze is te kort, omdat de vrachtauto's vaak een lengte hebben van 20,0 meter.
Tegenwoordig worden steeds vaker Langere en Zwaardere Vrachtauto combinaties (LZV) ingezet, deze

kennen een maximale lengte van 25,25 meter. Naast de voertuiglengte hebben deze combinaties ook ruimte nodig om te manoeuvreren, waardoor de benodigde opstelruimte tot 30 meter oploopt. Zie hieronder de foto's van een dergelijke combinatie.
Zoals in het beroepschrift al aangegeven zijn de twee kortere opstelplaatsen (2 en 3) geen alternatief omdat de vrachtauto's vaak een grotere lengte hebben van 20,0, tot soms 25,0 meter.

Naast het feit dat de beschikbare opstellengtes niet voldoen zijn er andere aspecten waardoor de aangegeven locaties 1 en 4 geen goede keuzes zijn. Ter hoogte van locatie nr. 1 is sprake van een complexe verkeerssituatie met een onoverzichtelijke bocht. Naast het feit dat een inrit geblokkeerd wordt, wat niet is toegestaan, is het de vraag of een auto die met 50 km/h nadert door het aanwezige groen in de bocht voldoende stopzicht heeft (ca. 28 meter) om tijdig te remmen als daar een vrachtwagen staat opgesteld, zie foto rechtsboven. Ook bij een snelheid van 30 km/h ontstaat er een onveilige situatie omdat bestuurders ook moeten anticiperen op verkeer dat van de Dorskamp komt. Naast het feit dat het onlogisch is een vrachtwagen ter hoogte van een kruising met een onoverzichtelijke bocht te parkeren, is er nog het feit dat als daar ook geladen en gelost wordt de situatie nog onveiliger wordt. Een vorkheftruck zal vaak dwars op de weg naast de vrachtwagen combinatie staan om goederen te laden en/of te lossen.

Ook locatie nr. 4 is niet geschikt omdat auto's die naar en van het station rijden de vrachtwagen blind moeten passeren. Als daar een vrachtwagen staat heeft het verkeer dat van en naar het station rijdt geen zicht op elkaar vanwege de scherpe bocht en de vrachtwagen die het zicht ontneemt. Net als op locatie nr. 1 wordt het geheel nog onveiliger als geladen en gelost wordt en een vorkheftruck dwars op de weg staat.

Notitie

Bijlage 1
20250061 3/2/R2

Zoals in het beroepschrift nader beschreven is het op werkdagen een drukte van belang met komende en gaande reizigers, zoals vaker bij een stationsomgeving ontstaat er vaak een rommelig verkeersbeeld. De drukte zal door de nieuwe woonwijk waarschijnlijk toenemen.
In de praktijk blijkt er vaak een tekort aan parkeerplaatsen bij het NS-station waardoor veel in de berm van de Schaafdries geparkeerd wordt. Dit leidt nu al tot een rommelige en soms onoverzichtelijk verkeerssituatie, een eventueel geparkeerde vrachtwagen maakt dit alleen maar erger en onveiliger, zie ook onderstaande foto's en de foto's op de volgende bladzijde, de foto linksonder geeft de parkeersituatie aan de andere kant van het station weer, de daaropvolgende foto's geven een beeld van de Schaafdries vlak voor het station.
Verder blokkeert locatie nr. 4 het perceel van 5.1.2e . 5.1.2e is een apart perceel, op het moment zijn de ontwikkelingen voor dit perceel nog onbekend maar dient de mogelijkheid van het realiseren van een uitrit mogelijk te blijven.

De huidige opstellocatie tussen de uitritten van 5.1.2e is de beste en enige geschikte locatie. De vrachtwagen staat dan halverwege de rechtstand van de Schaafdries waardoor het verkeer van en naar het station goed zicht heeft op tegenliggers en kan daardoor tijdig anticiperen op elkaar. Dit geldt ook voor het laden en lossen, zoals aangegeven staat dan een vorkheftruck vaak even dwars op de rijbaan waardoor deze afgesloten wordt. In de huidige situatie zijn deze goed en tijdig zichtbaar voor het passerende verkeer *waardoor dit verkeer daar rekening mee kan houden.*
Het gros van het verkeer dat door de nieuwe woonwijk gegenereerd wordt zal richting de Dorpenweg rijden. Door de ontsluitingsweg naar het zuiden op te schuiven kan de huidige opstellocatie gehandhaafd blijven en wordt deze verkeersstroom gescheiden van laad en los bewegingen waardoor geen nieuwe potentiële conflictsituaties ontstaan. De verkeersstroom van en naar het station blijft gelijk waardoor de situatie voor dit verkeer niet wijzigt.
De voorgestelde locatie van de ontsluitingsweg leidt tot potentieel gevaarlijke situaties. Zoals uit het voorgaande blijkt is er geen goede alternatieve locatie voor wachtende vrachtauto's en of het laden en lossen van vrachtauto's. Een vrachtwagen staat dan opgesteld op het nieuw te realiseren kruisingsvlak wat niet wenselijk is.
Daarnaast speelt nog dat Bogaerts-van-Nuland B.V. op 5.1.2e ook een zienswijze (nr 10) bij de gemeente heeft ingediend. Dit bedrijf heeft ook problemen met de locatie van de ontsluitingsweg op 5.1.2e . Bij Bogaerts-van-Nuland komen ook regelmatig vrachtwagencombinaties. Vaak wordt een deel losgekoppeld en op straat geladen en gelost. De vrachtautocombinaties rijden achteruit het terrein van nr. 52 op. Voor deze manoeuvre moeten ze gebruik maken van het kruisingsvlak van de nu geplande ontsluitingsweg, wat kan leiden tot gevaarlijke situaties.

Notitie

Bijlage 1
20250613/2/R2

Conclusie:
Verkeerskundig is er geen reden waarom de ontsluitingsweg niet naar het zuiden opgeschoven kan worden, en is het zelfs aan te bevelen. Bij handhaving van de voorgestelde locatie wordt Rijla Konstruktie ernstig gehinderd in de bedrijfsvoering omdat er geen verkeersveilig alternatief is op dit deel van de Schaafdries om lange vrachtwagens op te stellen.
Verplaatsing in zuidelijke richting trekt ook de verkeersstroom van en naar de nieuwe wijk en het laden en lossen van het vrachtverkeer voor Rijla Konstukties B.V. en ook Bogaerts-van-Nuland B.V. uit elkaar. Hierdoor wordt de kans op conflicten geminimaliseerd en blijft de situatie voor beide bedrijven en het verkeer van en naar het NS-station gelijk aan de huidige situatie. De bedrijfsvoering van beide bedrijven blijft gegarandeerd en de nieuwbouwwijk krijgt een goede en veilige ontsluiting. Hiermee wordt ook de hinder van inschijnende koplampen voorkomen.

Notitie

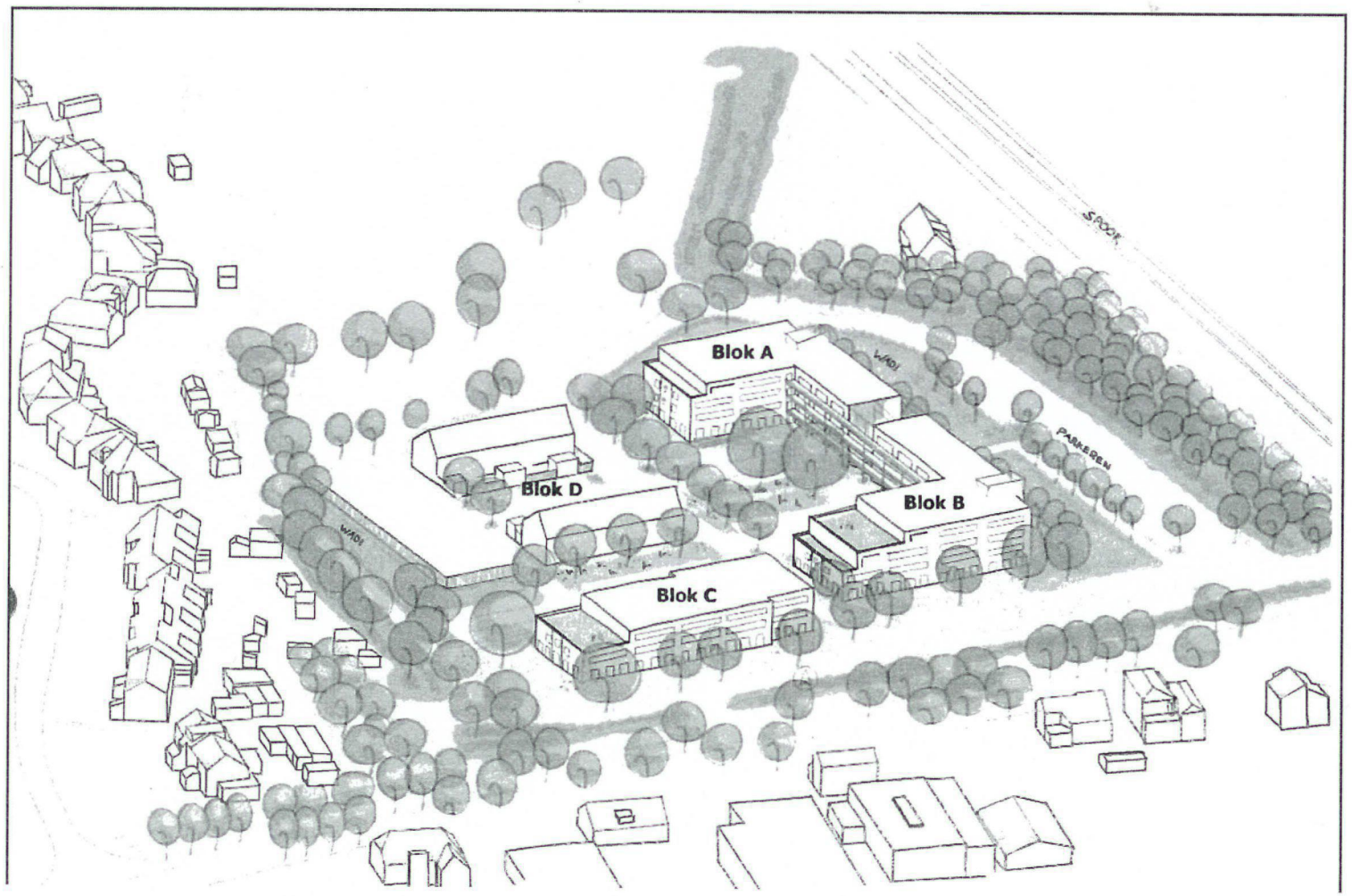
Bijlage 1
20250061 3/2/R2

BIJLAGE: Tabel 3,3 wijziging verkeersintensiteiten

	WEGVAK	HUIDIGE SITUATIE	EFFECT AUTONOME ONTWIKKELINGEN		EFFECT ONTWIKKELEN STATIONSKWARTIER	
			Autonome situatie 2040 t.o.v. situatie 2019		Plansituatie 2040 t.o.v. referentie 2040	
		Situatie 2019	Verschil	Autonome situatie 2040	Verschil	Plansituatie 2040
1	Dorpenweg	4.920	+ 190	5.110	+ 320	5.430
2	5.1.2e [1]	-	-	790	+ 240	1.030
3	Bendelaar[1]	-	-	400	+ 60	460
4	Dorpenweg	4.930	+ 370	5.300	+ 80	5.380
5	De Rijt[1]	-	-	740	+ 950	1.680
6	De Rijt	-	-	790	+ 580	1.370
7	De Rijt	-	-	1060	+ 180	1.240
8	5.1.2e	1.650	+ 200	1.850	+ 290	2.150
9	Schaafdries	1.700	- 40	1.660	+820	2480
10	Statio[5.1.2e]el	110	- 20	90	+ 20	110
11	Dorpenweg	6.760	+ 170	6.930	+ 890	7.830
12	Schaafdries	3.390	- 30	3.360	+ 770	4.140
13	5.1.2e	3.320	+ 210	3.530	+ 170	3.710
14	Dorpenweg	9.080	+ 280	9.360	+ 1.170	10.530
15	Dorskamp	1.770	- 80	1.690	+ 180	1.870

Zaaknummer 202500613/2/R2 verzoek voorlopige voorziening Stationskwartier 5.1.2e

Bijlage 2



https://www.mooiland.nl/projecten/projecten/nieuwbouw-stationskwartier

Raad van State
Afdeling Bestuursrechtspraak
Postbus 20019
5.1.2e DEN HAAG

19 augustus 2025

Geachte leden,

Betr. zaaknummer 202500613/1/R2 beroepschrift op het bestemmingsplan 'Stationskwartier 5.1.2e 2024'.

Bestemmingsplan Stationskwartier 5.1.2e 5.1.2e, vastgesteld door de gemeenteraad te Oss op 12 december 2024.

Hierbij dienen wij de 'Verkeerskundige onderbouwing bij beroepschrift Raad van State', d.d. 14 augustus 2025 in. De onderbouwing is van Bureau Schoorstra Verkeerskundig Advies, opsteller 5.1.2e. (Bijlage 1)
Hierbij dienen wij in een schetstekening van de bouwplannen, op de website van Woningcorporatie Mooiland. (Bijlage 2)

5.1.2e van BSVA zal bij de zitting als deskundige aanwezig zijn op 28 augustus a.s..

Met vriendelijke groet,

Rijla Konstruktie B.V.
5.1.2e
5.1.2e 5.1.2e

5.1.2e

5.1.2e

Notitie

20250061 3/1/R2

Bijlage 1

Datum:	14 augustus 2025
Project:	Rijla Konstruktie B.V. en 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e
Projectnummer:	250017
Betreft:	Verkeerskundige onderbouwing bij beroepschrift Raad van State
Opsteller:	5.1.2e

Inleiding:
De gemeente Oss wil een woonwijk realiseren op de Sportvelden aan de Schaafdries. Bij het bestemmingsplan is een verkeerskundige onderbouwing bijgevoegd waarin geconcludeerd wordt dat een ontsluiting op de Schaafdries mogelijk is conform de algemeen geldende richtlijnen. In deze onderbouwing is echter niet gekeken naar de bedrijfsvoering van onder andere Rijla Konstruktie BV aan de Schaafdries. Het bedrijf is al 50 jaar gevestigd op deze locatie. Rijla Konstruktie is gespecialiseerd in metaalbewerking van grote constructies die veelal met grote vrachtwagens (trekkers met opleggers) en soms bijzondere transporten worden geladen en gelost. In de praktijk moeten deze vaak op de Schaafdries wachten voor het terrein opgedraaid kan worden, soms wordt ook op de Schaafdries geladen en gelost. Door de aanwezigheid van diverse uitritten en bomen kan dit eigenlijk alleen tussen de uitritten van 5.1.2e 5.1.2e. In de huidige plannen is de ontsluiting van de nieuwe wijk precies ter hoogte van deze opstelplek gesitueerd waardoor het opstellen van voertuigen daar niet meer mogelijk is en Rijla Konstruktie ernstig gehinderd, c.q. geblokeerd wordt in de bedrijfsvoering.
In een beroepschrift opgesteld voor de Raad van State is uitgebreid beargumenteerd waarom deze locatie geen goede optie is. Er zijn alternatieven aangegeven die door de gemeente aan de kant zijn geschoven. Om de genoemde argumenten te versterken is BSVA benaderd om deze argumenten waar nodig verkeerskundig te onderbouwen.

Werkwijze:
In het beroepschrift zijn alle relevante argumenten benoemd, waarbij is aangegeven dat e.e.a. nog bevestigd/onderzocht wordt door een externe deskundige.
Met het beroepschrift als uitgangspunt worden de verkeersgerelateerde argumenten verwerkt in deze notitie en waar nodig verder onderbouwd vanuit de landelijk gehanteerde richtlijnen.

Specifieke verkeersgerelateerde argumenten in het beroepschrift:
In het beroepschrift worden twee specifieke zaken aangehaald waarvoor een nadere verkeerskundige onderbouwing wordt gevraagd. Dit betreft:
- de situering van de ontsluitingsweg
- de alternatieve opstellocaties voor vrachtauto's

Hieronder wordt afzonderlijk ingegaan op deze onderwerpen.

Situering van de ontsluitingsweg:
In het beroepschrift wordt aangegeven dat de gemeente stelt dat de situering van de ontsluitingsweg logisch is omdat aan de CROW richtlijnen wordt voldaan. In de rapportage "VERKEERSONDERZOEK STATIONSKWARTIER RAVENSTEIN" van 29 september 2023 met kenmerk "GOs2302-R01 d2.0" wordt gekeken naar de verkeersafwikkeling op de ontsluitende wegen van de twee te ontwikkelen wijken, deelgebied Bendelaar met 230 woningen en deelgebied Sportvelden met 165 woningen. In deze notitie wordt alleen deelgebied Sportvelden beschouwd dat ontsluit op de Schaafdries.
De Schaafdries is vormgegeven als een gebiedsontsluitingsweg met een maximum snelheid van 50 km/h. Ten aanzien van de Schaafdries wordt geconcludeerd dat die het extra verkeer dat het deelgebied Sportvelden genereert kan verwerken. In genoemde rapportage zijn in tabel 3.3, zie volgende pagina en bijlage voor groter formaat, de wijzigingen van de verkeersintensiteit weergegeven voor de relevante wegvakken, onder ander Schaafdries en Dorpenweg. Daarnaast is gekeken naar de verkeersafwikkeling van de rotonde Schaafdries – Dorpenweg, ook hiervan wordt geconcludeerd dat deze voldoet en ruim onder de verzadigingsgraad van 0,7 blijft. Dit wordt als grenswaarde beschouwd voor een goede verkeersafwikkeling. Deze conclusies worden onderschreven.

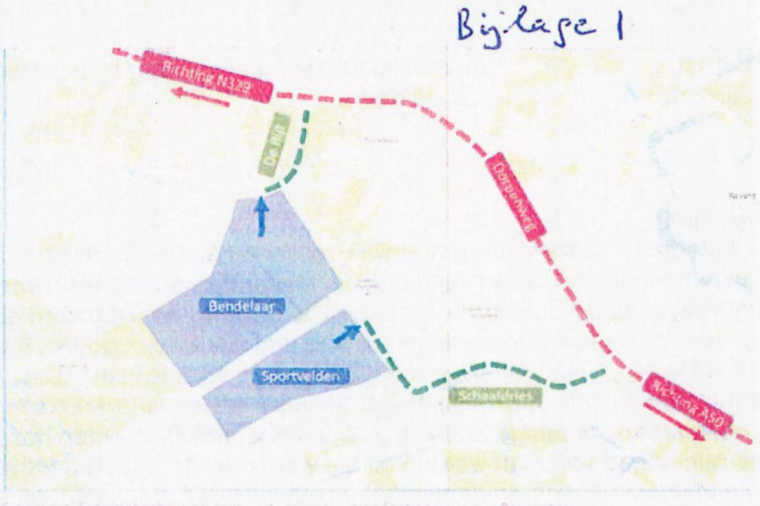
Notitie

20250063/1/R2

Zie ook onderstaand kaartje uit de rapportage waarin de principe van de ontsluiting wordt weergegeven.

Bijlage 1

			Autonome situatie 2040 t.o.v situatie 2019		Plansituatie 2040 t.o.v. referentie 2040	
		Situatie 2019	Verschil	Autonome situatie 2040	Verschil	Plansituatie 2040
1	Dorpenweg	4.920	+ 190	5.110	+ 320	5.430
2	Kuiperstraat	-	-	790	+ 240	1.030
3	Bendelaar	-	-	400	+ 60	460
4	Dorpenweg	4.930	+ 370	5.300	+ 80	5.380
5	De Rijt	-	-	740	+ 950	1.680
6	De Rijt	-	-	790	+ 580	1.370
7	De Rijt	-	-	1060	+ 180	1.240
8	Langelsestraat	1.650	+ 200	1.850	+ 290	2.150
9	Schaafdries	1.700	- 40	1.660	+820	2480
10	Stationsingel	110	- 20	90	+ 20	110
11	Dorpenweg	6.760	+ 170	6.930	+ 890	7.830
12	Schaafdries	3.390	- 30	3.360	+ 770	4.140
13	Mons. Zwijsenstraat	3.320	+ 210	3.530	+ 170	3.710
14	Dorpenweg	9.080	+ 280	9.360	+1.170	10.530
15	Dorskamp	1.770	- 80	1.690	+ 180	1.870



De rapportage zegt echter niets over de situering van de ontsluitingsweg op de Schaafdries. De aansluiting op de Schaafdries wordt sowieso niet specifiek benoemd. De niet specifiek benoemde conclusie is dat een T-aansluiting van de ontsluitingsweg op de Schaafdries qua verkeersafwikkeling geen problemen geeft. Ook dit wordt onderschreven, daarbij opmerkend dat de locatie van deze T-aansluiting op de Schaafdries verwaarloosbare verschillen geeft qua verkeersafwikkeling.
De opmerking dat aan de CROW richtlijnen wordt voldaan heeft alleen betrekking op de verkeersafwikkeling en zegt niets over de locatie van de ontsluitingsweg en/of de hinder die voor aanwonenden en aangelegen bedrijven ontstaat. Door de ontsluitingsweg op te schuiven naar het zuiden wordt nog steeds voldaan aan de getoetste CROW richtlijnen met betrekking tot de verkeersafwikkeling.

Naar het zuiden toe, tegenover de loods op 5.1.2e bevindt zich aan de overzijde van de straat een riooloverstort dan wel bergbezinkbassin, de termen worden afwisselend gebruikt in de stukken. Bij het beroepschrift is bijlage F bijgevoegd waarin de randvoorziening in figuur 2.8 "Rioleringssituatie" is weergegeven. Deze voorziening hoeft geen belemmering te zijn voor de situering van de ontsluitingsweg. In een brief van wethouder 5.1.2e, gedateerd op 2 december 2024, wordt gesproken over een randvoorziening voor het vuilwaterriool van 6x34 meter waardoor aangenomen wordt dat hier sprake is van een bergbezinkbassin.
Het definitieve plan voor de riolering wordt pas in een later stadium uitgewerkt zo valt te lezen in het bestemmingsplan.
Volgens 5.1.2e (raadslid en waterschapsbestuurder) kan de gemeenteraad beslissen wat er met die overstort gebeurt. En geeft aan dat er grofweg 3 opties zijn:

- laten liggen (je kunt er gewoon met een auto overheen rijden);
- in zijn geheel verwijderen;
- elders aanleggen.

In het beroepschrift is dit onderwerp uitvoerig beschreven. De aanwezigheid van het bergbezinkbassin staat de situering van de ontsluitingsweg tegenover 5.1.2e niet in de weg.

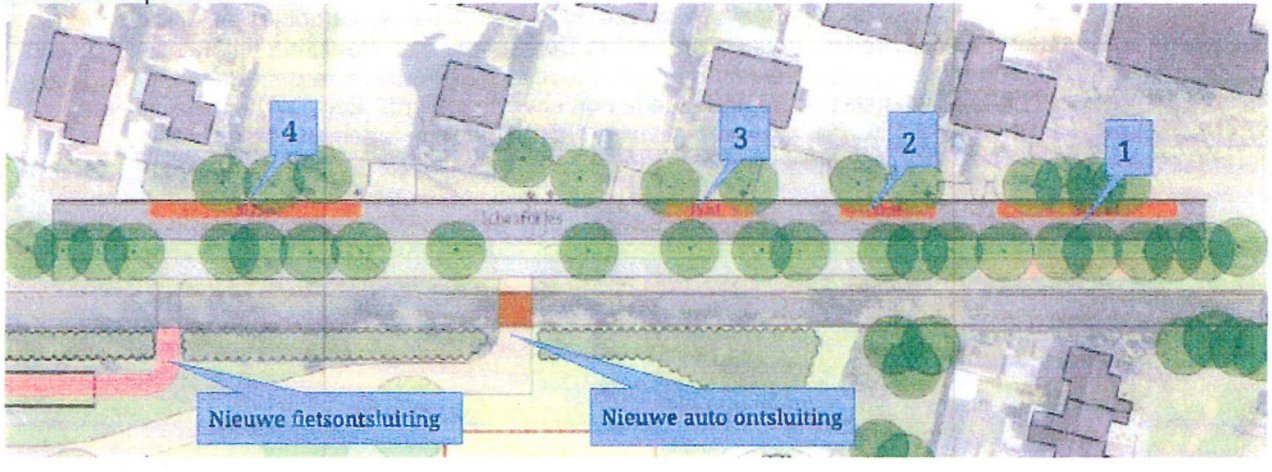
In deze zelfde brief wordt aangegeven dat de ontsluitingsweg niet naar het zuiden verplaatst kan worden in verband met de A-watergang die daar ligt. Deze watergang ligt langs de hele lengte van dit deel van de Schaafdries en moet dus sowieso gekruist worden. In de verkeerskundige afweging die gemaakt is ten aanzien van de situering van de ontsluitingsweg maakt het niet uit waar de A-watergang gekruist wordt, dit heeft geen effect op de verkeersafwikkeling.

Notitie

20250613/1/R2
Bijlage 1

Naast de belemmering van de bedrijfsvoering van Rijla Konstruktie geeft de geplande situering van de ontsluitingsweg ook overlast door inschijnende verlichting van passerende auto's. Het verkeer dat de nieuwbouw wijk verlaat rijdt recht op de woonkamer van nummer 54 aan, wat inhoudt dat in de avonduren de bewoners in de woonkamer verblind worden door de koplampen van de daar rijdende voertuigen. In de huidige situatie wordt de woonkamer nog afgeschermd door groen, maar de bewoners zijn van plan om een groot deel van het groen te snoeien.

Alternatieve situering opstelruimte vrachtauto's:
Onderstaand is de door de gemeente aangeleverde Situatietekening weergegeven met vier mogelijke alternatieve opstellocaties, de oranje rechthoeken, van rechts naar links, nr. 1, 2, 3 en 4, zoals genummerd in het beroepschrift.



De gekozen weergave van de gemeente op de Situatietekening wekt de suggestie dat de Schaafdries rechtdoor loopt, zowel aan de rechterkant (voor nr.1) alsook aan de linkerkant (na nr. 4), nabij het station. Aan beide kanten is een onoverzichtelijke bocht aanwezig, zie nevenstaand plaatje.
Beide situaties zijn complex, in de bocht bij nr. 1 sluit de Dorskamp aan op de Schaafdries waar verschillende verkeersbewegingen samen komen. De situatie ter hoogte van nr. 4 betreft het voorterrein van het NS-station waar ook diverse verkeersbewegingen samen komen en elkaar kruizen, reizigers die gehaald en gebracht worden en/of reizigers die met de fiets komen of vertrekken.

Ter hoogte van locatie nr.1 zijn drie uitritten aanwezig en niet twee zoals aangegeven op de tekening, zie ook de foto linksboven op de volgende bladzijde. Deze alternatieve opstelstrook is vanwege de 3 opritten, slechts 17,50 meter lang. Deze is te kort, omdat de vrachtauto's vaak een lengte hebben van 20,0 meter.
Tegenwoordig worden steeds vaker Langere en Zwaardere Vrachtauto combinaties (LZV) ingezet, deze

kennen een maximale lengte van 25,25 meter. Naast de voertuiglengte hebben deze combinaties ook ruimte nodig om te manoeuvreren, waardoor de benodigde opstelruimte tot 30 meter oploopt. Zie hieronder de foto's van een dergelijke combinatie.
Zoals in het beroepschrift al aangegeven zijn de twee kortere opstelplaatsen (2 en 3) geen alternatief omdat de vrachtauto's vaak een grotere lengte hebben van 20,0, tot soms 25,0 meter.

Naast het feit dat de beschikbare opstellengtes niet voldoen zijn er andere aspecten waardoor de aangegeven locaties 1 en 4 geen goede keuzes zijn. Ter hoogte van locatie nr. 1 is sprake van een complexe verkeerssituatie met een onoverzichtelijke bocht. Naast het feit dat een inrit geblokkeerd wordt, wat niet is toegestaan, is het de vraag of een auto die met 50 km/h nadert door het aanwezige groen in de bocht voldoende stopzicht heeft (ca. 28 meter) om tijdig te remmen als daar een vrachtwagen staat opgesteld, zie foto rechtsboven. Ook bij een snelheid van 30 km/h ontstaat er een onveilige situatie omdat bestuurders ook moeten anticiperen op verkeer dat van de Dorskamp komt. Naast het feit dat het onlogisch is een vrachtwagen ter hoogte van een kruising met een onoverzichtelijke bocht te parkeren, is er nog het feit dat als daar ook geladen en gelost wordt de situatie nog onveiliger wordt. Een vorkheftruck zal vaak dwars op de weg naast de vrachtwagen combinatie staan om goederen te laden en/of te lossen.

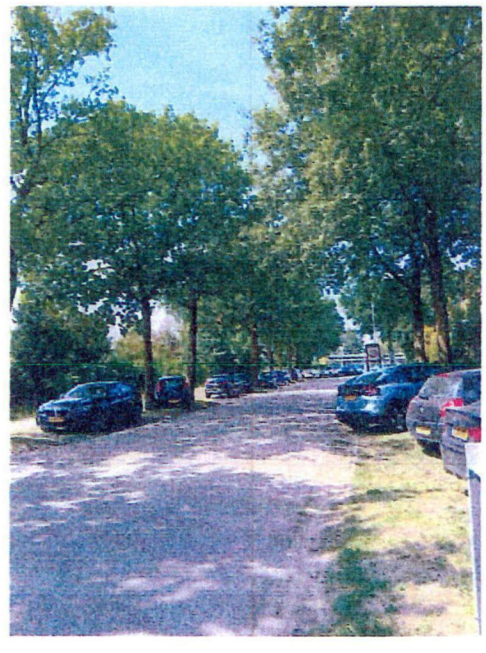
Ook locatie nr. 4 is niet geschikt omdat auto's die naar en van het station rijden de vrachtwagen blind moeten passeren. Als daar een vrachtwagen staat heeft het verkeer dat van en naar het station rijdt geen zicht op elkaar vanwege de scherpe bocht en de vrachtwagen die het zicht ontneemt. Net als op locatie nr. 1 wordt het geheel nog onveiliger als geladen en gelost wordt en een vorkheftruck dwars op de weg staat.

Notitie

Bijlage 1
20250613/1/R2

Zoals in het beroepschrift nader beschreven is het op werkdagen een drukte van belang met komende en gaande reizigers, zoals vaker bij een stationsomgeving ontstaat er vaak een rommelig verkeersbeeld. De drukte zal door de nieuwe woonwijk waarschijnlijk toenemen.
In de praktijk blijkt er vaak een tekort aan parkeerplaatsen bij het NS-station waardoor veel in de berm van de Schaafdries geparkeerd wordt. Dit leidt nu al tot een rommelige en soms onoverzichtelijk verkeerssituatie, een eventueel geparkeerde vrachtwagen maakt dit alleen maar erger en onveiliger, zie ook onderstaande foto's en de foto's op de volgende bladzijde, de foto linksonder geeft de parkeersituatie aan de andere kant van het station weer, de daaropvolgende foto's geven een beeld van de Schaafdries vlak voor het station.
Verder blokkeert locatie nr. 4 het perceel van 5.1.2e . 5.1.2e is een apart perceel, op het moment zijn de ontwikkelingen voor dit perceel nog onbekend maar dient de mogelijkheid van het realiseren van een uitrit mogelijk te blijven.

De huidige opstellocatie tussen de uitritten van 5.1.2e is de beste en enige geschikte locatie. De vrachtwagen staat dan halverwege de rechtstand van de Schaafdries waardoor het verkeer van en naar het station goed zicht heeft op tegenliggers en kan daardoor tijdig anticiperen op elkaar. Dit geldt ook voor het laden en lossen, zoals aangegeven staat dan een vorkheftruck vaak even dwars op de rijbaan waardoor deze afgesloten wordt. In de huidige situatie zijn deze goed en tijdig zichtbaar voor het passerende verkeer *waardoor dit verkeer daar rekening mee kan houden.*
Het gros van het verkeer dat door de nieuwe woonwijk gegenereerd wordt zal richting de Dorpenweg rijden. Door de ontsluitingsweg naar het zuiden op te schuiven kan de huidige opstellocatie gehandhaafd blijven en wordt deze verkeersstroom gescheiden van laad en los bewegingen waardoor geen nieuwe potentiële conflictsituaties ontstaan. De verkeersstroom van en naar het station blijft gelijk waardoor de situatie voor dit verkeer niet wijzigt.
De voorgestelde locatie van de ontsluitingsweg leidt tot potentieel gevaarlijke situaties. Zoals uit het voorgaande blijkt is er geen goede alternatieve locatie voor wachtende vrachtauto's en of het laden en lossen van vrachtauto's. Een vrachtwagen staat dan opgesteld op het nieuw te realiseren kruisingsvlak wat niet wenselijk is.
Daarnaast speelt nog dat Bogaerts-van-Nuland B.V. op 5.1.2e ook een zienswijze (nr 10) bij de gemeente heeft ingediend. Dit bedrijf heeft ook problemen met de locatie van de ontsluitingsweg op 5.1.2e . Bij Bogaerts-van-Nuland komen ook regelmatig vrachtwagencombinaties. Vaak wordt een deel losgekoppeld en op straat geladen en gelost. De vrachtautocombinaties rijden achteruit het terrein van nr. 52 op. Voor deze manoeuvre moeten ze gebruik maken van het kruisingsvlak van de nu geplande ontsluitingsweg, wat kan leiden tot gevaarlijke situaties.



Notitie

Bijlage 1

20250061 3/1/R2

Conclusie:
Verkeerskundig is er geen reden waarom de ontsluitingsweg niet naar het zuiden opgeschoven kan worden, en is het zelfs aan te bevelen. Bij handhaving van de voorgestelde locatie wordt Rijla Konstruktie ernstig gehinderd in de bedrijfsvoering omdat er geen verkeersveilig alternatief is op dit deel van de Schaafdries om lange vrachtwagens op te stellen.
Verplaatsing in zuidelijke richting trekt ook de verkeersstroom van en naar de nieuwe wijk en het laden en lossen van het vrachtverkeer voor Rijla Konstukties B.V. en ook Bogaerts-van-Nuland B.V. uit elkaar. Hierdoor wordt de kans op conflicten geminimaliseerd en blijft de situatie voor beide bedrijven en het verkeer van en naar het NS-station gelijk aan de huidige situatie. De bedrijfsvoering van beide bedrijven blijft gegarandeerd en de nieuwbouwwijk krijgt een goede en veilige ontsluiting. Hiermee wordt ook de hinder van inschijnende koplampen voorkomen.

Notitie

20250613/1/R2

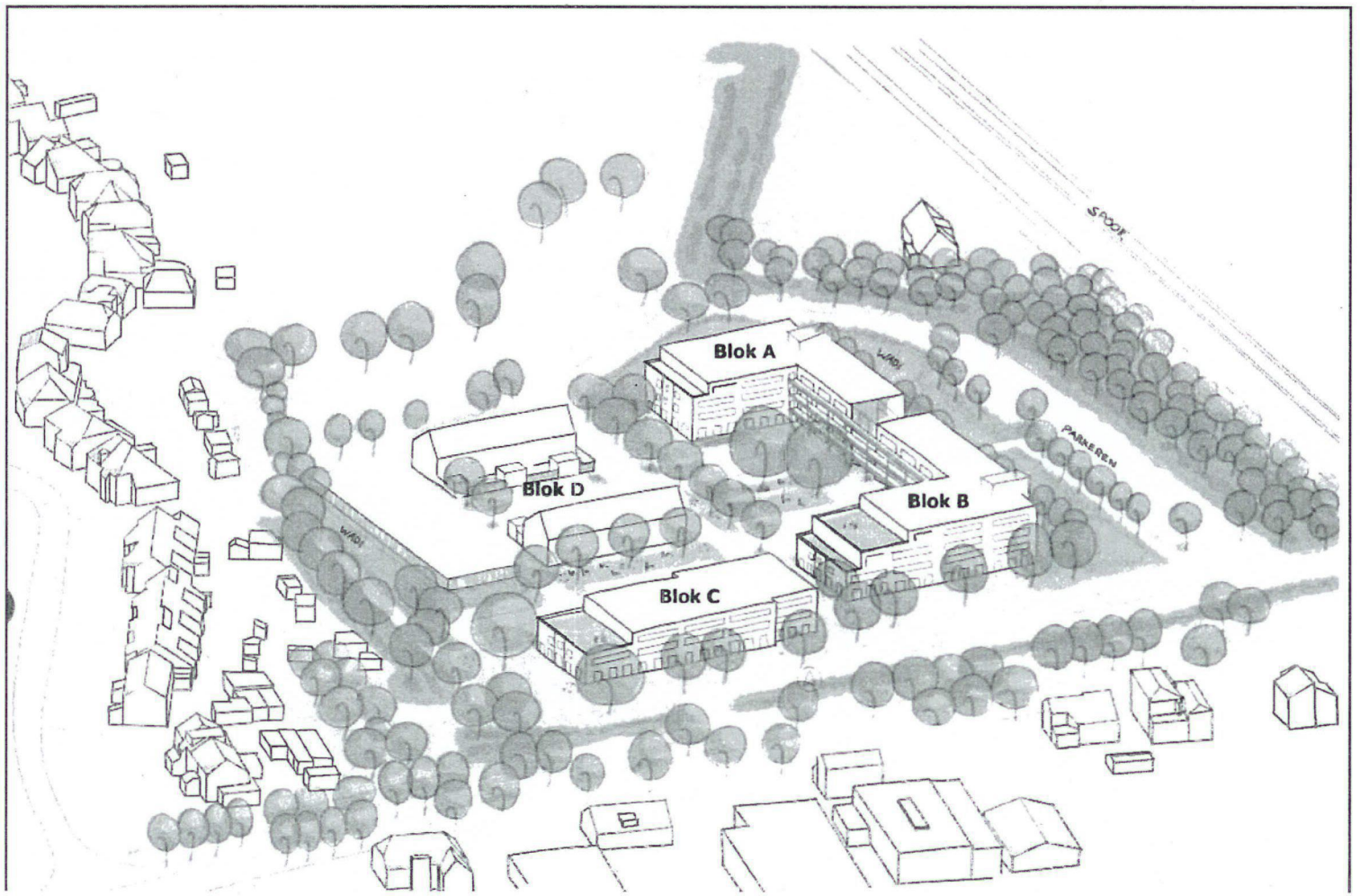
Bijlage 1

BIJLAGE: Tabel 3,3 wijziging verkeersintensiteiten

	WEGVAK	HUIDIGE SITUATIE	EFFECT AUTONOME ONTWIKKELINGEN		EFFECT ONTWIKKELEN STATIONSKWARTIER	
			Autonome situatie 2040 t.o.v. situatie 2019		Plansituatie 2040 t.o.v. referentie 2040	
		Situatie 2019	Verschil	Autonome situatie 2040	Verschil	Plansituatie 2040
	5.1.2e	4.920	+ 190	5.110	+ 320	5.430
	5.1.2e	-	-	790	+ 240	1.030
	5.1.2e	-	-	400	+ 60	460
4	Dorpenweg	4.930	+ 370	5.300	+ 80	5.380
5	De Rijt	-	-	740	+ 950	1.680
6	De Rijt	-	-	790	+ 580	1.370
7	De Rijt	-	-	1060	+ 180	1.240
	5.1.2e	1.650	+ 200	1.850	+ 290	2.150
		1.700	- 40	1.660	+820	2480
10	Stationssingel	110	- 20	90	+ 20	110
11	Dorpenweg	6.760	+ 170	6.930	+ 890	7.830
12	Schaafdries	3.390	- 30	3.360	+ 770	4.140
13	5.1.2e	3.320	+ 210	3.530	+ 170	3.710
5.1.2e	5.1.2e	9.080	+ 280	9.360	+ 1.170	10.530
5.1.2e	Dorskamp	1.770	- 80	1.690	+ 180	1.870

Zaaknummer 202500613/1/R2 beroepschrift Stationskwartier 5.1.2e

Bijlage 2



https://www.mooiland.nl/projecten/projecten/nieuwbouw-stationskwartier

Raad van State

Ingediend 21-08-2025 om 12:13
Raad van State Digitaal loket van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State

Eigen kopie, niet insturen!

Digitaal loket van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State

Soort procedure

Soort procedure

Soort procedure	Nadere stukken

Beroep/Hoger beroep

Nadere stukken

Zaaknummer	202500613/1/R2 202500613/2/R2
Behandelend ambtenaar	5.1.2e
Heeft dit dossier betrekking op een beroepszaak of een hoger beroepszaak?	Beroep

Bestreden besluit

Beroep

Maak uw keuze	Tegen een besluit van een bestuursorgaan
Bestuursorgaan	Gemeenteraad
In welke gemeente is het bestuursorgaan gevestigd?	oss

Tegen een besluit van een bestuursorgaan

Wat is het kenmerk van het besluit?	bestemmingsplan Stationskwartier 5.1.2e 2024
Waarover gaat de zaak?	bestemmingsplan Stationskwartier 5.1.2e 2024

Gronden

Gronden

U kunt uw redenen/gronden in onderstaand vlak invullen.	zie bijlage

Raad van State

De mogelijkheid bestaat ook om de redenen/gronden als bijlage toe te voegen. Selecteer daarvoor onderstaand vinkje.	Ik stuur redenen/gronden als digitale bijlage mee.

Indiener

Keuzemenu

Gegevens indiener	Ik treed op voor mijzelf, maar ook als gemachtigde namens één of meerdere personen

Gegevens indiener

Voorletter(s)	5.1.2e
Tussenvoegsel	5.1.2e
Achternaam	5.1.2e
Is het adres een Nederlands adres?	5.1.2e

Nederlands adres Ja

Postcode	
Huisnummer	5.1.2e
Huisnummertoevoeging	
Straatnaam	5.1.2e
Woonplaats	5.1.2e
Is bovenstaand adres ook het correspondentieadres?	Ja

Adres ook correspondentieadres Ja

Telefoonnummer	04 5.1.2e 128
Telefoonnummer2	0641900034
Faxnummer	

Bijlage(n)

Bijlage

Bijlage type	nadere stukken
Bijlage	202500613-2-R2_Bijlage2_Mooiland_met Huisnummers.pdf

Bijlage

Bijlage type	nadere stukken

Raad van State

Bijlage	202500613-1-R2_bijlage 2 Mooiland_met huisnrs.pdf

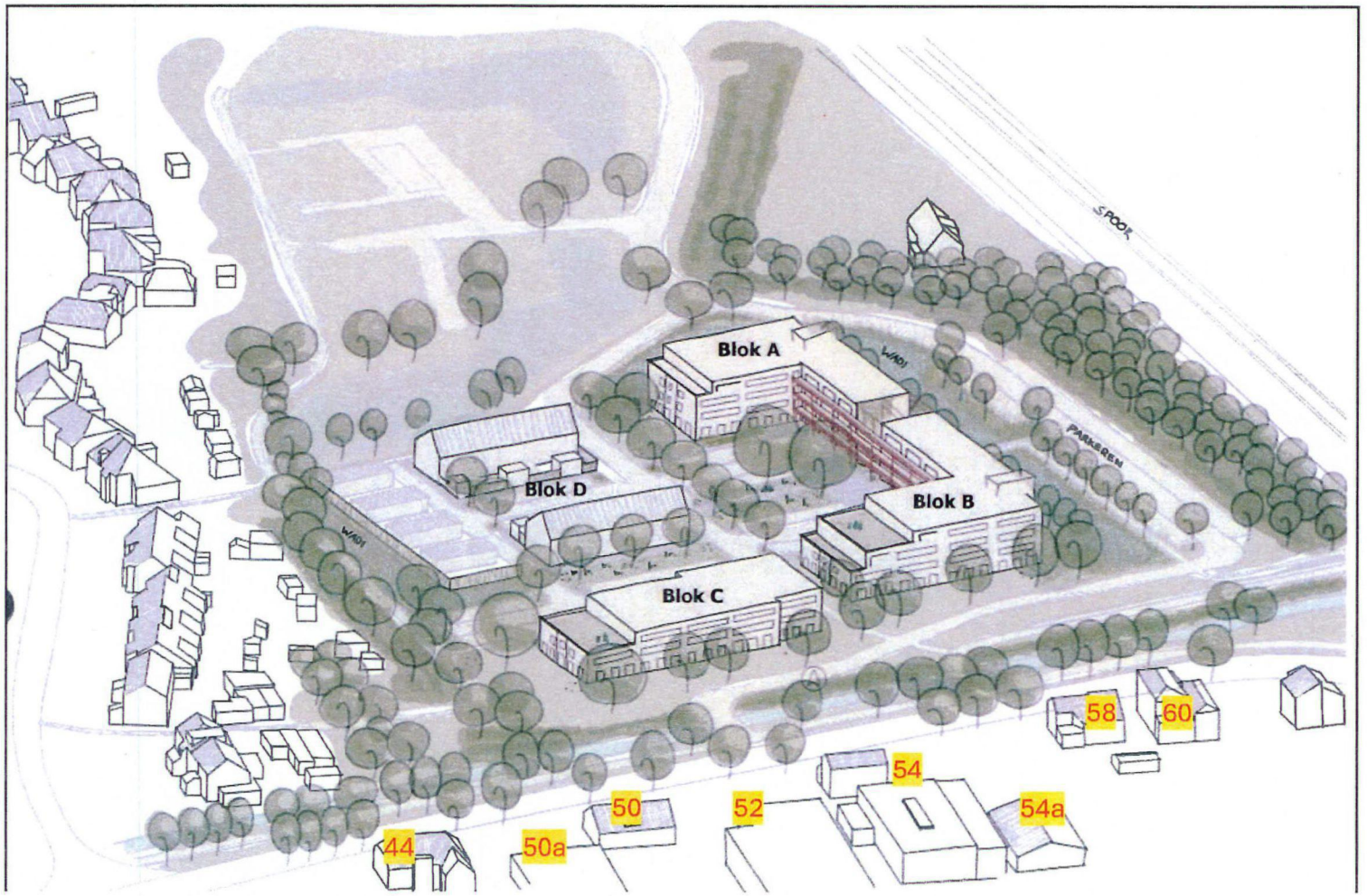
Verzenden

Afhandeling

Referentienummer	8242-8315

Zaaknummer 202500613/1/R2 verzoek voorlopige voorziening Stationskwartier 5.1.2e

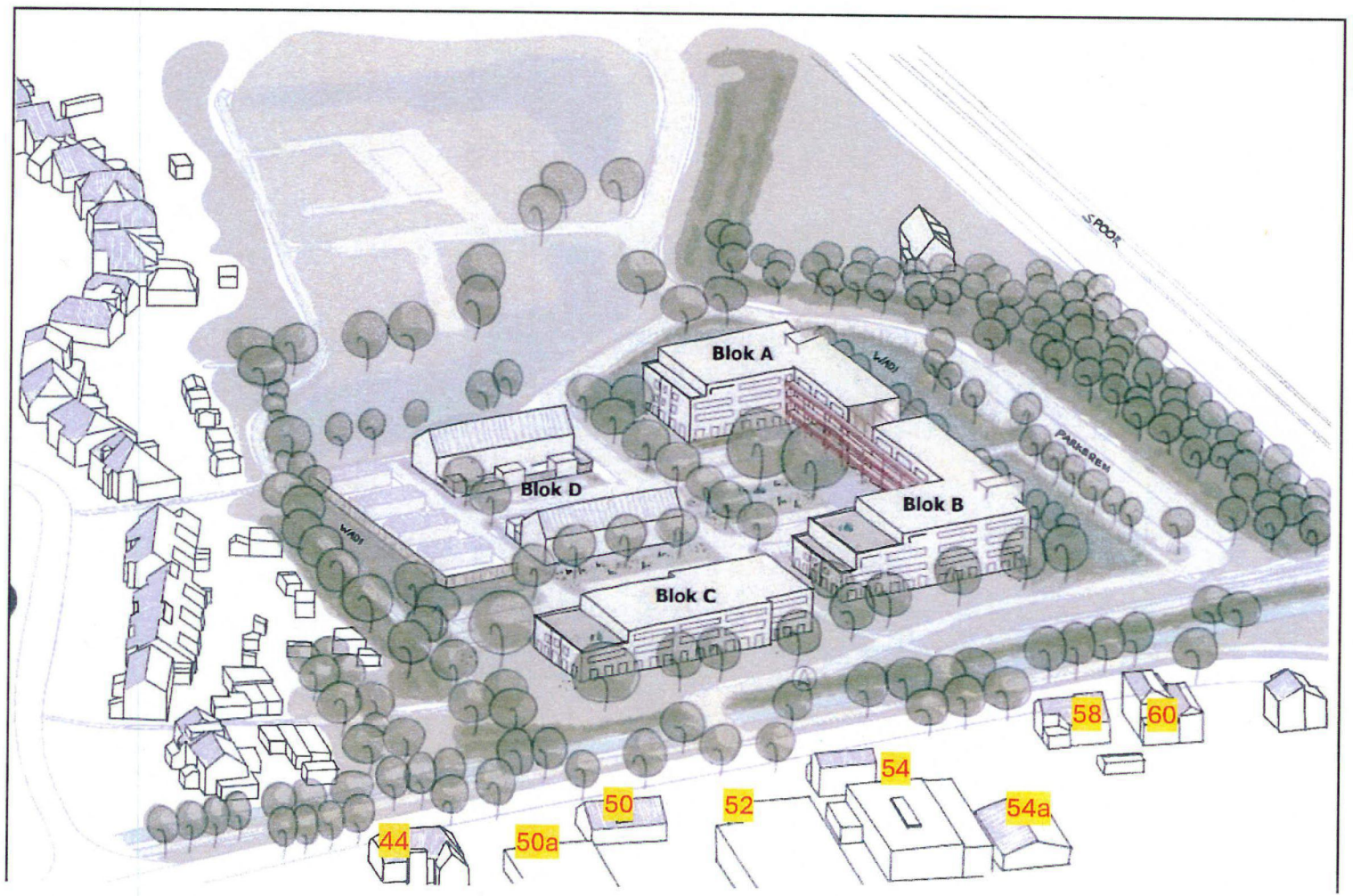
Bijlage 2



https://www.mooiland.nl/projecten/projecten/nieuwbouw-stationskwartier

Zaaknummer 202500613/2/R2 verzoek voorlopige voorziening Stationskwartier 5.1.2e

Bijlage 2



https://www.mooiland.nl/projecten/projecten/nieuwbouw-stationskwartier

Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 11, 13, 14, 15, 16, 17, 20, 22, 23, 24, 25, 27, 28