GEMEENTE OSS
POSTKAMER
Datum: 18 FEB 2025
Afdeling: RG
kopie RO

Raad van de gemeente Oss
5.1.2e
5.1.2e OSS

Datum	Ons nummer	Uw kenmerk
17 februari 2025	202500613/1/R2	5569572

Inlichtingen
5.1.2e
5.1.2e

Onderwerp
Oss
Bp. Stationskwartier 5.1.2e - 2024

Procedure
Beroep

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij stuur ik u stukken die zijn ingediend in bovengenoemde procedure.
De naam en het nummer van deze zaak zijn u eerder meegedeeld. U vindt ze bovenaan dit bericht onder "Onderwerp" en "Ons nummer".

Ik verzoek u naar aanleiding van de stukken een verweerschrift in te dienen. U krijgt daarvoor tot en met 3 maart 2025 de tijd.

Verder verzoek ik u om, als u een besluit als bedoeld in artikel 6:19, eerste lid, van de Algemene wet bestuursrecht hebt genomen of als u dat nog gaat nemen, dit aan de Afdeling te laten weten.

Privacy
De Afdeling stuurt de stukken die u stuurt, door aan de andere partijen. Houdt u daar rekening mee als u stukken met privacygevoelige informatie stuurt. Voor meer informatie gaat u naar www.raadvanstate.nl/privacyverklaring.

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

Hoogachtend,
de griffier

1A

Raad van State

Afdeling Bestuursrechtspraak

Postbus 20019

5.1.2e Den Haag

RAAD VAN STATE
INGEKOMEN
-3 FEB. 2025 13
ZAAKNR.
AAN: R2
BEHANDELD DD: PAR:

29 januari 2025

Geachte leden,

Betr. Beroepsschrift op het Bestemmingsplan Stationskwartier 5.1.2e 2024

Hierbij tekenen wij beroep aan tegen het Bestemmingsplan Stationskwartier 5.1.2e - 2024, vastgesteld door de gemeenteraad te Oss op 12 december 2024.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e Konstruktie B.V.

5.1.2e

5.1.2e Ravenstein

5.1.2e 5.1.2e

5.1.2e

INHOUDSOPGAVE BEROEPSCHRIFT

1. Brief Raad van State 29 januari 2025 - pagina 1
   Beroepschrift en verzoek om voorlopige voorziening om de inwerkingtreding van het bestemmingsplan Stationskwartier 5.1.2e -2024 te schorsen
2. Inhoudsopgave beroepschrift – pagina 2

   BEROEPSCHRIFT
3. De kernpunten van het beroepschrift – pagina 3
4. a- Locatie van de ontsluitingsweg op Schaafdries tussen nr. 52 en nr.54. pg 4

   b- Nota van zienswijze – Toelichting van de gemeenteraad 2. – pagina 4

   c- Nota van zienswijze - Toelichting van de gemeenteraad 2. CROW pagina 7

   d- Situatietekening opstelstroken Schaafdries - pagina 8

   e- Opmerkelijke gang van zaken – pagina 11

5. Gebiedstypering volgens VNG publicatie 'gemengd gebied'. – pagina 13
6. Hoogte van gebouwen 14 m – pagina 13
7. Samenvatting - pagina 14

Bijlage A Gemeenteblad Bestemmingsplan en hogere waarde
'Stationskwartier 5.1.2e – 2024
B Luchtfoto 5.1.2e
C Luchtfoto 17 januari 2024 ontvangen van 5.1.2e gebiedsbeheerder
D Nota van zienswijzen inzake zienswijze 8 en 10
E Zienswijze 6 februari 2024
F Tekening met de rioleringssituatie
G Brief 2 december 2024 van wethouder 5.1.2e met situatietekening
H Motie 'Stront aan de knikker'
I Amendement 5.1.2e komt weerom'
J Email 16oktober2023 _5 oktober 2023 met email 28 maart 2022 Zaadnoordijk
K Email 2november2023 aan Zaadnoordijk
L Foto's 5.1.2e B.V. aan projectleider Zaadnoordijk
M Email 5 februari 2024 van Zaadnoordijk N Brief aan Raadsgriffie 12 maart 2024
N Email aan Raadsgriffie 12 maart 2024
O Toegezonden foto's aan de Raadsgriffie 12 maart 2024
P Brief 8 augustus 2024 aan Zaadnoordijk
Q Email van Zaadnoordijk 19september2024
R Situatietekening van Zaadnoordijk 19 september2024
S Email 1 juli 2024 van Waterschap

3. BEROEPSCHRIFT STATIONSKWARTIER RAVENSTEIN – 2024

Het beroepschrift dienen wij in omdat wij ernstig belemmerd worden en derhalve geschaad worden in onze bedrijfsuitoefening en -ontwikkeling.

Bijlage A Gemeenteblad Bestemmingsplan 'Stationskwartier 5.1.2e ***- 2024***

DE KERNPUNTEN VAN HET BEROEP

Rijla Konstruktie B.V.. Rijla Konstruktie en apparatenbouw is een constructiebedrijf, wij maken grote tot zeer grote constructies en apparaten van metaal; het benodigde materiaal hiervoor en het eindproduct worden aan- en afgevoerd met grote vrachtwagens, die 20 meter of nog langer kunnen zijn. Voor de ontsluiting van het 'Stationskwartier – de Sportvelden' komt de ontsluitingsweg uit op de Schaafdries. Precies op de plaats waar de nieuwe ontsluitingsweg komt, staan al bijna 50 jaar de 20 meter lange vrachtauto's voor laden/lossen of om even stil te staan in afwachting om het erf op te kunnen rijden. Parkeren is ook mogelijk. Wanneer de ontsluitingsweg volgens het bestreden bestemmingsplan wordt aangelegd, en dus blijft liggen tussen nr. 52 en nr. 54, dan vormt dat een groot probleem voor onze bedrijfsvoering, omdat daar dan geen vrachtwagen meer mag en kan staan vanwege de kruising. Er is geen alternatief in de straat. 5.1.2e - van Nuland B.V. van 5.1.2e heeft hetzelfde probleem en heeft hiervoor ook een zienswijze (10) ingediend. Er is echter **een eenvoudige oplossing, de ontsluitingsweg verschuiven naar** 5.1.2e **.**

Voor het bestemmingsplan 'het Stationskwartier – de Sportvelden' geldt gebiedstypering 'gemengd gebied' met richtafstand 50 meter. 'De Sportvelden' ligt precies bij ons aan de overkant van de straat aan de Schaafdries. In hetzelfde bestemmingsplan geldt voor 'de Bendelaar' de typering 'rustig woongebied' met richtafstand 100 meter. **Het betreft vergelijkbare woongebieden. Daarom zou voor 'de Sportvelden ook 100 meter moeten gelden.**

Volgens de plankaart en de regels (hoofdstuk 8.2.2b) in het bestemmingsplan 'Stationskwartier – De Sportvelden' is bij ons tegenover bebouwing met een **goot- en bouwhoogte van 14 m** toegestaan. 5.1.2e **is een landelijk woongebied**, hier is nergens hoogbouw. Wij zitten op het bedrijventerrein de Kolk. Hier mag zelfs nog maar tot 8 meter hoogte gebouwd worden.

4. a LOCATIE VAN DE ONTSLUITINGSWEG OP DE SCHAAFDRIES TUSSEN NR. 52 EN 54

Op nr. 54 zit ons bedrijf, 5.1.2e B.V.. 5.1.2e en apparatenbouw is een constructiebedrijf, wij maken grote tot zeer grote constructies en apparaten van metaal; het benodigde materiaal hiervoor en het eindproduct worden aan- en afgevoerd met grote vrachtwagens, die meestal wel 20 meter lang zijn. Precies op de plaats waar de nieuwe ontsluitingsweg komt, staan al bijna 50 jaar de 20 meter lange vrachtauto's voor laden/lossen of om even stil te staan in afwachting om het erf op te kunnen rijden parkeren. ***Bijlagen B en C***

Wanneer de ontsluitingsweg volgens het bestemmingsplan, blijft liggen tussen nr. 52 en nr. 54, dan vormt dat een groot probleem voor onze bedrijfsvoering, omdat daar dan geen vrachtwagen meer mag staan. De reden is dat je op een kruising en binnen 5 m van de kruising, niet eens mag stil staan met een voertuig, volgens artikel 23 regelement verkeersregels en verkeerstekens. Er is geen alternatieve plaats.

Bovendien is de oplossing is eenvoudig: de ontsluitingsweg ca 40 m opschuiven naar het zuiden, ter hoogte van Schaafdries nr. 5.1.2e.

5.1.2e Nota van zienswijze - Zienswijze 8: *(Bijlage D en E)*

Toelichting van de gemeenteraad 2.

'2. De auto ontsluiting met het zuidelijk deel van het Stationskwartier komt tussen Schaafdries nr. 52 en nr. 54 te liggen. Verder naar het zuiden opschuiven is geen optie omdat er tegenover Schaafdries nr. 50 een overstortvoorziening van het hemelwaterriool ligt. Nog verder naar het zuiden is niet mogelijk in verband met de watergang die daar ligt'.

Twee argumenten, waarom opschuiven naar het zuiden niet zou kunnen.

1e de ontsluitingsweg moet over de A-watergang gelegd worden.

2e Er is tegenover Schaafdries nr. 50 een overstortvoorziening van het hemelwaterriool.

1e argument is onjuist. Langs de Schaafdries en de nieuwbouwwijk het Stationskwartier-de Sportvelden' ligt een sloot, een A-watergang Een A-watergang is de belangrijkste categorie watergang die er is; deze hier is in eigendom van het Waterschap Aa en Maas. Deze dient als belangrijke schakel in watertoevoer en -afvoer in de omgeving. Of je de

ontsluitingsweg legt volgens het bestemmingsplan tussen nr. 52 en 54 , of iets zuidelijker op nr. 50a; in beide gevallen moet de weg over de A-watergang gelegd worden.

Conclusie: het 1e argument, betreft de A-watergang, is niet valide en kan niet bijdragen aan de motivering van het bestemmingsplan op dit onderdeel.

Het 2e argument van de riooloverstort is ook niet valide. In Bijlagenboek 1 bij de stukken op pagina 384 staat een tekening met de rioleringssituatie. ***Bijlage F***. Hier kun je zien wat de locatie is van de riooloverstort is. In de Nota van zienswijze staat dat er een overstortvoorziening van het *hemelwaterriool* is, deze aanduiding is niet correct, er is een *riooloverstort*.

De uitlaat van de riooloverstort zit in de oever van de A-watergang aan de Schaafdries, dus onder het wegniveau. In de hoek van de huidige voetbalvelden is de riooloverstort ergens verstopt, ondergronds tegenover nr. *50a*. Een betonnen bak van 6 bij 34 meter volgens de brief van 2 december 2024 van wethouder 5.1.2e aan de raad. Als bijlage meegestuurd een Situatietekening met extra toevoeging locatie ontsluitingsweg ***Bijlage G***

Het is een bergbezinkvoorziening, deze ligt ondergronds, zoals dat altijd het geval is bij een bergbezinkvoorziening. De bergbezinkvoorziening is van beton, dus daar kun je gewoon met een auto overheen.

Er is maar één stelsel van riolering in de wijk dus ook het vuile water, o.a. van het toilet enz. gaat eventueel via de overstort in de A-watergang aan de Schaafdries, een gemengd stelsel dus. Dit soort riooloverstorten zijn ongewenst in een woonwijk, in het slechtste geval drijven de drollen dan in de watergang rondom de nieuwe wijk, wat volstrekt ongewenst is.

Overigens ligt een riool bijna altijd onder de weg, waarom zou dat dan hier een probleem zijn. Het overtollige rioolwater plus alles wat daar inzit komt in het water gegleden in de watergangen, de uitlaat zit in de oever van de watergang, dus dat is een probleem. De kans op gevaarlijke bacterievorming wordt door pieken in de temperatuur ieder jaar groter. Door klimaatverandering is de kans op een overstort van het riool als gevolg van plensbuien ieder jaar groter. In mei 2023 waren er forse regenbuien. Informatie over de overlast en wat daarmee aan de hand is, zie hoofdstuk 4.e een opmerkelijke gang van zaken met de gemeente.

Door toevoeging van honderden woningen moet er een nieuw rioolstelsel worden aangelegd. De riooloverstort is een gemeentelijke verantwoordelijkheid, aldus het Waterschap. De gemeente is, in de woorden van het Waterschap, probleemeigenaar. In het voortraject heeft Waterschap Aa en Maas meegegeven dat de riooloverstorten potentieel knelpunt is bij een zoeklocatie voor woningbouw, aldus is raadslid 5.1.2e 5.1.2e van Beter Oss schriftelijk medegedeeld. 5.1.2e is de nestor in

het gezelschap van de gemeenteraad. Hij is al 40 jaar bij de gemeente Oss actief en was daarbij 12 jaar wethouder. 5.1.2e *is ook burgercommissielid bij het Waterschap AA en Maas.*

De gemeenteraad kan beslissen wat er met die overstort gebeurt of dat die gesaneerd kan worden en/of verplaatst kan worden

Er zijn grofweg 3 mogelijkheden, zo stelt 5.1.2e in de raadsvergadering van 12 december 2024, met betrekking tot de overstort:

1.De riooloverstort laten liggen, zoals het nu is, je kunt er gewoon overheen met een weg;

2.Geheel verwijderen door onder andere aanpassen van het nog aan te leggen rioolstelsel;

3.De riooloverstort, als die nodig zou zijn, elders aanleggen, waar het minder overlast kan geven.

Dit moet nog worden uitgezocht. Een definitieve uitwerking van het riool wordt pas in een later stadium uitgewerkt zo valt te lezen in het bestemmingsplan!

Dit onderdeel van het bestemmingsplan is hiermee niet met de benodigde zorgvuldigheid tot stand gekomen, althans gemotiveerd. Op deze gronden is dit deel van het bestemmingsplan in strijd met deze algemene beginselen van behoorlijk bestuur.

Het 2e argument in de Nota van zienswijze – zienswijze 8, betreffende 'de overstortvoorziening van het *hemelwaterriool*', de riooloverstort, is ook niet valide.

Conclusie: de 2 argumenten, zowel van de A-watergang en als de riooloverstort zijn niet valide. De ontsluitingsweg kan verschoven worden naar 5.1.2e.

5.1.2e heeft op 28 november 2024 in de commissievergadering Ruimte en in de raadsvergadering op 12 december 2024, het hier bovenstaande, uitgesproken en nader toegelicht.

In de raadsvergadering van 12 december 2024 heeft 5.1.2e onderstaande motie en amendement ingediend.

motie 'Stront aan de knikker' ingediend. *Bijlage H*

'Draagt het college van B&W op: Een onderzoek te doen naar verplaatsing of sanering van de overstort aan de Schaafdries te 5.1.2e *en het resultaat van dit onderzoek voor te leggen aan de gemeenteraad.*

amendement '5.1.2e **komt weerom' ingediend. *Bijlage I*:**

Draagt het college van B&W op om: Het bestemmingsplan met tekeningen zodanig te wijzigen dat de ontsluitingsweg wijk Stationskwartier op de Schaafdries circa 40 meter meer naar het Zuiden wordt gesitueerd.

4.c Nota van zienswijze - Zienswijze 8:

Toelichting van de gemeenteraad 2.

'De speelruimte is dan ook zeer gering en wij vinden de nieuwe locatie een logische plek. Aanvullend onderzoek is niet nodig omdat met een ontsluiting op deze locatie wordt voldaan wordt aan de CROW richtlijnen'.

In de zienswijze hebben wij aandacht gevraagd voor onze problemen c.a. met de locatie van de ontsluitingsweg op nr. 54. In het verkeersonderzoek is geen aandacht besteed aan, geen rekening gehouden met het reilen en zeilen vanuit de bedrijven op het bedrijventerrein de Kolk.

Wij hebben CROW kennisplatform opgezocht 'Wegontwerp en weginrichting'. Daar lezen wij: *'De richtlijnen van CROW helpen professionals om keuzes en afwegingen te maken. Het goed toepassen van richtlijnen is niet altijd eenvoudig en daarom is het nodig dat een wegontwerper voldoende ervaring en (praktijk)kennis heeft'.*

De gemeente heeft een Situatietekening gemaakt. In het volgende hoofdstuk wordt deze tekening uitvoerig behandeld. Deze Situatietekening heeft als ondergrond een zeer vage oude satellietfoto. Deze tekening is een amateuristische opstelling, die wemelt van de fouten. Op een satellietfoto kun je niet door de bomen heen op de weg kijken.
Er zijn meer bronnen nodig om de benodigde informatie te verzamelen.
De vraag rijst of de wegontwerper wel ooit op de Schaafdries is geweest. Wij trekken de zorgvuldigheid waarmee de wegontwerper te werk is gegaan in twijfel. Het wordt niet duidelijk of en hoe de CROW richtlijnen zijn toegepast. De foutieve en ontbrekende gegevens op de Situatietekening doen ernstig vermoeden dat hier mogelijk sprake is van gebrek aan ervaring en (praktijk)kennis van de wegontwerper.

Advies verkeerskundig bureau: Wij zijn voornemens om opdracht te geven aan een verkeerskundige adviesbureau om de verkeerssituatie uit het bestemmingsplan te laten toetsen. Dit advies zal onder meer zijn gericht op de weginrichting en de locatie van de overkluizing en daarmee de ontsluitingsweg.

Conclusie:

De stelling dat de locatie van de ontsluitingsweg (tussen nr. 52 en nr. 54) een logische plek is, omdat aan de CROW richtlijnen is voldaan, kan niet juist zijn. In ieder geval is dat onvoldoende onderbouwd en gemotiveerd. Als in het traject van gegevensverzameling (veel) fouten zijn gemaakt, kunnen de conclusies ook niet kloppen. **De locatie van de**

ontsluitingsweg leggen tussen nr. 52 en nr. 54 is niet logisch en strijdig met een goede ruimtelijke ordening.

Zoals in dit beroepschrift op diverse plaatsen onderbouwd aangegeven is, is de locatie van de **ontsluitingsweg verschuiven naar** 5.1.2e **een eenvoudige oplossing.**

4.d Situatietekening opstelstroken Schaafdries, versie 15 augustus 2024

5.1.2e vervolgt zijn betoog tijdens de gemeenteraadsvergadering op 12 december 2024 met zijn reactie op het onderwerp 'Situatietekening'.

Situatietekening versie 15 augustus 2024 is ca 10 december 2024 door de wethouder als bijlage meegestuurd met zijn brief aan de gemeenteraad van 2 december 2024.

Op die Situatietekening is wel wat aan te merken, er is creatief mee omgegaan, dan wel de satellietbeelden zijn heel erg oud en zeer vaag. Op de situatietekening staan 4 potentiële opstelstroken voor vrachtwagens:

1. Zuidelijke opstelstrook 35,50 meter lengte bij de bocht Schaafdries – Burgemeester van de Wielstraat- Dorskamp
2. Noordelijker opstelstrook 16 meter lengte
3. Noordelijker opstelstrook 15 meter lengte
4. Opstelstrook nabij station 35,75 meter lengte

Door de gemeentelijke toevoeging op de Situatietekening wordt de suggestie gewekt, dat de Schaafdries rechtdoor loopt, zowel aan de zuidelijke kant als ook aan de noordelijke kant, nabij het station.

Bij huisnummer 44 zijn geen 2 opritten, maar 3 stuks. De meest zuidelijke opstelstrook is hierdoor geen 35,5 meter lang, maar slechts 17,5 meter. Op 17,5 meter lengte kan geen vrachtwagen van 20 meter staan.

Omwille van de duidelijkheid, merken wij op: 5.1.2e (a) en Schaafdries 44 zijn buren. Huisnummers 45 tot en met 49 bestaan niet.

Er is aan de zuidelijke kant sprake van een zeer complexe verkeerssituatie. Er is daar een bocht in de Schaafdries. In die bocht komen twee wegen, de Burgemeester van de Wielstraat en de Dorskamp over het fiets/wandelpad heen, uit op de Schaafdries. Er ligt ook nog een aftakking van het fiets/wandelpad, dit loopt rechtdoor van de Schaafdries naar het fiets/wandelpad naast de weg op de Dorskamp.

Advies verkeerskundig bureau: Wij zijn voornemens om opdracht te geven aan een verkeerskundige adviesbureau om de verkeerssituatie uit het bestemmingsplan te laten toetsen. Dit advies zal onder meer zijn gericht op de opstelstroken en de (on)bruikbaarheid daarvan.

Conclusie: de meest zuidelijke opstelstrook is ongeschikt.

De volgende 2 opstelstroken richting het station, van16 en 15 meter lengte, zijn beide te kort voor een vrachtwagen van 20 meter.

Tijdens de raadsvergadering van 12 december 2024 heeft de wethouder al toegegeven dat deze beide plekken ongeschikt zijn.

Gaan we nu verder met de 4e opstelstrook op de Situatietekening; deze is eveneens niet geschikt als opstelplaats. De suggestie wordt gewekt dat de Schaafdries hier rechtdoor loopt. Dat is niet het geval. Direct na woonhuis nummer 58 begint de bocht naar het station en het verhoogde tableau.

In de bermen langs de Schaafdries wordt, beginnend vanaf het station, aan weerszijden een groeiend aantal auto's geparkeerd. Op het tableau van het stationsplein, is het op werkdagen een drukte van belang. Waarschijnlijk door treinreizigers en bezoekers van het bedrijfsverzamelgebouw (met beperkte of geen parkeervoorziening), dat op het stationsplein is gevestigd, tegenover het station. Met de komst van de nieuwbouwwijken zal het nog veel drukker worden.

Als op de 4e opstelstrook een vrachtwagen van 20 meter staat, dan moet al het overige verkeer erlangs op 1 weghelft en is er geen vrij zicht. Bomen, geparkeerde auto's en de 20 meter lange vrachtwagen blokkeren dan het zicht op de bocht. Feitelijk passeer je als automobilist de vrachtwagen blind. Als de vrachtwagen daar op de weg geladen/gelost moet worden, dan is de weg over beide helften afgesloten.

Conclusie: geen van de 4 opstelstroken op de Situatietekening is geschikt.

Blijft over: de zone op de nr. 52 / 54, **de huidige opstelplaats**, dit is een **recht stuk weg**. Dit is een goede en ook de enige plek waar een vrachtwagen kan stilstaan en laden/lossen en parkeren.

Precies op deze plaats, de zone op de nr. 52/54, waar de nieuwe ontsluitingsweg komt, staan al bijna 50 jaar de 20 meter lange vrachtauto's voor laden/lossen of om stil te staan in afwachting om het erf op te kunnen rijden of parkeren. Als ons bedrijfsterrein vol staat met materialen/producten, dan kan een vrachtwagen het terrein niet op; laden of lossen moet dan op de weg gebeuren. Soms moet een vrachtwagen even op de weg wachten, stilstaan, omdat er al een vrachtwagen op het bedrijfsterrein staat. Het komt ook voor dat auto's aan de overzijde van de straat zodanig geparkeerd staan, dat het voor een vrachtwagen niet mogelijk is om bij ons het terrein op te rijden. Een vrachtwagen moet achterwaarts in kunnen steken om het erf op te kunnen rijden en vooruit kunnen steken om weer weg te kunnen rijden, daar moet manoeuvreerruimte voor zijn. Vrachtwagens kunnen aan de achterkant of aan de zijkant geladen/gelost moeten worden. Soms kan het laden/lossen alleen bij ons op het erf, dan moet de vrachtwagen kunnen wachten op de straat tot het mogelijk is om op te rijden. Er kan ook geparkeerd worden. De ontsluitingsweg volgens het bestemmingsplan, tussen nr. 52 en nr. 54, vormt een groot probleem voor onze bedrijfsvoering, want dan kan er daar geen vrachtwagen zelfs meer stil staan. De reden is dat je op een kruising en binnen 5 m van de kruising, niet mag stil staan met een voertuig, volgens artikel 23 regelement verkeersregels en verkeerstekens. Op de 4 opstelstroken op de Situatietekening kan het ook niet, zoals hierboven gemotiveerd is aangegeven.
Dan is er geen plek meer om stil te staan of te laden/lossen op de weg of te parkeren. Dan is aan- en afvoer van materialen en producten niet mogelijk. De ontsluitingsweg verschuiven naar 5.1.2e **is een eenvoudige oplossing, zodat de huidige opstelstrook ter hoogte van 52/54 beschikbaar blijft.**

4.e Een opmerkelijke gang van zaken met de gemeente

Vanaf het begin is de communicatie vanuit de gemeente betreffende het bestemmingsplan 'Stationskwartier – de Sportvelden', alsook de informatieverstrekking van de zijde van de gemeente over het plan niet goed verlopen. De gemeente vroeg de burgers te reageren op het te ontwikkelen bestemmingsplan. Op 6 februari 2022 hebben wij een uitgebreide mail gestuurd, waarbij we ook hebben aangegeven dat wij op voorhand absoluut geen bezwaren hebben met het plan. Vervolgens hebben wij bij een 2e verzoek van de gemeente aan de burgers op 28 maart 2022 nog een brief gemaild. In beide brieven hebben we aandacht gevraagd voor onze bedrijfssituatie in relatie tot het nieuwe bestemmingsplan en gevraagd om een gesprek. Wij hebben geautomatiseerde ontvangstbevestigingen gekregen, maar helaas geen enkele verdere reactie van de gemeente. Verscheidene malen hebben we hierover gebeld met de gemeente. De brieven bleken niet bekend.

Zodoende hebben we de beide brieven meerdere malen verstuurd. Na anderhalf jaar is het ons gelukt om een afspraak te maken met de projectleider, 5.1.2e 5.1.2e. Op 25 september 2023 was ze hier voor een gesprek op kantoor. Ze zei toen dat ze niets af wist van onze email-brieven. Ze vroeg om deze nogmaals door te sturen. Ongelooflijk, we hebben er tevoren aan de telefoon nog met haar over gesproken! Op 5 oktober 2023 hebben wij een email gestuurd met onze emailbrief van 28 maart 2022. ***Bijlage J*** We hebben 5.1.2e onze concrete situatie nader toegelicht en vervolgens op haar verzoek de foto's toegestuurd. ***Bijlage K en L*** Mevrouw zou onze mails gaan lezen en het e.e.a. gaan uitzoeken. Vanwege haar vakantie in oktober 2023, zou het wel november of december 2023 kunnen worden alvorens ze in de gelegenheid zou zijn om ons een persoonlijke reactie te geven. Die reactie kwam niet. Alleen een concept-bestemmingsplan eind december 2023.

Vervolgens hebben we een afspraak gemaakt. Op 17 januari 2024 was er een buurtoverleg met de projectleider 5.1.2e en de gebiedsbeheerder 5.1.2e 5.1.2e. De gemeente zegde toe verschillende opties te gaan bekijken. Er zou een nieuwe afspraak komen. Op 5 februari 2024 ontvingen we een emailbericht, 2 dagen voor de deadline voor het indienen van een zienswijze. ***Bijlage M***

Een (reactie voor een) vervolgafspraak kwam er niet. In de email van 5 februari 2024 geeft 5.1.2e aan dat er overleg is geweest met *ontwerpers, wegbeheerder en verkeerskundigen*. Hier was uitgekomen, dat optie 2 in de email, **de locatie van de ontsluitingsweg op 50a, niet kan, omdat daar een externe overstort van de randvoorziening ligt.**

Op 12 maart 2024 hebben we een email gestuurd aan de Raadsgriffie met foto's van diverse producen. ***Bijlagen N en O***

Op 11 juli 2024 hadden we op ons kantoor een afspraak met 5.1.2e naar aanleiding van het concept-akoestisch rapport. Tijdens dit gesprek, gaf 5.1.2e 5.1.2e een **andere reden aan waarom de ontsluitingsweg op 50a niet zou kunnen, namelijk: dat kost geld!**

We hebben tijdens dat gesprek twee keer gevraagd om met een deskundige om de tafel te gaan zitten, ten einde tot een oplossing te komen betreft de locatie van de ontsluitingsweg. Dit werd afgewimpeld. Van dit gesprek zijn geluidsopnames gemaakt. Op 8 augustus 2024 stuurden wij een reactie op het concept-akoestisch rapport. In deze brief hebben wij het verzoek herhaald om met een deskundige om de tafel te gaan om het op te lossen. ***Bijlage P***

Op 19 september 2024 hebben wij van 5.1.2e een email ontvangen met als bijlage **een Situatietekening** met 4 opstelstroken. ***Bijlage Q en R*** Dat is dezelfde situatietekening als de welke door de wethouder omstreeks 10 december 2024 toegestuurd is aan de gemeenteraad, zij het zonder verdere aanduiding t.b.v. de raad. Wij hebben geschreven dat de weergave op de bijlage niet overeenkomt met de concrete situatie. Op 8 en 14 oktober 2024 is er wederzijds contact via email geweest, om in gesprek te gaan over de (fouten in de) Situatietekening. Het laatste emailbericht is geweest dat 5.1.2e afwezig zou zijn tot 28 oktober 2024. Wij hebben nog de voicemail ingesproken, maar er is helaas geen reactie meer gekomen van gemeente zijde.

Wij hebben getracht om bij het Waterschap informatie te krijgen over de overkluizing van de A – watergang en de riooloverstort. Ons is op 1 juli 2024 medegedeeld dat er van de gemeente een schets gekomen zou zijn bij het Waterschap. Verdere informatie wilden ze niet verschaffen, de email werd cc naar de gebiedsbeheerder van de gemeente, 5.1.2e 5.1.2e gestuurd. Het is ons niet gelukt om daar informatie te krijgen. ***Bijlage S***

Hoe komt 5.1.2e erbij om zulke uitspraken te doen. Een definitieve uitwerking van het riool wordt pas in een later stadium uitgewerkt zo valt te lezen in het bestemmingsplan! Dit moet nog onderzocht worden. De gemeenteraad moet hierover beslissen.

Zoals hierboven uitvoerig onderbouwd, heeft 5.1.2e aangegeven dat er grofweg 3 opties zijn. Zijn conclusie is dat de riooloverstort geen enkele belemmering vormt om de ontsluitingsweg op 5.1.2e te situeren. Het maakt ook niet uit wat de locatie van de overkluizing over de A-watergang is. De hemelwaterafvoer vanaf het bedrijventerrein naar de A-watergang moet ook nog betrokken worden, deze toevloed van water is bij de gemeente nog steeds niet bekend.

5 Gebiedstypering volgens VNG publicatie 'gemengd gebied'

Ten onrechte wordt het zuidelijk plangebied van het 'Stationskwartier-de Sportvelden' aangemerkt als gebiedstype 'gemengd gebied'. De in de VNG publicatie gehanteerde richtafstand voor 'gemengd gebied', is bij milieucategorie 3.2 is 50 meter. Bij de typering 'rustig woongebied' is de bijbehorende richtafstand bij milieucategorie 3.2 100 meter. Het bestemmingsplan 'Stationskwartier' omvat ook 'de Bendelaar' fase 2. Hier is wel de typering 'rustige woonomgeving' van toepassing volgens het bestemmingsplan. De Bendelaar ligt ingeklemd tussen het spoor en de nabij gelegen 5.1.2e , verder agrarische bedrijven, het station. Daarbij zij opgemerkt, de 5.1.2e is een veel drukkere weg dan de Schaafdries. De 5.1.2e doorsnijdt het vitale hart van 5.1.2e . Zowel op de 'Sportvelden' als op 'de Bendelaar' worden alleen woningen gebouwd. **Daarom verwachten de toekomstige bewoners dat ze in een 'rustig woongebied' komen te wonen. De gebiedstypering wordt niet consequent toegepast op de verschillende plangebieden binnen hetzelfde bestemmingsplan.**

6 Hoogte van de gebouwen 14 m

Volgens de plankaart en de regels (hoofdstuk 8.2.2b) in het bestemmingsplan 'Stationskwartier – De Sportvelden' is bij ons tegenover bebouwing met een **goot- en bouwhoogte van 14 m** toegestaan. 5.1.2e is een landelijk woongebied, hier is nergens hoogbouw. Wij zitten op het bedrijventerrein de Kolk. Hier mag zelfs maar tot 8 meter hoogte gebouwd worden.

7 Samenvatting

In het voorgaande hebben wij gemotiveerd aangegeven dat wij door het bestemmingsplan 'Stationskwartier 5.1.2e – 2024' ernstig belemmerd worden en derhalve geschaad worden in onze bedrijfsuitoefening en bedrijfsontwikkeling. Bij de vaststelling van een bestemmingsplan moet de raad bestemmingen aanwijzen en regels geven die de raad uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening nodig acht. De raad heeft daarbij beleidsruimte en moet de betrokken belangen afwegen. Deze belangen zijn in dit geval niet voldoende in kaart gebracht, althans niet juist afgewogen voor zover het gaat om de overkluizing en ontsluiting ter hoogte van ons perceel.

Aan- en afvoer van materieel en producten wordt onmogelijk.

Onveilige verkeerssituatie en ernstig bemoeilijkte toegang tot ons bedrijf.

Motivatie van de gemeente betreffende de riooloverstort is volstrekt invalide. De ontsluitingsweg kan er gewoon overheen gelegd worden. Motivatie A-watergang is volstrekt invalide. Het maakt niet uit waar de weg over de A-watergang komt. De beide argumenten van de gemeente, dat de locatie van de ontsluitingsweg niet op 5.1.2e 5.1.2e zou kunnen, zijn niet valide. Er is een amendement en een motie hierover ingediend.

De voorgestelde opstelstroken op de Situatietekening voldoen geen van alle; de tekening bevat fouten en komt niet overeen met de situatie ter plaatse. De stelling van de gemeente dat de locatie van de ontsluitingsweg (tussen nr. 52 en 54.) een logische plek is, is derhalve onjuist.

Onprofessionele en nalatige behandeling door de gemeente welke grenst aan blokkeren van onze mogelijkheden om in goede orde te overleggen en zo bij te dragen aan een goede en veilige plaatsing van de ontsluitingsweg. Vanwege deze gang van zaken zijn en worden wij geheel onnodig op grote kosten gejaagd; daarbij vergt het voor ons veel tijd en moeite.

Een alternatief voor de ontsluitingsweg is eenvoudig te realiseren door deze ontsluitingsweg circa 40 meter naar het Zuiden te leggen, ongeveer ter hoogte van huisnummer 50a, zodat de huidige opstelstrook ter hoogte van 52/54 beschikbaar blijft.

De gebiedstypering wordt niet consequent toegepast op de verschillende plangebieden binnen hetzelfde bestemmingsplan. De typering 'rustig woongebied' moet ook gelden voor 'de Sportvelden'.

5.1.2e is een landelijk gebied, nergens is hoogbouw. Hoogbouw tot 14 m is niet passend. Wij zitten op het bedrijventerrein de Kolk aan de Schaafdries, tegenover de 'Sportvelden' op het bedrijventerrein de Kolk; bij ons mag maar tot 8 m hoogte gebouwd worden.

Op deze gronden verzoeken wij de Afdeling om dit beroepschrift gegrond te verklaren en het bestemmingsplan in zoverre te vernietigen en eventueel het bevoegd gezag na vernietiging een nieuw besluit te laten nemen met inachtneming van uw uitspraak.

GEMEENTEBLAD

Officiële uitgave van de gemeente Oss

NaN ?

A

BESTEMMINGSPLAN EN HOGERE WAARDE 'STATIONSKWARTIER RAVENSTEIN - 2024'

De gemeenteraad van Oss heeft op 12 december 2024 het bestemmingsplan 'Stationskwartier Ravenstein - 2024' vastgesteld. Burgemeester en wethouders van Oss hebben op 5 november 2024 een hogere waarde vastgesteld. Hieronder staat wat dit betekent. Ook leest u wat u kunt doen als u het niet eens bent met het bestemmingsplan of de hogere waarde.

Wat is een bestemmingsplan?

In een bestemmingsplan staat welke ruimtelijke functies ('bestemming') een gebied, terrein of een perceel grond heeft. Bijvoorbeeld wonen, natuur, recreatie of bedrijf. Ook regelt een bestemmingsplan of men op die grond mag bouwen. Dit is bijvoorbeeld belangrijk als u een vergunning vraagt om te bouwen. De gemeente kijkt dan of uw bouwplan in het bestemmingsplan past.

De gemeenteraad stelt bestemmingsplannen vast. Dit staat in artikel 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening.

Waar gaat het bestemmingsplan 'Stationskwartier 5.1.2e **- 2024' over?**

Het bestemmingsplan 'Stationskwartier 5.1.2e - 2024' gaat over een woningbouwontwikkeling ten noorden en ten zuiden van de spoorlijn; ten zuiden van het spoor op de locatie van de voetbalvelden en ten noorden van het spoor op een agrarisch perceel aan De Bendelaar. Het plan maakt de bouw van circa 330 woningen mogelijk.

Het bestemmingsplan wijkt af van het ontwerpbestemmingsplan

Van 28 december 2023 tot en met 7 februari 2024 kon u reageren op het ontwerp van het bestemmingsplan. Het vastgestelde bestemmingsplan is op een aantal punten anders dan het ontwerpbestemmingsplan. De verschillen staan vermeld in een 'Nota van zienswijzen en wijzigingen'.

Wat houdt het besluit hogere waarde in?

De Wet geluidhinder regelt hoeveel geluid er bij woningen mag zijn door het verkeer op een weg of spoorweg of door bedrijven. In sommige gevallen mag de gemeente meer geluid toestaan. Burgemeester en wethouders nemen daar dan een apart besluit over. Dit heet een 'besluit hogere waarde'.

In dit geval veroorzaken de spoorlijn Nijmegen – 's-Hertogenbosch en de weg De Rijt te veel geluid voor de toekomstige woningen. Hiervoor heeft het college van burgemeester en wethouders een besluit hogere waarde genomen.

U kunt het bestemmingsplan, het besluit hogere waarde en de overige stukken bekijken

U kunt vanaf donderdag 19 december 2024 tot en met donderdag 30 januari 2025 de volgende stukken bekijken:

1. het besluit van de gemeenteraad over het bestemmingsplan
2. het bestemmingsplan
3. andere stukken over het bestemmingsplan, zoals de toelichting en de 'Nota van zienswijzen en wijzigingen'
4. het besluit van burgemeester en wethouders over de hogere waarde

U kunt deze stukken bekijken:

1. op de landelijke website https://omgevingswet.overheid.nl (onderdeel 'Regels op de kaart')
2. (op afspraak) digitaal bij de balie Bouwen, Milieu en Leefomgeving in het gemeentehuis aan de 5.1.2e in Oss. U moet hiervoor een afspraak maken via telefoonnummer 5.1.2e. U kunt een afspraak maken voor elke werkdag (maandag tot en met vrijdag) tussen 9.00 uur en 16.00 uur.

A

De bronbestanden van het bestemmingsplan zijn digitaal beschikbaar op https://digitaleplannen.nl/0828/.

Het identificatienummer van het bestemmingsplan is NL.IMRO.0828.BPstationskwrtrrvn-VG01.

Wat kunt u doen als u het niet eens bent met het bestemmingsplan en/of het besluit hogere waarde?

Bent u het niet eens met het bestemmingsplan of het besluit hogere waarde? Dan kunt u hiertegen beroep instellen. Dat wil zeggen dat u een brief (een 'beroepschrift') stuurt aan de Raad van State. Daarin legt u uit waarom u het er niet mee eens bent. U kunt dit doen van vrijdag 20 december 2024 tot en met donderdag 30 januari 2025.

U kunt alleen beroep instellen als u:

1. belang hebt bij het bestemmingsplan of het besluit hogere waarde, of
2. hebt gereageerd (een zienswijze hebt ingediend) op het ontwerpbestemmingsplan of het ontwerpbesluit hogere waarde.

Voor het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan geldt nog het volgende.

Het bestemmingsplan laat circa 330 woningen toe. Daardoor is afdeling 2 van hoofdstuk 1 van de Crisis- en herstelwet van toepassing. Dit betekent dat:

1. u uw beroepsgronden in het beroepschrift moet opnemen
2. uw beroep niet-ontvankelijk wordt verklaard, als u binnen de beroepstermijn geen gronden indient, en
3. u deze gronden na afloop van de beroepstermijn niet meer kunt aanvullen

U stuurt uw beroepschrift aan:

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State

Postbus 20019

2500 EA DEN HAAG

U kunt uw beroepschrift ook indienen via het Digitaal loket van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Stelt u uiterlijk 30 januari 2025 in? Dan kunt u de Voorzieningenrechter van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State vragen om een voorlopige voorziening te treffen. Dit betekent dat de Voorzieningenrechter een voorlopige uitspraak doet over uw beroep. De Afdeling doet dan later een definitieve uitspraak.

De Voorzieningenrechter kan alleen een voorlopige uitspraak doen als er snel een uitspraak nodig is.

U moet betalen om beroep in te stellen of een voorlopige voorziening te vragen.

Op de site www.raadvanstate.nl leest u meer over het indienen van een beroepschrift en hoeveel dit kost.

Wanneer treden het bestemmingsplan en het besluit hogere waarde in werking?

Het bestemmingsplan en het besluit hogere waarde treden in werking op 31 januari 2025 maar ze treden nog niet in werking als er iemand vóór 31 januari 2025 een verzoek om voorlopige voorziening indient. De inwerkingtreding hangt dan af van de uitspraak van de Voorzieningenrechter.

Hebt u nog vragen?

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

GEMEENTE Oss

B



SCALE 1 : 500

5 0 5 10 15

METERS

N

9



b

Zienswijze 8

Samenvatting zienswijze

1. Reclamant heeft een bedrijf in milieucategorie 3 op 30 meter afstand van het plangebied.
   De richtafstand van 50 meter die in paragraaf 5.8.1 van de toelichting wordt genoemd, wordt niet gehaald. Dit wordt gemotiveerd met het gegeven dat al *andere woningen dichterbij liggen.*
   Deze conclusie kan zonder akoestisch onderzoek niet worden getrokken.
   Onderzoek is nodig om te voorkomen dat het bedrijf door de nieuwbouw in haar geluidsruimte wordt beperkt.
   De foto op p. 75 is onjuist; perceelnr. 1112 hoort ook tot de inrichting. Deze woning beperkt het bedrijf dus niet. Gekeken moet worden naar de afstand tussen loods en woning op nr. 50 (33 meter).
   Het bedrijf moet nu rekening houden met woningen op meer dan 30 meter afstand. De afstand tot het plangebied is kleiner dus dat de bedrijfsvoering niet wordt belemmerd kan niet zomaar worden gesteld.
   Ook kan niet zondermeer worden gezegd dat het niet realistisch is dat bedrijfsactiviteiten in de hoogste toegestane categorie niet uitgevoerd gaan worden langs de Schaafdries. Het bestemmingsplan maakt dit mogelijk en percelen kunnen worden gewijzigd. Er kunnen ook loodsen op de locatie van woningen.
2. Het verkeerskundig onderzoek (bijlage 8) schetst de ontsluitingen. Dit komt tegenover het bedrijf. De ontsluiting is in strijd met een goede R.O.
   Dit onderzoek gaat niet in op verkeer van het bedrijventerrein. Is de ontsluiting verkeersveilig? Wordt het bedrijf hierdoor niet belemmerd? Reclamant voorziet een probleem voor manoeuvrerend zwaar vrachtverkeer. Hoe veilig is het voor voetgangers/fietsers?
   De ontsluiting kan ergens tussen nr. 50 en 62 komen als gebiedsontsluiting. Hier is geen verdere vergunning voor nodig. Het verkeerskundig onderzoek is hiervoor onvoldoende omdat het de verkeersbewegingen van het bedrijventerrein niet heeft meegenomen en onduidelijk is of de bedrijfsvoering niet wordt belemmerd.
3. Het besluit hogere waarde; een deel van het plangebied ligt binnen de geluidzone van 5.1.2e, de Rijt, Stationssingel en Schaafdries en het spoor. De geluidsbelasting van de Schaafdries, Stationssingel en 5.1.2e is niet onderzocht. Ook industrielawaai is niet meegenomen. Het verkeerskundig onderzoek is onvolledig gemotiveerd.

Verzoek om nader onderzoek uit te voeren en de conclusies zonodig te herzien. Zodat belangen van bedrijf goed worden geborgd en er in de toekomst geen problemen zijn.

Besluit

Wij vinden de zienswijze deels gegrond en deels ongegrond.

Wijzigingen in bestemmingsplan

De begrenzing van het plangebied is aangepast door het weggedeelte Schaafdries dat in het ontwerpplan zat, buiten de plangrenzen te laten. Aan dit weggedeelte wijzigt niets. De watergang blijft voor een klein gedeelte wel deel uitmaken van het plangebied omdat hier een overkluizing moet komen voor een toegang tot het plangebied.

De locatie van de ontsluiting van het plangebied op de Schaafdries is toegevoegd aan de plankaart.

In de bestemming Woongebied is een zone van (minimaal) 50 meter opgenomen (vanaf de bestemming Bedrijf) waarbinnen geen woonfuncties zijn toegestaan (aanduiding sba-1 in combinatie met een vrijwaringszone).

Toegevoegd als Bijlage 29 is Rapportage Gebiedsontwikkeling Stationskwartier Ravenstein; onderzoek industrielawaai, d.d. 14 oktober 2024 (10909-59387-08).

Toelichting van de gemeenteraad

1. Wij hebben aanvullend onderzoek uitgevoerd naar industrielawaai om de gevolgen van de nieuwe woonwijk te onderzoeken. Hiertoe is Bijlage 29 'Gebiedsontwikkeling Stationskwartier Ravenstein, onderzoek industrielawaai' toegevoegd aan de stukken. De ruimtelijke/akoestische inpasbaarheid van de

D

voorgenomen woningbouwontwikkeling in de nabijheid van het bedrijventerrein De Kolk is onderzocht.
Voor de beoordeling van de akoestische inpasbaarheid van de voorgenomen ontwikkeling van het 'Stationskwartier' is de werkwijze gehanteerd conform de VNG-publicatie 'Bedrijven en milieuzonering'. Uit stap 1 is gebleken dat voldaan wordt aan de richtafstanden ten aanzien van de omliggende bedrijven, uitgezonderd voor de inrichting Rijla Konstruktie en Apparatenbouw. Daarom is aanvullend akoestisch onderzoek uitgevoerd voor deze inrichting. In het onderzoek is de geluiduitstraling van de inrichting berekend op basis van de vastgestelde representatieve bedrijfssituatie. De optredende geluidniveaus zijn beoordeeld volgens het stappenplan van de VNG-publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' voor een gemengd gebied. Het onderzoek is uitgevoerd volgens de 'Handleiding Meten en Rekenen Industrielawaai' (1999).
Uit het akoestisch onderzoek is gebleken dat:

- Uit de toets van de berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus volgt dat binnen het projectgebied 'Stationskwartier' voldaan wordt aan de richtwaarden volgens stap 2 van de VNG-publicatie voor een gemengd gebied. Bij de bestaande (bedrijfs)woningen aan de Schaafdries wordt eveneens voldaan aan de normstelling uit het Activiteitenbesluit milieubeheer.
- Uit de rekenresultaten betreffende de maximale geluidniveaus blijkt dat binnen het projectgebied 'Stationskwartier' voldaan wordt aan de richtwaarden volgens stap 2 van de VNG-publicatie voor een gemengd gebied. Bij de bestaande (bedrijfs)woningen aan de Schaafdries wordt eveneens voldaan aan de normstelling uit het Activiteitenbesluit milieubeheer.
- Uit de rekenresultaten blijkt tot slot dat het langtijdgemiddeld geluidniveau als gevolg van de verkeersaantrekkende werking (indirecte hinder) ruimschoots voldoet aan de richtwaarde uit de VNG-publicatie.
- Volgens de beoordelingssystematiek is er dan geen sprake van indirecte hinder.

Op basis van voorgaande beoordeling wordt een ruimtelijke inpassing mogelijk geacht en is er ter plaatse van het plangebied 'Stationskwartier' sprake van een aanvaardbaar akoestisch woon- en leefklimaat.

Desondanks hebben we voor de borging van een goed woon- en leefklimaat in de bestemming Woongebied een zone opgenomen van minimaal 50 meter vanaf de grens van de bedrijfspercelen aan de Schaafdries waarbinnen geen woonfuncties zijn toegestaan. Hiermee borgen we de belangen van de bedrijven aan de Schaafdries en zorgen we voor een goed woon- en leefklimaat.

Het onderzoek industrielawaai is in conceptvorm aan reclamant voorgelegd. Reclamant heeft een aantal opmerkingen op het onderzoek gegeven. Het rapport is daar op onderdelen nog op aangepast.

2. De auto aansluiting met het zuidelijk deel van het Stationskwartier komt tussen 5.1.2e en nr. 54 te liggen.
Verder naar het zuiden schuiven is geen optie omdat er tegenover Schaafdries nr. 50 een overstortvoorziening van het hemelwaterriool ligt. Nog verder naar het zuiden is niet mogelijk in verband met de watergang die daar ligt.
Opschuiven naar het noorden zorgt ervoor dat de autoaansluiting te dicht bij de fietsaansluiting richting de fietstunnel komt te liggen. Voor de verkeersveiligheid is het belangrijk dat beide aansluitingen niet te dicht bij elkaar liggen in verband met mogelijke conflicten.
Na opmerkingen van bewoners over de eerdere ligging van de autoaansluiting is ervoor gekozen om de aansluiting niet met een bestaande inrit te combineren. De speelruimte is dan ook zeer gering en wij vinden de nieuwe locatie een logische plek.
Aanvullend onderzoek is niet nodig omdat met een ontsluiting op deze locatie wordt voldaan aan de (CROW) richtlijnen.

3. Dit deel van de zienswijze richt zich op het ontwerpbesluit hogere waarde. In het definitieve besluit hogere waarde (Bijlage 32 bij de toelichting) motiveren wij waarom reclamant niet-ontvankelijk is met zijn zienswijze op dit besluit. Het betreft een vraag naar het geluid vanaf de diverse omliggende wegen op het plangebied.
Dit is onderzocht in het akoestisch onderzoek (bijlage 18 van de toelichting).

D

worden, dat is bij de aansluiting met de 5.1.2e en de oprit naar De Rijt nr. 1. Dat zorgt ervoor dat er civiele kunstwerken aangelegd moeten worden zoals duikers en/of bruggen. Ook zorgt de watergang, zoals de locatie nu in het ontwerp zit, voor een mooie overgang van de weg naar het landschap.

Geluid wegverkeer
De geluidssituatie ten gevolge van het verkeer op De Rijt is aanvullend onderzocht (Bijlage 27 bij de toelichting). Het woongebied aan de Bendelaar zal (hoofdzakelijk) via De Rijt naar de 5.1.2e ontsloten worden. Daarmee is een grote toename in de verkeersintensiteit op De Rijt te verwachten. De Rijt dient daarom verbreed te worden. Daarbij zal de maximum snelheid worden teruggebracht naar 30 km/h met een wegdek van asfalt. Er is een reconstructieonderzoek Wet geluidhinder uitgevoerd. In beginsel hoeven 30 km/h-wegen geen toetsing aan de normen uit de Wet geluidhinder. De situatie is in het kader van een goede ruimtelijke ordening beschouwd, als ware het een formeel te toetsen situatie. Er is sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder wanneer een toename van 2 dB of meer ten opzichte van de grenswaarde, dit is de geluidbelasting in de bestaande situatie, geconstateerd wordt.

Uit het onderzoek blijkt dat voor de betreffende woning geen sprake is van een reconstructiesituatie. Bovendien is de geluidsbelasting op de woning niet hoger dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Ten opzichte van de huidige situatie is sprake van een afname van de geluidsbelasting, als gevolg van het verlagen van de maximum snelheid en het verleggen van de weg-as.
In het akoestisch onderzoek is rekening gehouden met de verkeersgeneratie van de ontwikkelingen in plangebied Stationskwartier.

Hierdoor is er ook geen noodzaak voor een (groene) geluidswal en achten wij geen reden aanwezig om deze aan te leggen.

Trillingen
Er is aanvullend onderzoek gedaan en vastgelegd in de Notitie Herontwikkeling Stationskwartier Ravenstein; trillingen ontsluitingsweg De Rijt d.d. 29 april 2024 (Bijlage 31 bij de toelichting). Daarbij is gekeken naar zowel de bouwfase als de beoogde situatie. Op basis van de situatie van de bestaande weg, met de huidige afstand tot de woningen en wegintensiteit, kan tijdens de bouwfase het risico op trillingshinder conform SBR-B in de woningen De Rijt 1 en De Rijt 2 worden uitgesloten.
Op basis van de situatie van de toekomstige ontsluiting, met de voorziene afstand tot de woningen, daling van de toegestane maximumsnelheid, toepassen van een geasfalteerd wegdek en toekomstige weg-intensiteit, wordt het risico op trillingshinder in de toekomstige situatie als laag ingeschat.
Evenals de kans op hinder, wordt het risico op schade door trillingen in de toekomstige situatie niet hoger ingeschat dan die van een algemeen geaccepteerd risico.

Wij vragen de ontwikkelende partij om een voor- en na opname te doen.

Luchtkwaliteit
In paragraaf 5.8.6 van de toelichting van het bestemmingsplan (Luchtkwaliteit) wordt onder het kopje "Bijdrage initiatief" aangegeven dat het project als NIBM wordt beschouwd. De afkorting NIBM staat voor 'Niet in betekenende mate bijdragen' aan de luchtverontreiniging. Het gaat dan bijvoorbeeld om een ruimtelijk project of (te vergunnen) activiteit, waarvan de bijdrage aan de luchtverontreiniging klein is. Dan is geen toetsing aan de grenswaarden luchtkwaliteit nodig.
Gezien er ruim 300 woningen voor dit plan beoogd zijn, is de aanname zoals gedaan in de toelichting correct. Met betrekking tot extra uitstoot van verkeer mag geconcludeerd worden dat geen toetsing aan de grenswaarden luchtkwaliteit noodzakelijk is.

Zienswijze 10

Samenvatting zienswijze
De ontsluiting voor Stationskwartier is beoogd tegenover het perceel van reclamanten. Tussen Schaafdries 62 en 50 kan een gebiedsontsluiting worden gerealiseerd. Het onderzoek (bijlage 8) stelt dat de weg de toegenomen verkeersintensiteit goed kan

D

verwerken. Reclamant kan zich niet in deze conclusies vinden. Wat is het effect van de ontsluitingsweg op de bedrijfsvoering en is er sprake van een goed woon- en leefklimaat? De conclusies kunnen niet met zekerheid worden getrokken door het onvolledig gemotiveerde verkeerskundig onderzoek. Verzoek om nader onderzoek uit te voeren en de conclusie dat de weg de verkeersintensiteiten aan kan en de gebiedsontsluiting geen belemmering vormt voor de bedrijfsactiviteiten van de ondernemers aan de Schaafdries zonodig te herzien.

Besluit
Wij vinden de zienswijze deels gegrond en deels ongegrond.

Wijzigingen in bestemmingsplan
De begrenzing van het plangebied is aangepast door het weggedeelte Schaafdries dat in het ontwerpplan zat, buiten de plangrenzen te laten. Aan dit weggedeelte wijzigt niets. De watergang blijft voor een klein gedeelte wel deel uitmaken van het plangebied omdat hier een overkluizing moet komen voor een toegang tot het plangebied.

De locatie van de ontsluiting van het plangebied op de Schaafdries is toegevoegd aan de plankaart.

In de bestemming Woongebied is een zone van (minimaal) 50 meter opgenomen (vanaf de bestemming Bedrijf) waarbinnen geen woonfuncties zijn toegestaan (aanduiding sba-1 in combinatie met een vrijwaringszone).

Toegevoegd als Bijlage 29 is Rapportage Gebiedsontwikkeling Stationskwartier 5.1.2e ; onderzoek Industrielawaai, d.d. 14 oktober 2024 (10909-59387-08).

Toelichting van de gemeenteraad
Deze zienswijze komt overeen met de zienswijze onder nr. 8.
Voor onze uitgebreide toelichting volstaan wij hier met een verwijzing naar onze toelichting bij nr. 8.

Zienswijze 11

Samenvatting zienswijze
Wat is de impact van het bestemmingsplan op de ontwikkelingsmogelijkheden van het bedrijf van reclamant, een hondenfokkerij en paardenhouderij.

1. Alleen de richtafstanden voor een hondenfokkerij zijn in het plan opgenomen. Verzoek is ook de richtafstanden van een paardenhouderij op te nemen zodat een volledig beeld van de effecten ontstaat.
2. Client heeft in 2016 een akoestisch onderzoek laten uitvoeren (zit als bijlage bij de zienswijze). Toen is gerefereerd aan woningen op ruim 400 meter afstand. Het nieuwe plan maakt woningen op 260 meter afstand mogelijk. Voldoet de *geluidsbelasting hier aan de normen? En worden de ontwikkelingsmogelijkheden* van zijn bedrijf hierdoor niet belemmerd?
   Reclamant vraagt om aanvullend akoestisch onderzoek gericht op de nieuwe afstandssituatie. Hij verwijst naar zijn eerdere reactie van 4 februari 2022 op het stedenbouwkundig plan. En de mail van een oud-medewerker van de gemeente van 1 april 2022 waarin deze heeft toegezegd dat er rekenkundig wordt aangetoond dat met het bedrijf rekening is gehouden. Deze toezegging is niet nagekomen.

Besluit
Wij vinden de zienswijze deels gegrond.

Wijzigingen in bestemmingsplan
Wij hebben nader akoestisch onderzoek verricht naar het geluid vanuit de inrichting. Deze rapportage 'Akoestisch onderzoek hondenkennel De Bendelaar' is als Bijlage 28 aan de toelichting van het bestemmingsplan toegevoegd.

Toelichting van de gemeenteraad

E

AANTEKENEN
Aan de Gemeenteraad van Oss
Afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling
Postbus 5
5.1.2e OSS

Uw ref: Stationskwartier Ravenstein - 5.1.2e

Ravenstein, 6 februari 2024

Betreft: ontwerpbestemmingsplan woningbouw Stationskwartier
Ontwerpbesluit Hogere Waarde

Geachte leden van de gemeenteraad,

1. *Inleiding*

1.1. Hierbij dien ik, 5.1.2e en 5.1.2e, mede namens 5.1.2e Konstruktie B.V. (3 partijen), gevestigd aan de Schaal 5.1.2e en 54a in Ravenstein (hierna: Rijla), door middel van deze brief een zienswijze in tegen het op 27 december 2023 bekendgemaakte ontwerpbestemmingsplan 'Stationskwartier Ravenstein – 2024' van de gemeente Oss en het ontwerpbesluit hogere waarde (hierna: het plan). De zienswijze wordt aldus ingediend tegen beide ontwerpbesluiten.

2. Feiten

2.1. *Rijla is gevestigd op een locatie waar volgens het bestemmingsplan 'Bedrijventerrein De Kolk – Oss – 2013' de bestemming 'bedrijf' geldt met een functieaanduiding 'bedrijf tot en met categorie 3'. Artikel 1.36 van de planregels bepaalt dat onder bedrijven in categorie 3 mede wordt begrepen bedrijven in de categorie 3.1 en 3.2 van de milieuzoneringslijst. Het plan, dat ziet op de bouw van 330 woningen, is op nog geen 30 meter gelegen van de perceelsgrens van Rijla.*

2.2. In de toelichting bij het plan, in paragraaf 5.8.1, wordt de milieuzonering tussen woningen en bedrijven behandeld. Onder het kopje 'Bedrijventerrein De Kolk' staat dat bij een gemengd gebied een richtafstand hoort van 50 meter tussen woningen en bedrijven. Deze richtafstand wordt echter niet gehandhaafd. Er zou namelijk geconcludeerd kunnen worden dat hoewel voor de toekomstige woningen niet aan de richtafstand wordt voldaan, er op basis van de feitelijke situatie in combinatie met het feit dat bedrijven op basis van het Activiteitenbesluit al rekening moeten houden met bestaande naderbij gelegen woningen, het woon- en leefklimaat in de nieuwe woningen aanvaardbaar zal zijn. Daarnaast zullen de bedrijven op het bedrijventerrein niet worden belemmerd in hun bedrijfsvoering.

Gemeente Oss Publieksvoorlichting
Tijdstip ontvangst:
Paraaf medew:
Datum ontv: 06 FEB 2024
Verblijfpl:
Bestuurder
Kopie R S 1 2 3 4 5

5.1.2e

E

2.3. In het verkeerskundig onderzoek, dat als bijlage 8 bij de toelichting van het plan is gevoegd, wordt globaal geschetst waar de ontsluitingen van de gebieden zullen komen. Op figuur 2.1 is te zien dat de ontsluiting van 'De Sportvelden' tegenover 5.1.2e wordt beoogd. In het verkeerskundig onderzoek staat dat vorm, functie en gebruik op de Schaafdries in zowel huidige als toekomstige situatie in balans is. De weg kan de toegenomen verkeersintensiteit door de ontwikkelingen in het Stationskwartier goed verwerken.

2.4. Het 'Besluit hogere waarde'. Om de gevolgen voor het initiatief vanuit wegverkeerlawaai en spoorweglawaai te kunnen bepalen, is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Een deel van Stationskwartier Ravenstein ligt binnen de geluidzone van de wegen: 5.1.2e de Rijt, Stationssingel en de Schaafdries. Ook wordt het plan doorsneden door de spoorlijn Nijmegen-'s-Hertogenbosch.

Zienswijze

2.5. 5.1.2e kan zich niet verenigen met de gedane conclusies. Zonder akoestisch onderzoek kan de conclusie dat er geen sprake is van een belemmering van de bedrijfsvoering en dat sprake is van goed woon- en leefklimaat niet met zekerheid worden getrokken. Daarnaast blijkt niet uit het verkeerskundig onderzoek dat is onderzocht wat voor effect de plek van de ontsluitingsweg tegenover Rijla heeft op haar bedrijfsvoering. In het 'besluit Hogere waarde' is slechts voor een gedeelte van de geluidszone akoestisch onderzoek uitgevoerd. Dit is onvolledig en daarmee onzorgvuldig.

Ad I. Een akoestisch onderzoek ontbreekt

2.6. De conclusie, zoals genoemd in alinea 2.2, kan niet met zekerheid worden getrokken. Hiervoor is namelijk een akoestisch onderzoek nodig, die bij dit plan achterwege is gelaten. De reikwijdte van geluid is gebonden aan diverse factoren, waaronder de afstand tot de bron en de absorptie van het geluid onderweg. Het kan dus goed zijn dat aan de oostkant van het bedrijf hoger dB(A) wordt gemeten dan aan de westzijde. Het kan dus ook zo zijn dat Rijla voldoet aan de normen uit het Activiteitenbesluit voor de nabij gelegen bestaande (bedrijfs)woningen, maar dat 5.1.2e niet kan voldoen aan de geluidsnormen bij de nieuw te bouwen woningen. Dit zou betekenen dat Rijla haar geluidsruimte wordt ingeperkt. Dit moet akoestisch worden onderzocht. De redenatie uit de toelichting is zonder akoestisch onderzoek te kort door de bocht.

2.7. Op de foto op pagina 75 van de toelichting staat dat de afstand van Rijla tot aan de gevel van de woning aan de Schaafdries 58 ongeveer 37.5 meter is. De afstand tot de eerstvolgende woning aan de andere zijde zou 25.3 meter zijn. Dit is onjuist. Perceelnummer 1112 is ook door Rijla in gebruik en behoort dus tot dezelfde inrichting als perceelnummers 1950 en 1951. Artikel 1.1 van het Activiteitenbesluit milieubeheer geeft een definitie van 'gevoelige gebouwen'. Dit is: '*woningen en gebouwen die op grond van artikel 1 van de Wet geluidhinder worden aangemerkt als andere geluidsgevoelige gebouwen, met uitzondering van die gebouwen behorende bij de betreffende inrichting*'. Dit betekent dat die woning waarnaar wordt verwezen op de foto de geluidsruimte van Rijla niet inperkt. Dit is immers haar bedrijfswoning. Er moet gekeken worden naar de afstand tussen de loods en de woning aan de Schaafdries 50. Die afstand is ongeveer 33 meter.

2.8. 5.1.2e moet dus rekening houden met woningen die verder dan 30 meter van het bedrijf zijn gelegen. De afstand van de perceelsgrens van Rijla tot aan de perceelsgrens van het plan is minder dan 30 meter. Nu de afstand tussen het plangebied kleiner blijkt dan de afstanden naar de bestaande woningen, kan daarmee ook niet zonder meer de conclusie worden getrokken dat het nieuwe plan de bedrijfsvoering van Rijla niet belemmert omdat zij toch al belemmerd wordt door de bestaande woningen.

2.9. Daarnaast kan niet zonder meer worden geconcludeerd dat het niet realistisch is dat in de zone langs de Schaafdries nog bedrijfsactiviteiten van de hoogst toegestane milieucategorie uitgevoerd gaan worden. Diverse onderzoeken, waaronder een akoestisch onderzoek, zouden

E

kunnen aantonen dat een bedrijf met milieucategorie 3.2 daar wel passend is. Het bestemmingsplan 'Bedrijventerrein De Kolk – Oss – 2013' geeft ook nog vele mogelijkheden. Zo kan de indeling van de percelen nog worden gewijzigd. Immers, de bestemming 'bedrijf' ligt over het gehele perceel. Daarnaast beslaat het bouwvlak ook nagenoeg het gehele perceel. Ook op de plek waar nu bedrijfswoningen staan kunnen bedrijfsloodsen worden gebouwd. Met deze kennis kan niet zomaar worden geconcludeerd dat het niet realistisch is dat een bedrijf in milieucategorie 3.2 zich daar gaat vestigen.

Ad II. Het plan en verkeerskundig onderzoek zijn onduidelijk over effecten ontsluitingsweg

2.10. In het verkeerkundig onderzoek is geen aandacht besteed aan het verkeer ten behoeve van het bedrijventerrein De Kolk, waaronder het verkeer ten behoeve van 5.1.2e. Op figuur 2.1 is te zien dat de ontsluiting tegenover Rijla wordt beoogd. Hoe verkeersveilig is dit als een vrachtwagen achteruit het erf bij Rijla moet opdraaien of juist de hoofdweg weer op moet? Wordt de bedrijfsvoering van 5.1.2e niet belemmerd door een ontsluiting aan de overkant? Het in- en uitrijdend verkeer vanuit de woonwijk zal meermaals per week ernstige hinder ondervinden van manoeuvrerend zwaar vrachtverkeer dat moet laden en/of lossen of moet wachten bij de aangrenzende bedrijven op het bedrijventerrein. Hoe veilig is het voor de voetgangers en fietsers (uit 2 richtingen) op het fietspad? (In het plan is geen voetpad op dit traject van de Schaafdries) Het verkeerskundig onderzoek geeft hierop geen antwoorden. Rijla is dan ook van mening dat de voorgestelde ontsluiting in strijd is met een goede ruimtelijke ordening en haar bedrijfsvoering belemmert. Dit zal moeten worden aangepast en onderzocht.

2.11. In het plan is de ontsluitingsweg overigens niet ingetekend. Wel wordt een deel van de bestemming 'Verkeer – verblijf' van het bestemmingsplan 'Bedrijventerrein De Kolk – Oss – 2013' gewijzigd door het plan. De wijziging zorgt ervoor dat tussen Schaafdries 62 en Schaafdries 50 een gebiedsontsluiting kan worden gerealiseerd. Maar waar precies is nog onduidelijk.

2.12. Uit het plan valt niet op te maken dat een vergunning benodigd zal zijn voor het realiseren van een gebiedsontsluiting. Dit betekent dat deze procedure de enige procedure is waar tegen de plek van de ontsluiting kan worden opgekomen. Het is dan zaak dat alle factoren, waaronder de bedrijfsmatige verkeersbewegingen, zijn meegewogen. Het verkeerskundig onderzoek is onvolledig en geeft onvoldoende zekerheid dat de bedrijfsvoering van Rijla hierdoor niet wordt belemmerd.

Ad III Besluit hogere waarde

2.13. Een deel van Stationskwartier Ravenstein ligt binnen de geluidzone van de wegen: 5.1.2e, de Rijt, Stationssingel en de Schaafdries. Ook wordt het plan doorsneden door de spoorlijn Nijmegen- 's-Hertogenbosch. De geluidsbelasting van het wegverkeer van de Schaafdries, de Stationssingel en de Dorpenweg is niet onderzocht, derhalve is dit akoestisch onderzoek incompleet. Het (potentieel) industrielawaai van het bedrijventerrein is ook niet meegenomen. Het advies van de Metaalunie en de Brabantse 5.1.2e Dienst is om deze akoestische onderzoeken uit te voeren. Wij zijn van mening, dat dit onderzoek aangevuld moet worden om een goed gemotiveerd besluit te kunnen nemen. Op dit moment is dat nog onvoldoende.

3. Conclusie

3.1. Door het ontbreken van akoestisch onderzoeken en het onvolledig gemotiveerde verkeerskundig onderzoek kunnen de conclusies zoals naar voren gebracht in alinea 2.1, 2.2, 2.3 en 2.4(zie hierboven) niet met zekerheid worden getrokken. Wij vragen u de onderzoeken uit te voeren en de conclusies indien nodig te herzien.

Op dit moment is het ontwerpbestemmingsplan als het ontwerpbesluit hogere waarde niet gereed voor besluitvorming. Nadere onderzoeken zullen moeten worden uitgevoerd om de belangen van het bedrijventerrein en daarmee ons bedrijf goed te waarborgen, zodat problemen in de toekomst uitgesloten zullen zijn. Deze zekerheid is met de motivering in de huidige ontwerpbesluiten niet te concluderen.

E

De twee plannen zijn daarmee tot op heden nog niet zorgvuldig genoeg voorbereid en dienen aanvullingen te krijgen alvorens deze voorgelegd worden.

Graag worden wij ook gehoord over de zienswijze om deze te kunnen verduidelijken.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

J. 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e

5.1.2e

5.1.2e

Gemeente Oss Publieksvoorlichting
Tijdstip ontvangst:
Paraaf medew:
Datum ontv: 06 FEB 2024
Verblijfpl:
Bestuurder
Kopie R S 1 2 3 4 5

F



Figuur 2.8 Rioleringssituatie (bron: gemeente Oss)

Op basis van de aangeleverde rioleringsgegevens kan de nieuwe riolering in het zuidelijke plangebied mogelijk worden aangesloten op het gemengde riool in de parkeerplaats of toegangsweg naar het sportcomplex. De aansluithoogte is +5,22 à +5,50 m NAP.

Langs de zuidzijde van de 5.1.2e loopt een riooltransportleiding van waterschap Aa en Maas naar de RWZI in Oijen (figuur 2.9). Deze leiding valt net buiten het plangebied. Bij de beoogde aanpassingen van de aansluiting van De Rijt en de verlegging van de naastgelegen leggerwatergang dient rekening gehouden te worden met de aanwezigheid van deze riooltransportleiding. Zo geldt een obstakelvrije zone van 3,5 m aan weerszijden van het hart van de leiding. Werkzaamheden binnen deze zonering zijn vergunningsplichtig.

5

Aan de gemeenteraad

Ruimtelijke Ontwikkeling
E-mail gemeente@oss.nl
www.oss.nl

Postbus 5
5.1.2e Oss

Wilt u bij uw reactie de datum van deze brief en ons kenmerk vermelden?

Datum	Ons kenmerk	Behandeld door	Doorkiesnummer
2 december 2024		A.Zaadnoordijk	14 0412

Onderwerp
Kaartje Schaafdries – Stationskwartier 5.1.2e

Geachte Raad,

In de adviescommissie Ruimte op donderdag 28 november, tijdens de behandeling van agendapunt 5.03 (vaststellen bestemmingsplan Stationskwartier 5.1.2e - 2024), heb ik u toegezegd een kaartje toe te sturen van de Schaafdries. Bij deze.

Voor de bedrijven aan de Schaafdries heeft de situering van ontsluitingsweg van de nieuwe wijk Stationskwartier geen invloed op hun bedrijfsvoering.
Onze gebiedsregisseur en projectleider hebben op locatie samen met bewoners van de Schaafdries de situering van de ontsluitingsweg bekeken. Naar aanleiding van dat gesprek is een aantal opties door onze gebiedsregisseur en onze vakspecialisten bekeken.

De ontsluitingsweg verder naar het zuiden schuiven is geen optie, omdat er tegenover Schaafdries nr. 50 een randvoorziening van het vuilwaterriool ligt (bestaande uit een betonnen bak ca. 6 x 34 meter groot en voorzien van een pompinstallatie).
De ontsluitingsweg nog verder naar het zuiden verplaatsen is niet mogelijk, in verband met de A-watergang die daar ligt. Ook krijgen we daar te maken met andere bestaande woningen en inritten.
De ontsluitingsweg verder opschuiven naar het noorden is ook niet mogelijk. De ontsluitingsweg (welke een autoaansluiting is) komt dan te dicht bij de fietsaansluiting richting de fietstunnel. Voor de verkeersveiligheid is het belangrijk dat beide aansluitingen niet te dicht bij elkaar liggen in verband met mogelijke conflicten en voldoende vrij zicht.

Volgvel

2

Ons kenmerk

9

Na gesprek met bewoners over de eerdere ligging van de ontsluitingsweg is ervoor gekozen om deze niet met een bestaande inrit te combineren. De speelruimte is gering en wij vinden de nieuwe locatie een logische plek.
Aanvullend onderzoek is niet nodig omdat met een ontsluiting op deze locatie wordt voldaan aan de (CROW) richtlijnen.

Ter verduidelijking van de toekomstige situatie hebben wij op bijgaand kaartje de definitieve locatie van de ontsluitingsweg aangegeven. Ook is de resterende ruimte aangegeven waar vrachtwagens tijdelijk kunnen staan, in afwachting van laden- en lossen van materialen. Het kaartje is op 19 september 2024 naar de bewoners (en indieners van een zienswijze) van 5.1.2e in 5.1.2e, gestuurd.

Met vriendelijke groeten,

5.1.2e

5.1.2e

Wethouder Ruimtelijke Ordening en Omgevingswet

Bijlage: kaartje tijdelijk parkeren Schaafdries 5.1.2e



Situatie ontsluitingsweg wijk Stationskwartier op schaafdries.

De oranjestroken geven de mogelijkheden aan waar auto's of vrachtwagens tijdelijk mogen staan ivm laden/lossen.
De maten in de oranjestroken geven inzicht in de lengte van de stroken.

Versie: 15 augustus 2024

Ter verduidelijking voor de Raad is 2 december 2024 de aanduiding fietspad en ontsluitingsweg toegevoegd.

5

verworpen

BETER OSS

Motie : stront aan de knikker

De gemeenteraad van Oss, in vergadering bijeen d.d. 12 december 2024

Overwegende dat :

Een riooloverstort voor vuil water niet in een woonwijk thuishoort ;

Er kansen zijn voor verwijdering of verplaatsing van de riooloverstort aan de Schaafdries te 5.1.2e , aangezien de definitieve uitwerking van het rioleringsplan in een later stadium wordt uitgewerkt ;

De gemeente Oss verantwoordelijk is voor de overstort aan de Schaafdries te Ravenstein ;

De kans dat de overstort gebruikt gaat worden steeds groter wordt in verband met klimaatverandering ;

Draagt het college van B & W op :

Een onderzoek te doen naar verplaatsing of sanering van de overstort aan de Schaafdries te 5.1.2e en het resultaat van dit onderzoek voor te leggen aan de gemeenteraad ter beoordeling.

En gaat over tot de orde van de dag.

Na 5.1.2e

Joc

A1

verworpen!

I

BETER OSS

amendement : Berend Botje komt weerom

De gemeenteraad van Oss, in vergadering bijeen d.d. 12 december 2024

Overwegende dat :

De voorgenomen ontsluitingsweg wijk stationskwartier op de Schaafdries te Ravenstein als een belemmering in de bedrijfsvoering wordt gezien door aanliggende ondernemingen ;

Door de gemeente voorgestelde alternatieve opstelplaatsen voor vrachtauto's ofwel te klein zijn ofwel niet geschikt in verband met de verkeersveiligheid aldaar ;

Een alternatief eenvoudig te realiseren is door de ontsluitingsweg circa 40 meter naar het Zuiden te leggen, ongeveer ter hoogte van huisnummer 50a ;

Draagt het college van B&W op om :

Het bestemmingsplan met tekeningen zodanig te wijzigen dat de ontsluitingsweg wijk Stationskwartier op de Schaafdries circa 40 meter meer naar het Zuiden wordt gesitueerd

5.1.2e

Rijla Konstruktie

Van: 5.1.2e <5.1.2e @oss.nl>
Verzonden: maandag 16 oktober 2023 15:30
Aan: 5.1.2e Konstruktie
Onderwerp: FW: betr. onze brief 28/3/2022 t.a.v. 5.1.2e 5.1.2e betr. Stedenbouwkundig plan Stationskwartier 5.1.2e

Beste 5.1.2e 5.1.2e, hallo 5.1.2e,

Bedankt voor het doorsturen van de mails. Mocht je in de toekomst nog wat willen mailen, stuur dit dan svp rechtstreeks naar 5.1.2e j.

De toelichting die je mij gaf tijdens ons gesprek was erg prettig. Ik neem jouw opmerkingen mee in het projectteamoverleg.

Mocht je vragen hebben, mail of bel mij gerust op tel: 5.1.2e 426

Met vriendelijke groet,

5.1.2e
Projectleider locatie ontwikkeling

GEMEENTE Oss

5.1.2e
5.1.2e
5.1.2e Oss
Telefoon 5.1.2e
www.oss.nl

GLOBAL GOALS GEMEENTE

Ael 13/11/2023
voicemail
ingesproken

Van: Digitaal Loket <5.1.2e @oss.nl>
Verzonden: donderdag 5 oktober 2023 15:12
Aan: 5.1.2e <5.1.2e @oss.nl>
Onderwerp: FW: betr. onze brief 28/3/2022 t.a.v. 5.1.2e betr. Stedenbouwkundig plan Stationskwartier 5.1.2e

Hoi 5.1.2e,

Dit is de tweede.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e
Medewerker KCC

GEMEENTE Oss

5.1.2e
5.1.2e
5.1.2e Oss
Telefoon 5.1.2e
www.oss.nl

GLOBAL GOALS GEMEENTE

Van: 5.1.2e Konstruktie <5.1.2e @hetnet.nl>
Verzonden: donderdag 5 oktober 2023 11:57
Aan: Digitaal Loket <5.1.2e t@oss.nl>
Onderwerp: betr. onze brief 28/3/2022 t.a.v. 5.1.2e 5.1.2e betr. Stedenbouwkundig plan Stationskwartier Ravenstein

5

PAS OP: deze mail is niet van de gemeente Oss.
Ken je de afzender niet? Of vind je het een vreemde mail?
Open dan niet de bijlage en klik niet op een link in het bericht.

Geachte mevrouw/meneer,

Zojuist had ik telefonisch kontakt met 5.1.2e
Zij vroeg me deze brief door te sturen aan bovengenoemd adres.

Wat is de status van deze brief?
Is deze brief doorgestuurd naar de betreffende afdeling/persoon en wanneer?

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Van: 5.1.2e <5.1.2e @hetnet.nl>
Verzonden: maandag 28 maart 2022 10:29
Aan: 5.1.2e @oss.nl' <5.1.2e @oss.nl>
Onderwerp: t.a.v. 5.1.2e betr. Stedenbouwkundig plan Stationskwartier 5.1.2e

Geachte meneer 5.1.2e,

Via deze weg doe ik een aanvulling op mijn eerder gestuurde reactie op het concept-stedenbouwkundig plan voor het deelgebied 'Sportvelden', onderdeel van het woningbouwplan 'Stationskwartier' te 5.1.2e.

Zoals ik in mijn email van zondag 6 februari 2022 heb aangegeven, is het een probleem dat de ontsluitingsweg van de 'Stationszijde' pal tegenover ons bedrijf is beoogd. Bij nadere verdieping in het plan en samenhangende regelgeving kom ik tot de conclusie dat de locatie van de beoogde ontsluitingsweg niet alleen zal zorgen voor een flinke toename van verkeer wat ons bedrijf kan hinderen. Het zal ook zorgen voor een verkeersonveilige situatie.

Op grond van artikel 23, eerste lid, sub a, van het Regelement verkeersregels en verkeerstekens 1990 is het niet toegestaan om een voertuig te laten stilstaan op een kruispunt of een overweg. Dit betekent dat wanneer de ontsluitingsweg direct tegenover onze inrit wordt gesitueerd, deze regels door onze leveranciers zal worden overtreden, maar ook dat een gevaarlijke situatie kan ontstaan. Immers, het is niet te voorkomen dat onze leverancier op de weg zal stilstaan. De leverancier zal moeten wachten totdat het hek van ons terrein is geopend en het terrein op kan rijden. Daarnaast is het noodzakelijk dat

incidenteeel aan de weg wordt gelost, mocht een ander voertuig reeds op ons terrein staan. Het realiseren van een kruising aldaar maakt stilstaan en laden en lossen onmogelijk.

Naast dat bovengenoemd situatie onhoudbaar is voor onze bedrijfsvoering, zal de situatie ook een verkeersonveilige en verkeerstechnisch ongewenste situatie opleveren. Het tijdelijk stilstaan van de vrachtwagens zal het verkeer stremmen. Daarnaast heeft een vrachtwagen ruimte nodig om het terrein op te kunnen draaien. Dat dit alles gebeurt op een kruising, is een zeer verkeersonveilige situatie. De vrachtwagens hebben een lengte van ca 18 m.

Ik wil u dan ook vragen te zoeken naar een andere locatie van de ontsluitingsweg. Want ook wanneer de ontsluitingsweg iets wordt opgeschoven komt ons bedrijf in problemen. Immers, stilstaan is toegestaan naast een kruising, maar alleen wanneer dit kan zonder de andere weggebruikers te hinderen. Zoals u begrijpt kan dit niet ongehinderd plaatsvinden, zeker niet net naast een kruispunt.
Op 5.1.2e komen veel vrachtwagens en containers die gelost/geladen worden. Deze staan vaak bij ons (deels) voor het woonhuis. Op 5.1.2e zit een loonwerkersbedrijf. Naar de andere kant, 5.1.2e , is er weinig ruimte tot de oprit daar.

Ik breng daarom deze prangende situatie onder de aandacht en vraag u met klem hiernaar te kijken. daarnaast wil ik u vragen of reeds een verkeersonderrzoek is uitgevoerd. Indien dit wel het geval is, ontvang ik graag de resultaten.

In mijn e-mail d.d.6 februari 2022 had ik u aangegeven het op prijs te stellen om met u nader over het plan te spreken. Ik heb onlangs vernomen dat voor de bespreking van dit plan op 23 februari 2022 een bijeenkomst werd georganiseerd. Helaas kon ik hierbij niet aanwezig zijn, ik was er niet van op de hoogte.
Ik wil u daarom vragen om afzonderlijk met ons in contact te treden om bovenstaande prangende situatie met ons te bespreken, gezien de grote gevolgen voor ons bedrijf maar ook vanwege de verkeersveiligheid.

Uw reactie zie ik graag tegemoet.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

K

5.1.2e @hetnet.nl

Van: 5.1.2e <5.1.2e @hetnet.nl>
Verzonden: donderdag 2 november 2023 16:33
Aan: 5.1.2e
Onderwerp: foto's transport diversen
Bijlagen: CCE02112023_0004.pdf

Hallo 5.1.2e,

Hierbij stuur ik je een paar foto's. De afmetingen van onze producten gaan van klein tot groot.
Soms zijn er vrachtwagens met aanhanger. Deze hebben dan extra veel ruimte nodig.

Betreffende de ontsluiting van het nieuw te bouwen Stationskwartier is het voor ons van groot belang dat deze ontsluitingsweg niet bij ons voor de deur komt.

Een rotonde in de bocht bij de Dekro zou volgens ons een goede optie zijn. Daar is ruimte genoeg voor.

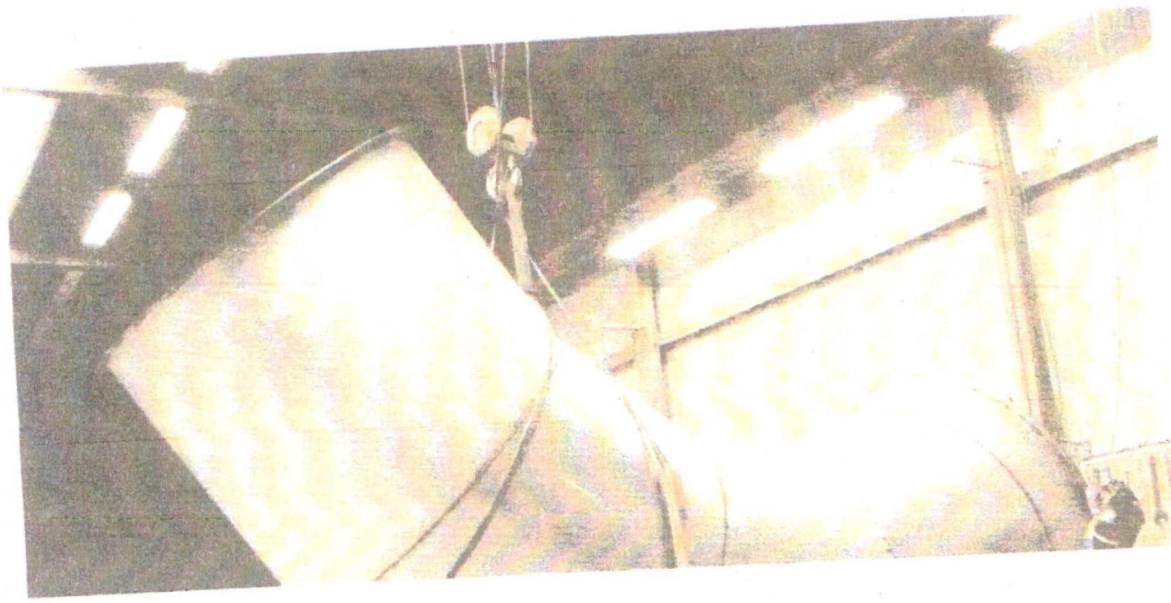
Daarbij de verkeersveiligheid zal het zeker zeer ten goede komen. Een rotonde haalt de vaart uit het verkeer.
De bedrijven direct naast ons zullen er ook blij mee zijn.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e
5.1.2e B.V
5.1.2e
5.1.2e | 5.1.2e
Telnr 5.1.2e
5.1.2e







5.1.2e @hetnet.nl

M

Van: 5.1.2e <5.1.2e @oss.nl>
Verzonden: maandag 5 februari 2024 14:03
Aan: 5.1.2e Konstruktie; 5.1.2e - van Nuland BV'; 'info | Hong Shen Natuursteen'; 5.1.2e @home.nl
CC: 5.1.2e , 5.1.2e , Ilse; 5.1.2e
Onderwerp: ontsluiting Stationskwartier op Schaafdries en bedrijfsvoering
Bijlagen: SnipImage.JPG; SnipImage.JPG

Hallo allemaal,

Op woensdag 17 januari brachten mijn collega 5.1.2e (gebiedsregisseur 5.1.2e) en ik een bezoek aan jullie (locatie 5.1.2e .

Locatie ontsluitingsweg Stationskwartier
We bespraken daar met elkaar de locatie van de ontsluitingsweg van het zuidelijk gedeelte van de wijk Stationskwartier.
De nieuwe ontsluitingsweg zorgt ervoor dat langs een gedeelte van de Schaafdries (te weten: 5 meter naar beide zijden vanaf het kruispunt), geen auto's of vrachtwagens mogen parkeren. Er is een zorg geuit over verkeersveiligheid en dat dit een belemmering voor de bedrijfsvoering zou zijn.

De ontsluitingsweg blijkt (na fysieke uitzetting) recht tegenover een inrit te liggen. Dat is geen goede plek. Daarop hebben we met elkaar drie opties bedacht, te weten:

1. Ontsluitingsweg verplaatsen naar links, en positioneren tussen de twee inritten van huisnummer 52 en 54 in.
2. Ontsluitingsweg verplaatsen naar rechts, en positioneren tussen de twee inritten van huisnummer 50 en 44 in.
3. De watergang overkluizen en daardoor de ontsluitingsweg verder van het station af liggen.

We hebben jullie toegezegd de situatie en de zorg intern te bespreken. Dat is gebeurd. Er is overleg geweest met ontwerpers, wegbeheerder en verkeerskundigen. Hier is het volgende uitgekomen:
Er is voor optie 1 gekozen om de inrit te plaatsen tussen huisnummer 52 en 54. De ontsluiting van de wijk Stationskwartier zal hier komen te liggen.
Optie 2 is niet mogelijk. Er ligt hier een externe overstort van de randvoorziening. Deze kan niet verplaatst worden.
Optie 3 is niet mogelijk. Het waterschap stemt niet in met z'n lange overkluizing. Daarnaast komt er dan wel heel dicht langs de bestaande huizen een weg te liggen.

Er parkeren af en toe vrachtwagens langs de weg. Het is en blijft mogelijk dat er af en toe een vrachtwagen even op de weg staat, om of wat te lossen, of in afwachting tot deze het terrein op kan. De vrachtwagen moeten rekening houden met 5 meter afstand van de kruising (ivm verkeersveiligheid). Dat is ook mogelijk. Er is voldoende ruimte elders op loopafstand. Waardoor we ook geen belemmeringen voor de bedrijfsvoering zien.
Ik hoop jullie hiermee voldoende te hebben geïnformeerd. Bel mij gerust mochten er nog vragen zijn (tel: 5.1.2e 5.1.2e .

Bedrijfsvoering en mogelijke hinder nieuwe woningen
Er is ook een zorg geuit over hinder en bedrijfsvoering, in relatie tot de komst van de nieuwe woningen. Wij hebben daarnaar gekeken. In het ontwerpbestemmingsplan is daarover (in paragraaf 5.8.1 van de toelichting (zie bijlagen 'SnipImage')) gemotiveerd onderbouwd, waarom de bestaande bedrijven geen belemmering van de nieuwe woningbouw gaan ondervinden. Mochten hierover vragen zijn, dan is het mogelijk om met de specialist hierover een afspraak in te plannen.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e
Projectleider locatie ontwikkeling

GEMEENTE Oss

5.1.2e @hetnet.nl

N

Van: 5.1.2e 5.1.2e @hetnet.nl>
Verzonden: dinsdag 12 maart 2024 12:32
Aan: '5.1.2e @oss.nl'
Onderwerp: t.a.v. voorzitter hoorcommissie Stationskwartier 21/02 j.l.
Bijlagen: B_0004.jpg; B_0005.jpg; B.jpg; B_0001.jpg; B_0002.jpg; B_0003.jpg

Geachte 5.1.2e ,

Zoals besproken sturen wij u hierbij enkele foto's.

Graag zouden wij het verslag van de hoorzitting willen ontvangen.

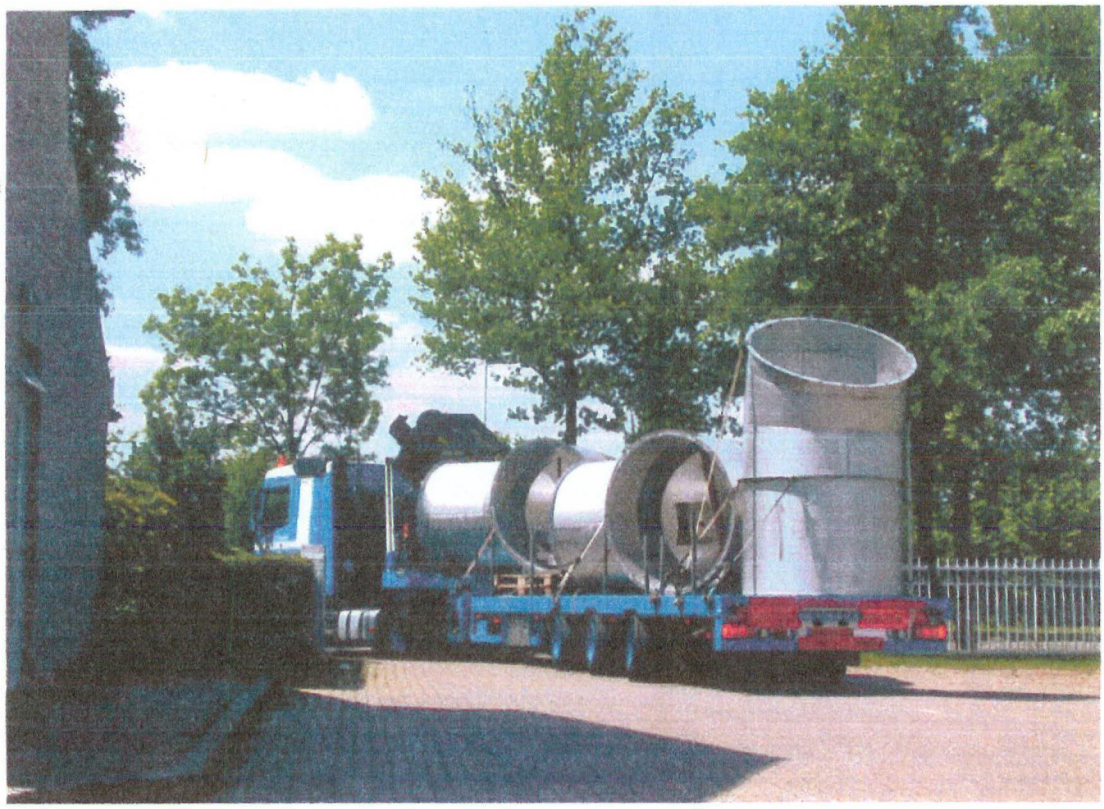
Met vriendelijke groet,

5.1.2e

O_Toegezonden foto Raadsgriffie_B



O_Toegezonden foto Raadsgriffie_B_0001



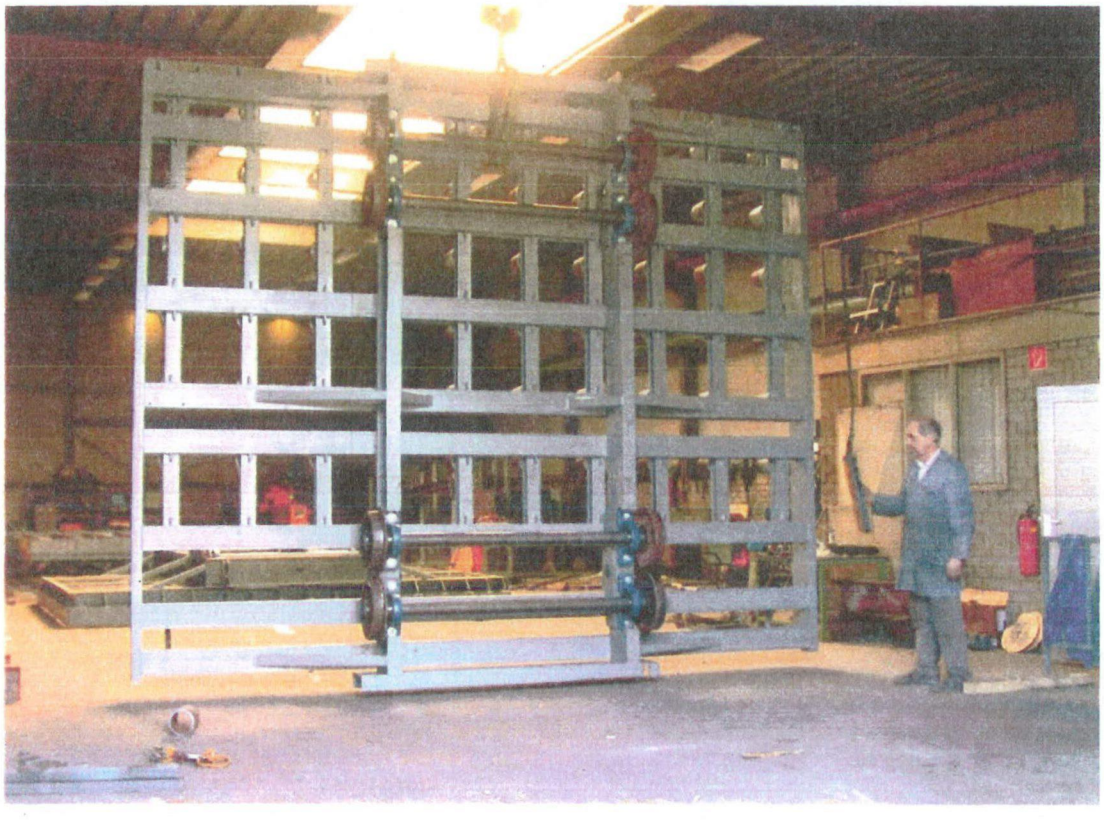
O_Toegezonden foto Raadsgriffie_B_0002



O_Toegezonden foto Raadsgriffie_B_0003



O_Toegezonden foto Raadsgriffie_B_0004



O_Toegezonden foto Raadsgriffie_B_0005



Gemeente Oss
T.a.v. mevr. [redacted]ijk
[redacted]
[redacted]S

Gemeente Oss Publieksvoorlichting
Tijdstijp ontvangst:
Paraaf medew:
Datum ontv: 08 AUG 2024
Verblijfpl:
Bestuurder
Kopie R S 1 2 3 4 5

P

[redacted], 8 augustus 2024

Betreft: Bestemmingsplan woningbouw 'Stationskwartier

Geachte mevrouw Zaadnoordijk,

Op 11/7 jl. hadden wij een afspraak op ons kantoor. U vroeg ons of wij akkoord konden gaan met het door Cauberg Huygen uitgevoerde akoestisch onderzoek van 1 juli 2024. Met de voorliggende versie gaan wij niet akkoord. Dit om de volgende redenen.

3.2.2. Gebiedstypering
Ten onrechte wordt het zuidelijk plangebied van het 'Stationskwartier' aangemerkt als gebiedstype 'gemengd gebied', in plaats van "rustige woonomgeving".
Als de volgens de in de VNG-publicatie gehanteerde richtafstand voor '*gemengd gebied*', aangehouden worden, dan betekent dat, dat de richtafstand tot het 'woongebied' hierdoor 50 m wordt, gerekend vanaf onze erfgrens.

Wij zijn van mening dat op het zuidelijk plangebied 'Stationskwartier- de Sportvelden' de typering '*rustige woonomgeving*' van toepassing is.
De bijbehorende richtafstand voor milieucategorie 3.2 is 100 meter.

De nieuwbouwwijk is geen 'gemengd gebied', maar is een 'stille woonwijk/rustige woonomgeving'. Binnen de woonwijk staan geen bedrijven. Er moet geredeneerd worden vanuit de mensen die de huizen gaan kopen, zij willen in een rustige woonwijk zitten en betalen daar een forse prijs voor. Tekst uit het bestemmingsplan: 'De insteek die wordt voorgestaan is een 'stationskwartier' waarbij alle vier kwadranten rond het station stapsgewijs een woningbouwinvulling krijgen'.

Onterecht liggen de toetsingspunten 101 t/m 110 niet op de projectgrens 'Woongebied' in het bestemmingsplan.
In het bestemmingsplan 'Stationskwartier - de Sportvelden'- Ravenstein 2024' ligt de plangrens (Woongebied) op ca 29 m en de grens van de functieaanduiding 'specifieke vorm van verkeer – ongelijkvloerse spoorweg kruising' (de locatie van de toetsingspunten 101 t/m 110) op ca 39 m van onze erfgrens. In ons gesprek op 11/7 jl. hebt u gezegd: 'We blijven 50 m van de erfgrens af'. Dat blijkt aantoonbaar niet zo te zijn in het bestemmingsplan.

Bij de beoordeling van de geluidsbelasting wordt gewerkt met 10 toetsingspunten (nummer 101 t/m 110). Deze immissiepunten zijn geplaatst op de grens van de functieaanduiding 'specifieke vorm van verkeer – ongelijkvloerse spoorweg kruising' zoals opgenomen in het bestemmingsplan 'Stationskwartier Ravenstein 2024'. De bestemming betreft 'Woongebied'.
De grens van de bestemming 'Woongebied' begint eerder dan de grens van de functieaanduiding. In de bestemming 'Woongebied' mogen hoofdgebouwen worden gebouwd. Dit betekent dat er dichterbij woningen gerealiseerd kunnen worden dan waar de functieaanduiding 'specifieke vorm van verkeer – ongelijkvloerse spoorweg kruising' begint.

Uit het bestemmingsplan moet duidelijk blijken dat in het gebied vanaf de grens van het plangebied tot aan de functieaanduiding geen woningen, tuinen en erven kunnen worden gerealiseerd. Dat is nu niet het geval. Ik heb gezien dat in het bestemmingsplan wordt gewerkt met diverse aanduidingen, zoals bijvoorbeeld 'sba-3'. Deze aanduiding zou in dit geval echter onvoldoende zekerheid bieden, omdat de grond dan alsnog als tuin of erf kan worden gebruikt.

P

Zoals uit vaste jurisprudentie blijkt[1] moeten geluidsbelastingen in eventuele tuinen ook door het bevoegd gezag worden beoordeeld. Het is daarom onvoldoende om bijvoorbeeld alleen de bouw van woningen of gebouwen in de zone uit te sluiten. Er moet niet alleen worden gekeken naar het geluid op de gevel, maar ook naar het geluid op de buitenruimten van woningen, bijvoorbeeld een tuin waar mensen met enige regelmaat verblijven. Als erven en tuinen wel worden toegestaan, dan wordt ten onrechte geen rekening gehouden met de mogelijkheid dat daar omgevingsvergunningsvrij geluidsgevoelige ruimten gerealiseerd kunnen worden.

Volgens vaste jurisprudentie moet bij de beoordeling van de ruimtelijke aanvaardbaarheid van een bestemmingsplan worden uitgegaan van de maximale mogelijkheden die de planregeling biedt en niet van één invulling van het plan die bouwmogelijkheden onbenut laat.

De tekst onder paragraaf 5.3.3 *'De optredende maximale geluidniveaus zijn inzichtelijk gemaakt ter plaatse van de dichtstbijzijnde grens waar de nieuwe woningen gerealiseerd kunnen worden binnen het projectgebied 'Stationskwartier' ten opzichte van de inrichtingsgrens'* klopt dus niet. Nog dichter bij ons perceel kunnen er, volgens het bestemmingsplan, woningen gerealiseerd worden.

'In tabel 5.3 is het berekende maximale geluidniveau in het Stationskwartier op de maatgevende beoordelingspunten samengevat' Hierbij staat vermeld in kolom 1: Toetsingspunt(en) 101 t/m 110 en in kolom 2: de woning op 5.1.2e , ook dit klopt niet. Het is onduidelijk welke berekende waarden hier weergegeven worden.
De woning op Sch[5.1.2e]dries 58 betreft *een bestaande situatie op het bedrijventerrein. Schaafdries 58 is een voormalige bedrijfswoning van BMW.* Hierop is volgens 3.2 Activiteitenbesluit milieubeheer tabel 2.17c van toepassing: van 7:00 u tot 19:00 u 55dB(A) Langtijdgemiddeld geluidsniveau en 75 dB(A) Maximaal geluidniveau; geluiden voor laad- en losactiviteiten niet inbegrepen.
De toegestane geluidsniveaus vanuit het Activiteitenbesluit zijn hoger dan de geluidsniveaus in tabel 3.1 50 dB(A) en 70 dB(A) behorend bij de in de VNG publicatie gehanteerde richtafstand van 50 m bij de typering 'gemengd gebied' voor het Stationskwartier.

3.2.3 Bijzondere geluiden

Het is mogelijk dat achteruitrijdende vervoersmiddelen om veiligheidsredenen kortstondig piepgeluiden produceren.

Verkeersonderzoek Stationskwartier Ravenstein

Door de locatie van de ontsluitingsweg ontstaat een problematische situatie.

De huidige situatie:
Bereikbaarheid, aan- en afvoer is goed.
Vrachtwagens moeten achterwaarts in steken, die ruimte is er, het kost extra tijd.
Als vrachtwagens het terrein op- en afrijden kan er sprake zijn van verkeershinder.
Vrachtwagens moeten incidenteel laden en lossen op de weg. Dit kan verkeershinder geven.
De vrachtwagenmanoeuvres leiden soms tot verkeersgevaarlijke situaties vanwege ongeduldig autoverkeer. Op de Schaafdries staan vaak veel auto's geparkeerd.
Vrachtwagens die niet meteen bij ons het erf op kunnen rijden, kunnen op de straat wachten/parkeren.

Als de ontsluitingsweg bij ons tegenover komt, dan kan een vrachtwagen zelfs niet meer stilstaan om even te wachten.
Door de locatie van de ontsluitingsweg en het toegenomen wegverkeer zullen er veel verkeersgevaarlijke situaties ontstaan.
De aan- en afvoer van het bedrijf wordt ernstig bemoeilijkt. De bedrijfsvoering wordt belemmerd.
Er ontstaat verkeershinder voor de vrachtwagens en de andere weggebruikers.

In onze zienswijze hebben wij bovenstaande problematiek c.a. aan de orde gesteld. Wij hebben gevraagd om een nadere onderbouwing in het verkeersrapport. Tijdens het gesprek op 11/7 jl heb ik u hier nogmaals over aangesproken en herhaald voorgesteld om met een verkeerskundige om de tafel te gaan, om tot een oplossing te komen.

[1] Zie bijvoorbeeld ABRvS 12 oktober 2016, ECLI:NL:RVS:2016:2690.

Ik heb u herinnerd aan uw email d.d. 5/2 jl.: 'Er parkeren af en toe vrachtwagens langs de weg. Het is en blijft mogelijk dat er af en toe een vrachtwagen even op de weg staat, om of wat te lossen, of in afwachting tot deze het terrein op kan. De vrachtwagens moeten rekening houden met 5 meter afstand van de kruising (i.v.m. verkeersveiligheid). Dat is ook mogelijk.'
Ik heb u deze alinea voorgelezen tijdens uw bezoek. Overigens uw verslaglegging van de bijeenkomst op 17/1 jl. sluit niet geheel aan bij onze beleving.
Bij calamiteiten op de Schaafdries en/of bij het spoor (transport gevaarlijke stoffen), kunnen de mensen geen kant uit. Het is dan alleen mogelijk om lopend weg te komen via de Baxenbosstraat. Voor een grote woonwijk als het Stationskwartier, lijkt ons één ontsluitingsweg absoluut onvoldoende.
Wij zijn van mening dat ook op dit punt onderbouwing in de verkeersrapportage noodzakelijk is.

P

Samengevat

De ontwikkeling van de nieuwe woonwijk "Stationskwartier" mag niet leiden tot een beperking in onze ontwikkelingsmogelijkheden en onze bedrijfsvoering.

Wij verzoeken u vriendelijk om zowel het akoestisch rapport als het verkeersrapport aan te passen en nader te onderbouwen.

Uw reactie op bovenstaande zien wij graag tegemoet.

Met vriendelijke groet,

J.G.M. van de Rijdt – Lamers 5.1.2e

A.C. van de Rijdt

Rijla Konstruktie B.V.
Schaafdries 54
5371NJ Ravenstein

Gemeente Oss Publieksvoorlichting
Tijdstip ontvangst:
Paraaf medew:
Datum ontv: 08 AUG 2024
Verblijfpl:
Bestuurder
Kopie R S 1 2 3 4 5

[redacted]@hetnet.nl

Van: [redacted] <[redacted]@oss.nl>
Verzonden: donderdag 19 september 2024 11:13
Aan: [redacted]@hetnet.nl
CC: Loos, Ilse
Onderwerp: ontsluitingsweg Schaafdries
Bijlagen: Situatie ontsluitingsweg wijk Stationskwartier op schaafdries met lengte tijdelijk parkeerstroken.docx

Beste [redacted], hallo [redacted],

Naar aanleiding van ons laatste gesprek zou ik de locatie van de ontsluitingsweg controleren.
Ook zou ik inzichtelijk laten maken of en waar een auto of een vrachtwagen in de toekomst tijdelijk zou kunnen staan.

Bijgaand overzicht geeft een beeld van beiden.
Ik hoop hiermee vragen en zorgen weggenomen te hebben.
Mochten er toch nog vragen zijn, dan hoor ik dat graag.

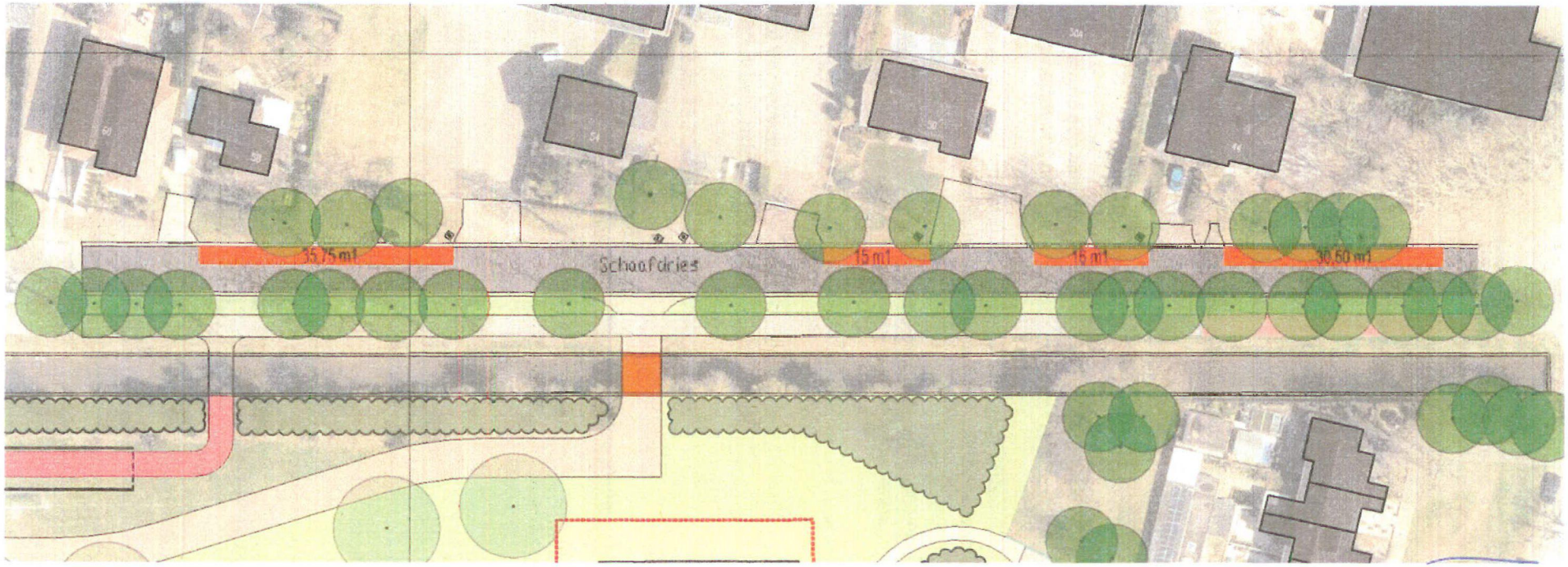
Met vriendelijke groet,

[redacted]
Projectleider locatie ontwikkeling

GEMEENTE Oss

Raadhuislaan 2
Postbus 5
[redacted] Oss
Telefoon [redacted]
www.oss.nl

[redacted]
GOALS
GEMEENTE



Situatie ontsluitingsweg wijk Stationskwartier op schaafdries.

De oranjestroken geven de mogelijkheden aan waar auto's of vrachtwagens tijdelijk mogen staan ivm laden/lossen.
De maten in de oranjestroken geven inzicht in de lengte van de stroken.

Versie: 15 augustus 2024

R Situatietekening van Zaadnoordijk 19 september 2024

R BRIEF AANGETEKEND NL
NL Frankering betaald € 5.1.2f
5.1.2f 5
160897 28-01-2025 16:42
D PostNL
NL

3SRP 5.1.2e 2514JB 15

Aantekenen

Aan: Raad van State
afd. Bestuursrechtspraak
Oranjestraat 15

2514 JB Den Haag

AFGEGEVEN
-3 FEB. 2025

afz. Rijla Konstruktie BV
Schaafdries 54
5371 NJ Ravenstein

AFGEGEVEN
-3 FEB. 2025

5.1.2e (Radjes)

Van: 5.1.2e @hetnet.nl
Verzonden: dinsdag 28 januari 2025 17:21
Aan: Bestuursrechtspraak veiligmailen
Onderwerp: nieuw beroep 5.1.2e B.V. betr Bestemmingsplan Stationskwartier 5.1.2e - 2024
Bijlagen: Beroepschrift.zip

Opvolgingsvlag: Opvolgen
Vlagstatus: Voltooid

U ontvangt niet vaak e-mail van 5.1.2e @hetnet.nl. Ontdek waarom dit belangrijk is

ⓘ This message was submitted via Bastion 365 Webform "Nieuwe zaak of stukken bij bestaande zaak insturen"

Geachte mevrouw/meneer,

Hierbij een nieuw beroep. Het beroepschrift van 5.1.2e B.V. betr Bestemmingsplan Stationskwartier 5.1.2e – 2024
met bijlagen A tot en met S

Met vriendelijke groet,

5.1.2e 5.1.2e

Raad van State

Afdeling Bestuursrechtspraak

Postbus 20019

5.1.2e Den Haag

29 januari 2025

Geachte leden,

Betr. Beroepsschrift op het Bestemmingsplan Stationskwartier 5.1.2e 2024

Hierbij tekenen wij beroep aan tegen het Bestemmingsplan Stationskwartier 5.1.2e - 2024, vastgesteld door de gemeenteraad te Oss op 12 december 2024.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e B.V.

5.1.2e

5.1.2e 5.1.2e

5.1.2e

5.1.2e

5.1.2e

INHOUDSOPGAVE BEROEPSCHRIFT

1. Brief Raad van State 29 januari 2025 - pagina 1
   Beroepschrift en verzoek om voorlopige voorziening om de inwerkingtreding van het bestemmingsplan Stationskwartier 5.1.2e -2024 te schorsen
2. Inhoudsopgave beroepschrift – pagina 2

   BEROEPSCHRIFT
3. De kernpunten van het beroepschrift – pagina 3
4. a- Locatie van de ontsluitingsweg op Schaafdries tussen nr. 52 en nr.54. pg 4

   b- Nota van zienswijze – Toelichting van de gemeenteraad 2. – pagina 4

   c- Nota van zienswijze - Toelichting van de gemeenteraad 2. CROW pagina 7

   d- Situatietekening opstelstroken Schaafdries - pagina 8

   e- Opmerkelijke gang van zaken – pagina 11

5. Gebiedstypering volgens VNG publicatie 'gemengd gebied'. – pagina 13
6. Hoogte van gebouwen 14 m – pagina 13
7. Samenvatting - pagina 14

Bijlage A Gemeenteblad Bestemmingsplan en hogere waarde
'Stationskwartier 5.1.2e – 2024
B Luchtfoto 5.1.2e
C Luchtfoto 17 januari 2024 ontvangen van 5.1.2e gebiedsbeheerder
D Nota van zienswijzen inzake zienswijze 8 en 10
E Zienswijze 6 februari 2024
F Tekening met de rioleringssituatie
G Brief 2 december 2024 van wethouder 5.1.2e met situatietekening
H Motie 'Stront aan de knikker'
I Amendement 'Berend Botje komt weerom'
J Email 16oktober2023 _5 oktober 2023 met email 28 maart 2022 Zaadnoordijk
K Email 2november2023 aan Zaadnoordijk
L Foto's 5.1.2e B.V. aan projectleider Zaadnoordijk
M Email 5 februari 2024 van Zaadnoordijk N Brief aan Raadsgriffie 12 maart 2024
N Email aan Raadsgriffie 12 maart 2024
O Toegezonden foto's aan de Raadsgriffie 12 maart 2024
P Brief 8 augustus 2024 aan Zaadnoordijk
Q Email van Zaadnoordijk 19september2024
R Situatietekening van Zaadnoordijk 19 september2024
S Email 1 juli 2024 van Waterschap

3. BEROEPSCHRIFT STATIONSKWARTIER RAVENSTEIN – 2024

Het beroepschrift dienen wij in omdat wij ernstig belemmerd worden en derhalve geschaad worden in onze bedrijfsuitoefening en -ontwikkeling.

Bijlage A Gemeenteblad Bestemmingsplan 'Stationskwartier 5.1.2e ***- 2024***

DE KERNPUNTEN VAN HET BEROEP

5.1.2e B.V.. 5.1.2e en apparatenbouw is een constructiebedrijf, wij maken grote tot zeer grote constructies en apparaten van metaal; het benodigde materiaal hiervoor en het eindproduct worden aan- en afgevoerd met grote vrachtwagens, die 20 meter of nog langer kunnen zijn. Voor de ontsluiting van het 'Stationskwartier – de Sportvelden' komt de ontsluitingsweg uit op de Schaafdries. Precies op de plaats waar de nieuwe ontsluitingsweg komt, staan al bijna 50 jaar de 20 meter lange vrachtauto's voor laden/lossen of om even stil te staan in afwachting om het erf op te kunnen rijden. Parkeren is ook mogelijk. Wanneer de ontsluitingsweg volgens het bestreden bestemmingsplan wordt aangelegd, en dus blijft liggen tussen nr. 52 en nr. 54, dan vormt dat een groot probleem voor onze bedrijfsvoering, omdat daar dan geen vrachtwagen meer mag en kan staan vanwege de kruising. Er is geen alternatief in de straat. 5.1.2e - van Nuland B.V. van 5.1.2e heeft hetzelfde probleem en heeft hiervoor ook een zienswijze (10) ingediend. Er is echter **een eenvoudige oplossing, de ontsluitingsweg verschuiven naar** 5.1.2e **.**

Voor het bestemmingsplan 'het Stationskwartier – de Sportvelden' geldt gebiedstypering 'gemengd gebied' met richtafstand 50 meter. 'De Sportvelden' ligt precies bij ons aan de overkant van de straat aan de Schaafdries. In hetzelfde bestemmingsplan geldt voor 'de Bendelaar' de typering 'rustig woongebied' met richtafstand 100 meter. **Het betreft vergelijkbare woongebieden. Daarom zou voor 'de Sportvelden ook 100 meter moeten gelden.**

Volgens de plankaart en de regels (hoofdstuk 8.2.2b) in het bestemmingsplan 'Stationskwartier – De Sportvelden' is bij ons tegenover bebouwing met een **goot- en bouwhoogte van 14 m** toegestaan. 5.1.2e **is een landelijk woongebied**, hier is nergens hoogbouw. Wij zitten op het bedrijventerrein de Kolk. Hier mag zelfs nog maar tot 8 meter hoogte gebouwd worden.

4. a LOCATIE VAN DE ONTSLUITINGSWEG OP DE SCHAAFDRIES TUSSEN NR. 52 EN 54

Op nr. 54 zit ons bedrijf, 5.1.2e B.V.. 5.1.2e en apparatenbouw is een constructiebedrijf, wij maken grote tot zeer grote constructies en apparaten van metaal; het benodigde materiaal hiervoor en het eindproduct worden aan- en afgevoerd met grote vrachtwagens, die meestal wel 20 meter lang zijn. Precies op de plaats waar de nieuwe ontsluitingsweg komt, staan al bijna 50 jaar de 20 meter lange vrachtauto's voor laden/lossen of om even stil te staan in afwachting om het erf op te kunnen rijden parkeren. ***Bijlagen B en C***

Wanneer de ontsluitingsweg volgens het bestemmingsplan, blijft liggen tussen nr. 52 en nr. 54, dan vormt dat een groot probleem voor onze bedrijfsvoering, omdat daar dan geen vrachtwagen meer mag staan. De reden is dat je op een kruising en binnen 5 m van de kruising, niet eens mag stil staan met een voertuig, volgens artikel 23 regelement verkeersregels en verkeerstekens. Er is geen alternatieve plaats.

Bovendien is de oplossing is eenvoudig: de ontsluitingsweg ca 40 m opschuiven naar het zuiden, ter hoogte van Schaafdries nr. 50a.

4.b Nota van zienswijze - Zienswijze 8: *(Bijlage D en E)*

Toelichting van de gemeenteraad 2.

'2. De auto ontsluiting met het zuidelijk deel van het Stationskwartier komt tussen Scha 5.1.2e nr. 52 en nr. 54 te liggen. Verder naar het zuiden opschuiven is geen optie omdat er tegenover Schaafdries nr. 50 een overstortvoorziening van het hemelwaterriool ligt. Nog verder naar het zuiden is niet mogelijk in verband met de watergang die daar ligt'.

Twee argumenten, waarom opschuiven naar het zuiden niet zou kunnen.

1e de ontsluitingsweg moet over de A-watergang gelegd worden.

2e Er is tegenover Schaafdries nr. 50 een overstortvoorziening van het hemelwaterriool.

1e argument is onjuist. Langs de Schaafdries en de nieuwbouwwijk het Stationskwartier-de Sportvelden' ligt een sloot, een A-watergang Een A-watergang is de belangrijkste categorie watergang die er is; deze hier is in eigendom van het Waterschap Aa en Maas. Deze dient als belangrijke schakel in watertoevoer en -afvoer in de omgeving. Of je de

ontsluitingsweg legt volgens het bestemmingsplan tussen nr. 52 en 54 , of iets zuidelijker op nr. 50a; in beide gevallen moet de weg over de A-watergang gelegd worden.

Conclusie: het 1e argument, betreft de A-watergang, is niet valide en kan niet bijdragen aan de motivering van het bestemmingsplan op dit onderdeel.

Het 2e argument van de riooloverstort is ook niet valide. In Bijlagenboek 1 bij de stukken op pagina 384 staat een tekening met de rioleringssituatie. ***Bijlage F***. Hier kun je zien wat de locatie is van de riooloverstort is. In de Nota van zienswijze staat dat er een overstortvoorziening van het *hemelwaterriool* is, deze aanduiding is niet correct, er is een *riooloverstort*.

De uitlaat van de riooloverstort zit in de oever van de A-watergang aan de Schaafdries, dus onder het wegniveau. In de hoek van de huidige voetbalvelden is de riooloverstort ergens verstopt, ondergronds tegenover nr. *50a*. Een betonnen bak van 6 bij 34 meter volgens de brief van 2 december 2024 van wethouder 5.1.2e aan de raad. Als bijlage meegestuurd een Situatietekening met extra toevoeging locatie ontsluitingsweg ***Bijlage G***

Het is een bergbezinkvoorziening, deze ligt ondergronds, zoals dat altijd het geval is bij een bergbezinkvoorziening. De bergbezinkvoorziening is van beton, dus daar kun je gewoon met een auto overheen.

Er is maar één stelsel van riolering in de wijk dus ook het vuile water, o.a. van het toilet enz. gaat eventueel via de overstort in de A-watergang aan de Schaafdries, een gemengd stelsel dus. Dit soort riooloverstorten zijn ongewenst in een woonwijk, in het slechtste geval drijven de drollen dan in de watergang rondom de nieuwe wijk, wat volstrekt ongewenst is.

Overigens ligt een riool bijna altijd onder de weg, waarom zou dat dan hier een probleem zijn. Het overtollige rioolwater plus alles wat daar inzit komt in het water gegleden in de watergangen, de uitlaat zit in de oever van de watergang, dus dat is een probleem.
De kans op gevaarlijke bacterievorming wordt door pieken in de temperatuur ieder jaar groter. Door klimaatverandering is de kans op een overstort van het riool als gevolg van plensbuien ieder jaar groter. In mei 2023 waren er forse regenbuien. Informatie over de overlast en wat daarmee aan de hand is, zie hoofdstuk 4.e een opmerkelijke gang van zaken met de gemeente.

Door toevoeging van honderden woningen moet er een nieuw rioolstelsel worden aangelegd. De riooloverstort is een gemeentelijke verantwoordelijkheid, aldus het Waterschap. De gemeente is, in de woorden van het Waterschap, probleemeigenaar. In het voortraject heeft Waterschap Aa en Maas meegegeven dat de riooloverstorten potentieel knelpunt is bij een zoeklocatie voor woningbouw, aldus is raadslid 5.1.2e 5.1.2e van Beter Oss schriftelijk medegedeeld. 5.1.2e is de nestor in

het gezelschap van de gemeenteraad. Hij is al 40 jaar bij de gemeente Oss actief en was daarbij 12 jaar wethouder. 5.1.2e *is ook burgercommissielid bij het Waterschap AA en Maas.*

De gemeenteraad kan beslissen wat er met die overstort gebeurt of dat die gesaneerd kan worden en/of verplaatst kan worden

Er zijn grofweg 3 mogelijkheden, zo stelt 5.1.2e in de raadsvergadering van 12 december 2024, met betrekking tot de overstort:

1.De riooloverstort laten liggen, zoals het nu is, je kunt er gewoon overheen met een weg;

2.Geheel verwijderen door onder andere aanpassen van het nog aan te leggen rioolstelsel;

3.De riooloverstort, als die nodig zou zijn, elders aanleggen, waar het minder overlast kan geven.

Dit moet nog worden uitgezocht. Een definitieve uitwerking van het riool wordt pas in een later stadium uitgewerkt zo valt te lezen in het bestemmingsplan!

Dit onderdeel van het bestemmingsplan is hiermee niet met de benodigde zorgvuldigheid tot stand gekomen, althans gemotiveerd. Op deze gronden is dit deel van het bestemmingsplan in strijd met deze algemene beginselen van behoorlijk bestuur.

Het 2e argument in de Nota van zienswijze – zienswijze 8, betreffende 'de overstortvoorziening van het *hemelwaterriool*', de riooloverstort, is ook niet valide.

Conclusie: de 2 argumenten, zowel van de A-watergang en als de riooloverstort zijn niet valide. De ontsluitingsweg kan verschoven worden naar 5.1.2e .

5.1.2e heeft op 28 november 2024 in de commissievergadering Ruimte en in de raadsvergadering op 12 december 2024, het hier bovenstaande, uitgesproken en nader toegelicht.

In de raadsvergadering van 12 december 2024 heeft 5.1.2e onderstaande motie en amendement ingediend.

motie 'Stront aan de knikker' ingediend. *Bijlage H*

'Draagt het college van B&W op: Een onderzoek te doen naar verplaatsing of sanering van de overstort aan de Schaafdries te 5.1.2e en het resultaat van dit onderzoek voor te leggen aan de gemeenteraad.

amendement '5.1.2e komt weerom' ingediend. *Bijlage I*:

Draagt het college van B&W op om: Het bestemmingsplan met tekeningen zodanig te wijzigen dat de ontsluitingsweg wijk Stationskwartier op de Schaafdries circa 40 meter meer naar het Zuiden wordt gesitueerd.

4.c Nota van zienswijze - Zienswijze 8:

Toelichting van de gemeenteraad 2.

'De speelruimte is dan ook zeer gering en wij vinden de nieuwe locatie een logische plek. Aanvullend onderzoek is niet nodig omdat met een ontsluiting op deze locatie wordt voldaan wordt aan de CROW richtlijnen'.

In de zienswijze hebben wij aandacht gevraagd voor onze problemen c.a. met de locatie van de ontsluitingsweg op nr. 54. In het verkeersonderzoek is geen aandacht besteed aan, geen rekening gehouden met het reilen en zeilen vanuit de bedrijven op het bedrijventerrein de Kolk.

Wij hebben CROW kennisplatform opgezocht 'Wegontwerp en weginrichting'. Daar lezen wij: *'De richtlijnen van CROW helpen professionals om keuzes en afwegingen te maken. Het goed toepassen van richtlijnen is niet altijd eenvoudig en daarom is het nodig dat een wegontwerper voldoende ervaring en (praktijk)kennis heeft'.*

De gemeente heeft een Situatietekening gemaakt. In het volgende hoofdstuk wordt deze tekening uitvoerig behandeld. Deze Situatietekening heeft als ondergrond een zeer vage oude satellietfoto. Deze tekening is een amateuristische opstelling, die wemelt van de fouten. Op een satellietfoto kun je niet door de bomen heen op de weg kijken.
Er zijn meer bronnen nodig om de benodigde informatie te verzamelen.
De vraag rijst of de wegontwerper wel ooit op de Schaafdries is geweest. Wij trekken de zorgvuldigheid waarmee de wegontwerper te werk is gegaan in twijfel. Het wordt niet duidelijk of en hoe de CROW richtlijnen zijn toegepast. De foutieve en ontbrekende gegevens op de Situatietekening doen ernstig vermoeden dat hier mogelijk sprake is van gebrek aan ervaring en (praktijk)kennis van de wegontwerper.

Advies verkeerskundig bureau: Wij zijn voornemens om opdracht te geven aan een verkeerskundige adviesbureau om de verkeerssituatie uit het bestemmingsplan te laten toetsen. Dit advies zal onder meer zijn gericht op de weginrichting en de locatie van de overkluizing en daarmee de ontsluitingsweg.

Conclusie:

De stelling dat de locatie van de ontsluitingsweg (tussen nr. 52 en nr. 54) een logische plek is, omdat aan de CROW richtlijnen is voldaan, kan niet juist zijn. In ieder geval is dat onvoldoende onderbouwd en gemotiveerd. Als in het traject van gegevensverzameling (veel) fouten zijn gemaakt, kunnen de conclusies ook niet kloppen. **De locatie van de**

ontsluitingsweg leggen tussen nr. 52 en nr. 54 is niet logisch en strijdig met een goede ruimtelijke ordening.

Zoals in dit beroepschrift op diverse plaatsen onderbouwd aangegeven is, is de locatie van de **ontsluitingsweg verschuiven naar** 5.1.2e **een eenvoudige oplossing.**

4.d Situatietekening opstelstroken Schaafdries, versie 15 augustus 2024

5.1.2e vervolgt zijn betoog tijdens de gemeenteraadsvergadering op 12 december 2024 met zijn reactie op het onderwerp 'Situatietekening'.

Situatietekening versie 15 augustus 2024 is ca 10 december 2024 door de wethouder als bijlage meegestuurd met zijn brief aan de gemeenteraad van 2 december 2024.

Op die Situatietekening is wel wat aan te merken, er is creatief mee omgegaan, dan wel de satellietbeelden zijn heel erg oud en zeer vaag. Op de situatietekening staan 4 potentiële opstelstroken voor vrachtwagens:

1. Zuidelijke opstelstrook 35,50 meter lengte bij de bocht Schaafdries – Burgemeester van de Wielstraat- Dorskamp
2. Noordelijker opstelstrook 16 meter lengte
3. Noordelijker opstelstrook 15 meter lengte
4. Opstelstrook nabij station 35,75 meter lengte

Door de gemeentelijke toevoeging op de Situatietekening wordt de suggestie gewekt, dat de Schaafdries rechtdoor loopt, zowel aan de zuidelijke kant als ook aan de noordelijke kant, nabij het station.

Bij huisnummer 44 zijn geen 2 opritten, maar 3 stuks. De meest zuidelijke opstelstrook is hierdoor geen 35,5 meter lang, maar slechts 17,5 meter. Op 17,5 meter lengte kan geen vrachtwagen van 20 meter staan.

Omwille van de duidelijkheid, merken wij op: 5.1.2e (a) en Schaafdries 44 zijn buren. Huisnummers 45 tot en met 49 bestaan niet.

Er is aan de zuidelijke kant sprake van een zeer complexe verkeerssituatie. Er is daar een bocht in de Schaafdries. In die bocht komen twee wegen, de Burgemeester van de Wielstraat en de Dorskamp over het fiets/wandelpad heen, uit op de Schaafdries. Er ligt ook nog een aftakking van het fiets/wandelpad, dit loopt rechtdoor van de Schaafdries naar het fiets/wandelpad naast de weg op de Dorskamp.

Advies verkeerskundig bureau: Wij zijn voornemens om opdracht te geven aan een verkeerskundige adviesbureau om de verkeerssituatie uit het bestemmingsplan te laten toetsen. Dit advies zal onder meer zijn gericht op de opstelstroken en de (on)bruikbaarheid daarvan.

Conclusie: de meest zuidelijke opstelstrook is ongeschikt.

De volgende 2 opstelstroken richting het station, van16 en 15 meter lengte, zijn beide te kort voor een vrachtwagen van 20 meter.

Tijdens de raadsvergadering van 12 december 2024 heeft de wethouder al toegegeven dat deze beide plekken ongeschikt zijn.

Gaan we nu verder met de 4e opstelstrook op de Situatietekening; deze is eveneens niet geschikt als opstelplaats. De suggestie wordt gewekt dat de Schaafdries hier rechtdoor loopt. Dat is niet het geval. Direct na woonhuis nummer 58 begint de bocht naar het station en het verhoogde tableau.

In de bermen langs de Schaafdries wordt, beginnend vanaf het station, aan weerszijden een groeiend aantal auto's geparkeerd. Op het tableau van het stationsplein, is het op werkdagen een drukte van belang. Waarschijnlijk door treinreizigers en bezoekers van het bedrijfsverzamelgebouw (met beperkte of geen parkeervoorziening), dat op het stationsplein is gevestigd, tegenover het station. Met de komst van de nieuwbouwwijken zal het nog veel drukker worden.

Als op de 4e opstelstrook een vrachtwagen van 20 meter staat, dan moet al het overige verkeer erlangs op 1 weghelft en is er geen vrij zicht. Bomen, geparkeerde auto's en de 20 meter lange vrachtwagen blokkeren dan het zicht op de bocht. Feitelijk passeer je als automobilist de vrachtwagen blind. Als de vrachtwagen daar op de weg geladen/gelost moet worden, dan is de weg over beide helften afgesloten.

Conclusie: geen van de 4 opstelstroken op de Situatietekening is geschikt.

Blijft over: de zone op de nr. 52 / 54, **de huidige opstelplaats,** dit is een **recht stuk weg**. Dit is een goede en ook de enige plek waar een vrachtwagen kan stilstaan en laden/lossen en parkeren.

Precies op deze plaats, de zone op de nr. 52/54, waar de nieuwe ontsluitingsweg komt, staan al bijna 50 jaar de 20 meter lange vrachtauto's voor laden/lossen of om stil te staan in afwachting om het erf op te kunnen rijden of parkeren. Als ons bedrijfsterrein vol staat met materialen/producten, dan kan een vrachtwagen het terrein niet op; laden of lossen moet dan op de weg gebeuren. Soms moet een vrachtwagen even op de weg wachten, stilstaan, omdat er al een vrachtwagen op het bedrijfsterrein staat. Het komt ook voor dat auto's aan de overzijde van de straat zodanig geparkeerd staan, dat het voor een vrachtwagen niet mogelijk is om bij ons het terrein op te rijden. Een vrachtwagen moet achterwaarts in kunnen steken om het erf op te kunnen rijden en vooruit kunnen steken om weer weg te kunnen rijden, daar moet manoeuvreerruimte voor zijn. Vrachtwagens kunnen aan de achterkant of aan de zijkant geladen/gelost moeten worden. Soms kan het laden/lossen alleen bij ons op het erf, dan moet de vrachtwagen kunnen wachten op de straat tot het mogelijk is om op te rijden. Er kan ook geparkeerd worden. De ontsluitingsweg volgens het bestemmingsplan, tussen nr. 52 en nr. 54, vormt een groot probleem voor onze bedrijfsvoering, want dan kan er daar geen vrachtwagen zelfs meer stil staan. De reden is dat je op een kruising en binnen 5 m van de kruising, niet mag stil staan met een voertuig, volgens artikel 23 regelement verkeersregels en verkeerstekens. Op de 4 opstelstroken op de Situatietekening kan het ook niet, zoals hierboven gemotiveerd is aangegeven.

Dan is er geen plek meer om stil te staan of te laden/lossen op de weg of te parkeren. Dan is aan- en afvoer van materialen en producten niet mogelijk. De ontsluitingsweg verschuiven naar 5.1.2e **is een eenvoudige oplossing, zodat de huidige opstelstrook ter hoogte van 52/54 beschikbaar blijft.**

4.e Een opmerkelijke gang van zaken met de gemeente

Vanaf het begin is de communicatie vanuit de gemeente betreffende het bestemmingsplan 'Stationskwartier – de Sport[redacted]en', alsook de informatieverstrekking van de zijde van de gemeente over het plan niet goed verlopen. De gemeente vroeg de burgers te reageren op het te ontwikkelen bestemmingsplan. Op 6 februari 2022 hebben wij een uitgebreide mail gestuurd, waarbij we ook hebben aangegeven dat wij op voorhand absoluut geen bezwaren hebben met het plan. Vervolgens hebben wij bij een 2e verzoek van de gemeente aan de burgers op 28 maart 2022 nog een brief gemaild. In beide brieven hebben we aandacht gevraagd voor onze bedrijfssituatie in relatie tot het nieuwe bestemmingsplan en gevraagd om een gesprek. Wij hebben geautomatiseerde ontvangstbevestigingen gekregen, maar helaas geen enkele verdere reactie van de gemeente. Verscheidene malen hebben we hierover gebeld met de gemeente. De brieven bleken niet bekend.

Zodoende hebben we de beide brieven meerdere malen verstuurd. Na anderhalf jaar is het ons gelukt om een afspraak te maken met de projectleider, [redacted]. Op 25 september 2023 was ze hier voor een gesprek op kantoor. Ze zei toen dat ze niets af wist van onze email-brieven. Ze vroeg om deze nogmaals door te sturen. Ongelooflijk, we hebben er tevoren aan de telefoon nog met haar over gesproken! Op 5 oktober 2023 hebben wij een email gestuurd met onze emailbrief van 28 maart 2022. ***Bijlage J*** We hebben [redacted] onze concrete situatie nader toegelicht en vervolgens op haar verzoek de foto's toegestuurd. ***Bijlage K en L*** Mevrouw zou onze mails gaan lezen en het e.e.a. gaan uitzoeken. Vanwege haar vakantie in oktober 2023, zou het wel november of december 2023 kunnen worden alvorens ze in de gelegenheid zou zijn om ons een persoonlijke reactie te geven. Die reactie kwam niet. Alleen een concept-bestemmingsplan eind december 2023.

Vervolgens hebben we een afspraak gemaakt. Op 17 januari 2024 was er een buurtoverleg met de projectleider [redacted] en de gebiedsbeheerder [redacted]. De gemeente zegde toe verschillende opties te gaan bekijken. Er zou een nieuwe afspraak komen. Op 5 februari 2024 ontvingen we een emailbericht, 2 dagen voor de deadline voor het indienen van een zienswijze. ***Bijlage M***

Een (reactie voor een) vervolgafspraak kwam er niet. In de email van 5 februari 2024 geeft [redacted] aan dat er overleg is geweest met *ontwerpers, wegbeheerder en verkeerskundigen*. Hier was uitgekomen, dat optie 2 in de email, **de locatie van de ontsluitingsweg op 50a, niet kan, omdat daar een externe overstort van de randvoorziening ligt.**

Op 12 maart 2024 hebben we een email gestuurd aan de Raadsgriffie met foto's van diverse producen. ***Bijlagen N en O***

Op 11 juli 2024 hadden we op ons kantoor een afspraak met 5.1.2e naar aanleiding van het concept-akoestisch rapport. Tijdens dit gesprek, gaf 5.1.2e 5.1.2e een **andere reden aan waarom de ontsluitingsweg op 50a niet zou kunnen, namelijk: dat kost geld!**

We hebben tijdens dat gesprek twee keer gevraagd om met een deskundige om de tafel te gaan zitten, ten einde tot een oplossing te komen betreft de locatie van de ontsluitingsweg. Dit werd afgewimpeld. Van dit gesprek zijn geluidsopnames gemaakt. Op 8 augustus 2024 stuurden wij een reactie op het concept-akoestisch rapport. In deze brief hebben wij het verzoek herhaald om met een deskundige om de tafel te gaan om het op te lossen. ***Bijlage P***

Op 19 september 2024 hebben wij van 5.1.2e een email ontvangen met als bijlage **een Situatietekening** met 4 opstelstroken. ***Bijlage Q en R*** Dat is dezelfde situatietekening als de welke door de wethouder omstreeks 10 december 2024 toegestuurd is aan de gemeenteraad, zij het zonder verdere aanduiding t.b.v. de raad. Wij hebben geschreven dat de weergave op de bijlage niet overeenkomt met de concrete situatie. Op 8 en 14 oktober 2024 is er wederzijds contact via email geweest, om in gesprek te gaan over de (fouten in de) Situatietekening. Het laatste emailbericht is geweest dat 5.1.2e afwezig zou zijn tot 28 oktober 2024. Wij hebben nog de voicemail ingesproken, maar er is helaas geen reactie meer gekomen van gemeente zijde.

Wij hebben getracht om bij het Waterschap informatie te krijgen over de overkluizing van de A – watergang en de riooloverstort. Ons is op 1 juli 2024 medegedeeld dat er van de gemeente een schets gekomen zou zijn bij het Waterschap. Verdere informatie wilden ze niet verschaffen, de email werd cc naar de gebiedsbeheerder van de gemeente, 5.1.2e 5.1.2e gestuurd. Het is ons niet gelukt om daar informatie te krijgen. ***Bijlage S***

Hoe komt 5.1.2e erbij om zulke uitspraken te doen. Een definitieve uitwerking van het riool wordt pas in een later stadium uitgewerkt zo valt te lezen in het bestemmingsplan! Dit moet nog onderzocht worden. De gemeenteraad moet hierover beslissen.

Zoals hierboven uitvoerig onderbouwd, heeft 5.1.2e aangegeven dat er grofweg 3 opties zijn. Zijn conclusie is dat de riooloverstort geen enkele belemmering vormt om de ontsluitingsweg op 5.1.2e te situeren. Het maakt ook niet uit wat de locatie van de overkluizing over de A-watergang is. De hemelwaterafvoer vanaf het bedrijventerrein naar de A-watergang moet ook nog betrokken worden, deze toevloed van water is bij de gemeente nog steeds niet bekend.

5 Gebiedstypering volgens VNG publicatie 'gemengd gebied'

Ten onrechte wordt het zuidelijk plangebied van het 'Stationskwartier-de Sportvelden' aangemerkt als gebiedstype 'gemengd gebied'. De in de VNG publicatie gehanteerde richtafstand voor 'gemengd gebied', is bij milieucategorie 3.2 is 50 meter. Bij de typering 'rustig woongebied' is de bijbehorende richtafstand bij milieucategorie 3.2 100 meter. Het bestemmingsplan 'Stationskwartier' omvat ook 'de Bendelaar' fase 2. Hier is wel de typering 'rustige woonomgeving' van toepassing volgens het bestemmingsplan. De Bendelaar ligt ingeklemd tussen het spoor en de nabij gelegen 5.1.2e, verder agrarische bedrijven, het station. Daarbij zij opgemerkt, de 5.1.2e is een veel drukkere weg dan de Schaafdries. De 5.1.2e doorsnijdt het vitale hart van 5.1.2e. Zowel op de 'Sportvelden' als op 'de Bendelaar' worden alleen woningen gebouwd**. Daarom verwachten de toekomstige bewoners dat ze in een 'rustig woongebied' komen te wonen. De gebiedstypering wordt niet consequent toegepast op de verschillende plangebieden binnen hetzelfde bestemmingsplan.**

6 Hoogte van de gebouwen 14 m

Volgens de plankaart en de regels (hoofdstuk 8.2.2b) in het bestemmingsplan 'Stationskwartier – De Sportvelden' is bij ons tegenover bebouwing met een **goot- en bouwhoogte van 14 m** toegestaan. 5.1.2e is een landelijk woongebied, hier is nergens hoogbouw. Wij zitten op het bedrijventerrein de Kolk. Hier mag zelfs maar tot 8 meter hoogte gebouwd worden.

7 Samenvatting

In het voorgaande hebben wij gemotiveerd aangegeven dat wij door het bestemmingsplan 'Stationskwartier 5.1.2e – 2024' ernstig belemmerd worden en derhalve geschaad worden in onze bedrijfsuitoefening en bedrijfsontwikkeling. Bij de vaststelling van een bestemmingsplan moet de raad bestemmingen aanwijzen en regels geven die de raad uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening nodig acht. De raad heeft daarbij beleidsruimte en moet de betrokken belangen afwegen. Deze belangen zijn in dit geval niet voldoende in kaart gebracht, althans niet juist afgewogen voor zover het gaat om de overkluizing en ontsluiting ter hoogte van ons perceel.

Aan- en afvoer van materieel en producten wordt onmogelijk.

Onveilige verkeerssituatie en ernstig bemoeilijkte toegang tot ons bedrijf.

Motivatie van de gemeente betreffende de riooloverstort is volstrekt invalide. De ontsluitingsweg kan er gewoon overheen gelegd worden. Motivatie A-watergang is volstrekt invalide. Het maakt niet uit waar de weg over de A-watergang komt. De beide argumenten van de gemeente, dat de locatie van de ontsluitingsweg niet op 5.1.2e 5.1.2e zou kunnen, zijn niet valide. Er is een amendement en een motie hierover ingediend.

De voorgestelde opstelstroken op de Situatietekening voldoen geen van alle; de tekening bevat fouten en komt niet overeen met de situatie ter plaatse. De stelling van de gemeente dat de locatie van de ontsluitingsweg (tussen nr. 52 en 54.) een logische plek is, is derhalve onjuist.

Onprofessionele en nalatige behandeling door de gemeente welke grenst aan blokkeren van onze mogelijkheden om in goede orde te overleggen en zo bij te dragen aan een goede en veilige plaatsing van de ontsluitingsweg. Vanwege deze gang van zaken zijn en worden wij geheel onnodig op grote kosten gejaagd; daarbij vergt het voor ons veel tijd en moeite.

Een alternatief voor de ontsluitingsweg is eenvoudig te realiseren door deze ontsluitingsweg circa 40 meter naar het Zuiden te leggen, ongeveer ter hoogte van huisnummer 50a, zodat de huidige opstelstrook ter hoogte van 52/54 beschikbaar blijft.

De gebiedstypering wordt niet consequent toegepast op de verschillende plangebieden binnen hetzelfde bestemmingsplan. De typering 'rustig woongebied' moet ook gelden voor 'de Sportvelden'.

5.1.2e is een landelijk gebied, nergens is hoogbouw. Hoogbouw tot 14 m is niet passend. Wij zitten op het bedrijventerrein de Kolk aan de Schaafdries, tegenover de 'Sportvelden' op het bedrijventerrein de Kolk; bij ons mag maar tot 8 m hoogte gebouwd worden.

Op deze gronden verzoeken wij de Afdeling om dit beroepschrift gegrond te verklaren en het bestemmingsplan in zoverre te vernietigen en eventueel het bevoegd gezag na vernietiging een nieuw besluit te laten nemen met inachtneming van uw uitspraak.

GEMEENTEBLAD

Officiële uitgave van de gemeente Oss

NaN ?

A

BESTEMMINGSPLAN EN HOGERE WAARDE 'STATIONSKWARTIER RAVENSTEIN - 2024'

De gemeenteraad van Oss heeft op 12 december 2024 het bestemmingsplan 'Stationskwartier 5.1.2e - 2024' vastgesteld. Burgemeester en wethouders van Oss hebben op 5 november 2024 een hogere waarde vastgesteld. Hieronder staat wat dit betekent. Ook leest u wat u kunt doen als u het niet eens bent met het bestemmingsplan of de hogere waarde.

Wat is een bestemmingsplan?

In een bestemmingsplan staat welke ruimtelijke functies ('bestemming') een gebied, terrein of een perceel grond heeft. Bijvoorbeeld wonen, natuur, recreatie of bedrijf. Ook regelt een bestemmingsplan of men op die grond mag bouwen. Dit is bijvoorbeeld belangrijk als u een vergunning vraagt om te bouwen. De gemeente kijkt dan of uw bouwplan in het bestemmingsplan past.

De gemeenteraad stelt bestemmingsplannen vast. Dit staat in artikel 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening.

Waar gaat het bestemmingsplan 'Stationskwartier 5.1.2e - 2024' over?

Het bestemmingsplan 'Stationskwartier 5.1.2e - 2024' gaat over een woningbouwontwikkeling ten noorden en ten zuiden van de spoorlijn; ten zuiden van het spoor op de locatie van de voetbalvelden en ten noorden van het spoor op een agrarisch perceel aan De Bendelaar. Het plan maakt de bouw van circa 330 woningen mogelijk.

Het bestemmingsplan wijkt af van het ontwerpbestemmingsplan

Van 28 december 2023 tot en met 7 februari 2024 kon u reageren op het ontwerp van het bestemmingsplan. Het vastgestelde bestemmingsplan is op een aantal punten anders dan het ontwerpbestemmingsplan. De verschillen staan vermeld in een 'Nota van zienswijzen en wijzigingen'.

Wat houdt het besluit hogere waarde in?

De Wet geluidhinder regelt hoeveel geluid er bij woningen mag zijn door het verkeer op een weg of spoorweg of door bedrijven. In sommige gevallen mag de gemeente meer geluid toestaan. Burgemeester en wethouders nemen daar dan een apart besluit over. Dit heet een 'besluit hogere waarde'.

In dit geval veroorzaken de spoorlijn Nijmegen – 's-Hertogenbosch en de weg De Rijt te veel geluid voor de toekomstige woningen. Hiervoor heeft het college van burgemeester en wethouders een besluit hogere waarde genomen.

U kunt het bestemmingsplan, het besluit hogere waarde en de overige stukken bekijken

U kunt vanaf donderdag 19 december 2024 tot en met donderdag 30 januari 2025 de volgende stukken bekijken:

1. het besluit van de gemeenteraad over het bestemmingsplan
2. het bestemmingsplan
3. andere stukken over het bestemmingsplan, zoals de toelichting en de 'Nota van zienswijzen en wijzigingen'
4. het besluit van burgemeester en wethouders over de hogere waarde

U kunt deze stukken bekijken:

1. op de landelijke website https://omgevingswet.overheid.nl (onderdeel 'Regels op de kaart')
2. (op afspraak) digitaal bij de balie Bouwen, Milieu en Leefomgeving in het gemeentehuis aan de 5.1.2e in Oss. U moet hiervoor een afspraak maken via telefoonnummer 5.1.2e. U kunt een afspraak maken voor elke werkdag (maandag tot en met vrijdag) tussen 9.00 uur en 16.00 uur.

A

De bronbestanden van het bestemmingsplan zijn digitaal beschikbaar op https://digitaleplannen.nl/0828/.

Het identificatienummer van het bestemmingsplan is NL.IMRO.0828.BPstationskwrtrrvn-VG01.

Wat kunt u doen als u het niet eens bent met het bestemmingsplan en/of het besluit hogere waarde?

Bent u het niet eens met het bestemmingsplan of het besluit hogere waarde? Dan kunt u hiertegen beroep instellen. Dat wil zeggen dat u een brief (een 'beroepschrift') stuurt aan de Raad van State. Daarin legt u uit waarom u het er niet mee eens bent. U kunt dit doen van vrijdag 20 december 2024 tot en met donderdag 30 januari 2025.

U kunt alleen beroep instellen als u:

1. belang hebt bij het bestemmingsplan of het besluit hogere waarde, of
2. hebt gereageerd (een zienswijze hebt ingediend) op het ontwerpbestemmingsplan of het ontwerp-besluit hogere waarde.

Voor het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan geldt nog het volgende.

Het bestemmingsplan laat circa 330 woningen toe. Daardoor is afdeling 2 van hoofdstuk 1 van de Crisis- en herstelwet van toepassing. Dit betekent dat:

1. u uw beroepsgronden in het beroepschrift moet opnemen
2. uw beroep niet-ontvankelijk wordt verklaard, als u binnen de beroepstermijn geen gronden indient, en
3. u deze gronden na afloop van de beroepstermijn niet meer kunt aanvullen

U stuurt uw beroepschrift aan:

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State

Postbus 20019

5.1.2e 5.1.2e HAAG

U kunt uw beroepschrift ook indienen via het Digitaal loket van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Stelt u uiterlijk 30 januari 2025 in? Dan kunt u de Voorzieningenrechter van de Afdeling bestuursrecht-spraak van de Raad van State vragen om een voorlopige voorziening te treffen. Dit betekent dat de Voorzieningenrechter een voorlopige uitspraak doet over uw beroep. De Afdeling doet dan later een definitieve uitspraak.

De Voorzieningenrechter kan alleen een voorlopige uitspraak doen als er snel een uitspraak nodig is.

U moet betalen om beroep in te stellen of een voorlopige voorziening te vragen.

Op de site www.raadvanstate.nl leest u meer over het indienen van een beroepschrift en hoeveel dit kost.

Wanneer treden het bestemmingsplan en het besluit hogere waarde in werking?

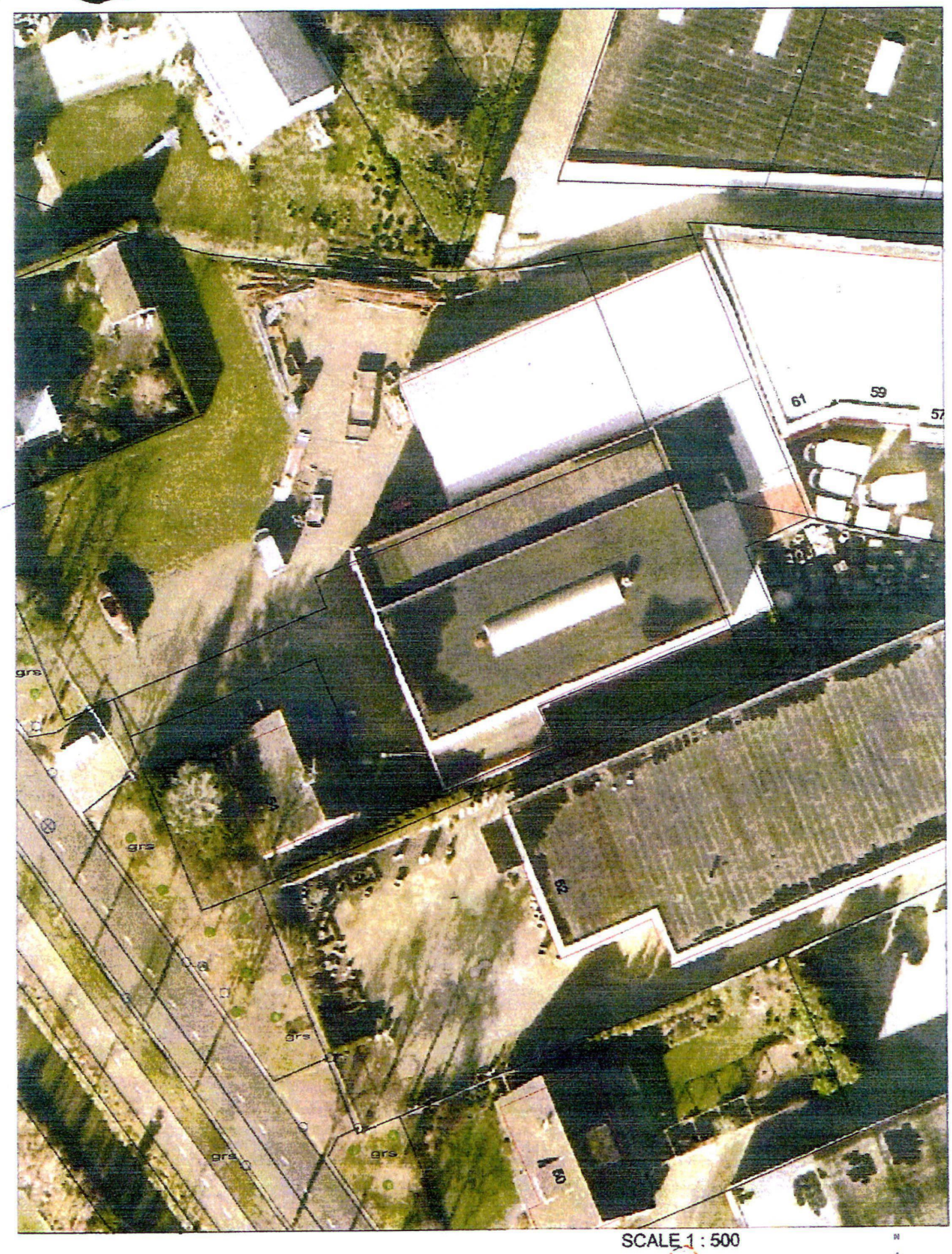
Het bestemmingsplan en het besluit hogere waarde treden in werking op 31 januari 2025 maar ze treden nog niet in werking als er iemand vóór 31 januari 2025 een verzoek om voorlopige voorziening indient. De inwerkingtreding hangt dan af van de uitspraak van de Voorzieningenrechter.

Hebt u nog vragen?

Hebt u nog vragen over deze publicatie? Bel dan met de afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling, via telefoon-nummer 14 5.1.2e.

GEMEENTE Oss

B



SCALE 1 : 500

5 0 5 10 15

METERS

N

9

C



b

Zienswijze 8

Samenvatting zienswijze

1. Reclamant heeft een bedrijf in milieucategorie 3 op 30 meter afstand van het plangebied.
   De richtafstand van 50 meter die in paragraaf 5.8.1 van de toelichting wordt genoemd, wordt niet gehaald. Dit wordt gemotiveerd met het gegeven dat al andere woningen dichterbij liggen.
   Deze conclusie kan zonder akoestisch onderzoek niet worden getrokken.
   Onderzoek is nodig om te voorkomen dat het bedrijf door de nieuwbouw in haar geluidsruimte wordt beperkt.
   De foto op p. 75 is onjuist; perceelnr. 1112 hoort ook tot de inrichting. Deze woning beperkt het bedrijf dus niet. Gekeken moet worden naar de afstand tussen loods en woning op nr. 50 (33 meter).
   Het bedrijf moet nu rekening houden met woningen op meer dan 30 meter afstand. De afstand tot het plangebied is kleiner dus dat de bedrijfsvoering niet wordt belemmerd kan niet zomaar worden gesteld.
   Ook kan niet zondermeer worden gezegd dat het niet realistisch is dat bedrijfsactiviteiten in de hoogste toegestane categorie niet uitgevoerd gaan worden langs de Schaafdries. Het bestemmingsplan maakt dit mogelijk en percelen kunnen worden gewijzigd. Er kunnen ook loodsen op de locatie van woningen.
2. Het verkeerskundig onderzoek (bijlage 8) schetst de ontsluitingen. Dit komt tegenover het bedrijf. De ontsluiting is in strijd met een goede R.O.
   Dit onderzoek gaat niet in op verkeer van het bedrijventerrein. Is de ontsluiting verkeersveilig? Wordt het bedrijf hierdoor niet belemmerd? Reclamant voorziet een probleem voor manoeuvrerend zwaar vrachtverkeer. Hoe veilig is het voor voetgangers/fietsers?
   De ontsluiting kan ergens tussen nr. 50 en 62 komen als gebiedsontsluiting. Hier is geen verdere vergunning voor nodig. Het verkeerskundig onderzoek is hiervoor onvoldoende omdat het de verkeersbewegingen van het bedrijventerrein niet heeft meegenomen en onduidelijk is of de bedrijfsvoering niet wordt belemmerd.
3. Het besluit hogere waarde; een deel van het plangebied ligt binnen de geluidzone van 5.1.2e, de Rijt, Stationssingel en Schaafdries en het spoor. De geluidsbelasting van de Schaafdries, Stationssingel en 5.1.2e is niet onderzocht. Ook industrielawaai is niet meegenomen. Het verkeerskundig onderzoek is onvolledig gemotiveerd.

Verzoek om nader onderzoek uit te voeren en de conclusies zonodig te herzien. Zodat belangen van bedrijf goed worden geborgd en er in de toekomst geen problemen zijn.

Besluit

Wij vinden de zienswijze deels gegrond en deels ongegrond.

Wijzigingen in bestemmingsplan

De begrenzing van het plangebied is aangepast door het weggedeelte Schaafdries dat in het ontwerpplan zat, buiten de plangrenzen te laten. Aan dit weggedeelte wijzigt niets. De watergang blijft voor een klein gedeelte wel deel uitmaken van het plangebied omdat hier een overkluizing moet komen voor een toegang tot het plangebied.

De locatie van de ontsluiting van het plangebied op de Schaafdries is toegevoegd aan de plankaart.

In de bestemming Woongebied is een zone van (minimaal) 50 meter opgenomen (vanaf de bestemming Bedrijf) waarbinnen geen woonfuncties zijn toegestaan (aanduiding sba-1 in combinatie met een vrijwaringszone).

Toegevoegd als Bijlage 29 is Rapportage Gebiedsontwikkeling Stationskwartier 5.1.2e; onderzoek industrielawaai, d.d. 14 oktober 2024 (10909-59387-08).

Toelichting van de gemeenteraad

1. Wij hebben aanvullend onderzoek uitgevoerd naar industrielawaai om de gevolgen van de nieuwe woonwijk te onderzoeken. Hiertoe is Bijlage 29 'Gebiedsontwikkeling Stationskwartier 5.1.2e, onderzoek industrielawaai' toegevoegd aan de stukken. De ruimtelijke/akoestische inpasbaarheid van de

D

voorgenomen woningbouwontwikkeling in de nabijheid van het bedrijventerrein De Kolk is onderzocht.
Voor de beoordeling van de akoestische inpasbaarheid van de voorgenomen ontwikkeling van het 'Stationskwartier' is de werkwijze gehanteerd conform de VNG-publicatie 'Bedrijven en milieuzonering'. Uit stap 1 is gebleken dat voldaan wordt aan de richtafstanden ten aanzien van de omliggende bedrijven, uitgezonderd voor de inrichting 5.1.2e en Apparatenbouw. Daarom is aanvullend akoestisch onderzoek uitgevoerd voor deze inrichting. In het onderzoek is de geluiduitstraling van de inrichting berekend op basis van de vastgestelde representatieve bedrijfssituatie. De optredende geluidniveaus zijn beoordeeld volgens het stappenplan van de VNG-publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' voor een gemengd gebied. Het onderzoek is uitgevoerd volgens de 'Handleiding Meten en Rekenen Industrielawaai' (1999).
Uit het akoestisch onderzoek is gebleken dat:

- Uit de toets van de berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus volgt dat binnen het projectgebied 'Stationskwartier' voldaan wordt aan de richtwaarden volgens stap 2 van de VNG-publicatie voor een gemengd gebied. Bij de bestaande (bedrijfs)woningen aan de Schaafdries wordt eveneens voldaan aan de normstelling uit het Activiteitenbesluit milieubeheer.
- Uit de rekenresultaten betreffende de maximale geluidniveaus blijkt dat binnen het projectgebied 'Stationskwartier' voldaan wordt aan de richtwaarden volgens stap 2 van de VNG-publicatie voor een gemengd gebied. Bij de bestaande (bedrijfs)woningen aan de Schaafdries wordt eveneens voldaan aan de normstelling uit het Activiteitenbesluit milieubeheer.
- Uit de rekenresultaten blijkt tot slot dat het langtijdgemiddeld geluidniveau als gevolg van de verkeersaantrekkende werking (indirecte hinder) ruimschoots voldoet aan de richtwaarde uit de VNG-publicatie.
- Volgens de beoordelingssystematiek is er dan geen sprake van indirecte hinder.

Op basis van voorgaande beoordeling wordt een ruimtelijke inpassing mogelijk geacht en is er ter plaatse van het plangebied 'Stationskwartier' sprake van een aanvaardbaar akoestisch woon- en leefklimaat.

Desondanks hebben we voor de borging van een goed woon- en leefklimaat in de bestemming Woongebied een zone opgenomen van minimaal 50 meter vanaf de grens van de bedrijfspercelen aan de Schaafdries waarbinnen geen woonfuncties zijn toegestaan. Hiermee borgen we de belangen van de bedrijven aan de Schaafdries en zorgen we voor een goed woon- en leefklimaat.

Het onderzoek industrielawaai is in conceptvorm aan reclamant voorgelegd. Reclamant heeft een aantal opmerkingen op het onderzoek gegeven. Het rapport is daar op onderdelen nog op aangepast.

2. De auto aansluiting met het zuidelijk deel van het Stationskwartier komt tussen Schaafdries nr. 52 en nr. 54 te liggen.
Verder naar het zuiden schuiven is geen optie omdat er tegenover Schaafdries nr. 50 een overstortvoorziening van het hemelwaterriool ligt. Nog verder naar het zuiden is niet mogelijk in verband met de watergang die daar ligt.
Opschuiven naar het noorden zorgt ervoor dat de autoaansluiting te dicht bij de fietsaansluiting richting de fietstunnel komt te liggen. Voor de verkeersveiligheid is het belangrijk dat beide aansluitingen niet te dicht bij elkaar liggen in verband met mogelijke conflicten.
Na opmerkingen van bewoners over de eerdere ligging van de autoaansluiting is ervoor gekozen om de aansluiting niet met een bestaande inrit te combineren. De speelruimte is dan ook zeer gering en wij vinden de nieuwe locatie een logische plek.
Aanvullend onderzoek is niet nodig omdat met een ontsluiting op deze locatie wordt voldaan aan de (CROW) richtlijnen.

3. Dit deel van de zienswijze richt zich op het ontwerpbesluit hogere waarde. In het definitieve besluit hogere waarde (Bijlage 32 bij de toelichting) motiveren wij waarom reclamant niet-ontvankelijk is met zijn zienswijze op dit besluit. Het betreft een vraag naar het geluid vanaf de diverse omliggende wegen op het plangebied.
Dit is onderzocht in het akoestisch onderzoek (bijlage 18 van de toelichting).

D

worden, dat is bij de aansluiting met de 5.1.2e en de oprit naar De Rijt nr. 1. Dat zorgt ervoor dat er civiele kunstwerken aangelegd moeten worden zoals duikers en/of bruggen. Ook zorgt de watergang, zoals de locatie nu in het ontwerp zit, voor een mooie overgang van de weg naar het landschap.

Geluid wegverkeer
De geluidssituatie ten gevolge van het verkeer op De Rijt is aanvullend onderzocht (Bijlage 27 bij de toelichting). Het woongebied aan de Bendelaar zal (hoofdzakelijk) via De Rijt naar de 5.1.2e ontsloten worden. Daarmee is een grote toename in de verkeersintensiteit op De Rijt te verwachten. De Rijt dient daarom verbreed te worden. Daarbij zal de maximum snelheid worden teruggebracht naar 30 km/h met een wegdek van asfalt. Er is een reconstructieonderzoek Wet geluidhinder uitgevoerd. In beginsel hoeven 30 km/h-wegen geen toetsing aan de normen uit de Wet geluidhinder. De situatie is in het kader van een goede ruimtelijke ordening beschouwd, als ware het een formeel te toetsen situatie. Er is sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder wanneer een toename van 2 dB of meer ten opzichte van de grenswaarde, dit is de geluidbelasting in de bestaande situatie, geconstateerd wordt.

Uit het onderzoek blijkt dat voor de betreffende woning geen sprake is van een reconstructiesituatie. Bovendien is de geluidsbelasting op de woning niet hoger dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Ten opzichte van de huidige situatie is sprake van een afname van de geluidsbelasting, als gevolg van het verlagen van de maximum snelheid en het verleggen van de weg-as.
In het akoestisch onderzoek is rekening gehouden met de verkeersgeneratie van de ontwikkelingen in plangebied Stationskwartier.

Hierdoor is er ook geen noodzaak voor een (groene) geluidswal en achten wij geen reden aanwezig om deze aan te leggen.

Trillingen
Er is aanvullend onderzoek gedaan en vastgelegd in de Notitie Herontwikkeling Stationskwartier Ravenstein; trillingen ontsluitingsweg De Rijt d.d. 29 april 2024 (Bijlage 31 bij de toelichting). Daarbij is gekeken naar zowel de bouwfase als de beoogde situatie. Op basis van de situatie van de bestaande weg, met de huidige afstand tot de woningen en wegintensiteit, kan tijdens de bouwfase het risico op trillingshinder conform SBR-B in de woningen De Rijt 1 en De Rijt 2 worden uitgesloten.
Op basis van de situatie van de toekomstige ontsluiting, met de voorziene afstand tot de woningen, daling van de toegestane maximumsnelheid, toepassen van een geasfalteerd wegdek en toekomstige weg-intensiteit, wordt het risico op trillingshinder in de toekomstige situatie als laag ingeschat.
Evenals de kans op hinder, wordt het risico op schade door trillingen in de toekomstige situatie niet hoger ingeschat dan die van een algemeen geaccepteerd risico.

Wij vragen de ontwikkelende partij om een voor- en na opname te doen.

Luchtkwaliteit
In paragraaf 5.8.6 van de toelichting van het bestemmingsplan (Luchtkwaliteit) wordt onder het kopje "Bijdrage initiatief" aangegeven dat het project als NIBM wordt beschouwd. De afkorting NIBM staat voor 'Niet in betekenende mate bijdragen' aan de luchtverontreiniging. Het gaat dan bijvoorbeeld om een ruimtelijk project of (te vergunnen) activiteit, waarvan de bijdrage aan de luchtverontreiniging klein is. Dan is geen toetsing aan de grenswaarden luchtkwaliteit nodig.
Gezien er ruim 300 woningen voor dit plan beoogd zijn, is de aanname zoals gedaan in de toelichting correct. Met betrekking tot extra uitstoot van verkeer mag geconcludeerd worden dat geen toetsing aan de grenswaarden luchtkwaliteit noodzakelijk is.

Zienswijze 10

Samenvatting zienswijze
De ontsluiting voor Stationskwartier is beoogd tegenover het perceel van reclamanten. Tussen Scha 5.1.2e kan een gebiedsontsluiting worden gerealiseerd. Het onderzoek (bijlage 8) stelt dat de weg de toegenomen verkeersintensiteit goed kan

verwerken. Reclamant kan zich niet in deze conclusies vinden. Wat is het effect van de ontsluitingsweg op de bedrijfsvoering en is er sprake van een goed woon- en leefklimaat? De conclusies kunnen niet met zekerheid worden getrokken door het onvolledig gemotiveerde verkeerskundig onderzoek. Verzoek om nader onderzoek uit te voeren en de conclusie dat de weg de verkeersintensiteiten aan kan en de gebiedsontsluiting geen belemmering vormt voor de bedrijfsactiviteiten van de ondernemers aan de Schaafdries zonodig te herzien.

Besluit
Wij vinden de zienswijze deels gegrond en deels ongegrond.

Wijzigingen in bestemmingsplan
De begrenzing van het plangebied is aangepast door het weggedeelte Schaafdries dat in het ontwerpplan zat, buiten de plangrenzen te laten. Aan dit weggedeelte wijzigt niets. De watergang blijft voor een klein gedeelte wel deel uitmaken van het plangebied omdat hier een overkluizing moet komen voor een toegang tot het plangebied.

De locatie van de ontsluiting van het plangebied op de Schaafdries is toegevoegd aan de plankaart.

In de bestemming Woongebied is een zone van (minimaal) 50 meter opgenomen (vanaf de bestemming Bedrijf) waarbinnen geen woonfuncties zijn toegestaan (aanduiding sba-1 in combinatie met een vrijwaringszone).

Toegevoegd als Bijlage 29 is Rapportage Gebiedsontwikkeling Stationskwartier 5.1.2e ; onderzoek industrielawaai, d.d. 14 oktober 2024 (10909-59387-08).

Toelichting van de gemeenteraad
Deze zienswijze komt overeen met de zienswijze onder nr. 8.
Voor onze uitgebreide toelichting volstaan wij hier met een verwijzing naar onze toelichting bij nr. 8.

Zienswijze 11

Samenvatting zienswijze
Wat is de impact van het bestemmingsplan op de ontwikkelingsmogelijkheden van het bedrijf van reclamant, een hondenfokkerij en paardenhouderij.

1. Alleen de richtafstanden voor een hondenfokkerij zijn in het plan opgenomen. Verzoek is ook de richtafstanden van een paardenhouderij op te nemen zodat een volledig beeld van de effecten ontstaat.
2. Client heeft in 2016 een akoestisch onderzoek laten uitvoeren (zit als bijlage bij de zienswijze). Toen is gerefereerd aan woningen op ruim 400 meter afstand. Het nieuwe plan maakt woningen op 260 meter afstand mogelijk. Voldoet de *geluidsbelasting hier aan de normen? En worden de ontwikkelingsmogelijkheden* van zijn bedrijf hierdoor niet belemmerd?
   Reclamant vraagt om aanvullend akoestisch onderzoek gericht op de nieuwe afstandssituatie. Hij verwijst naar zijn eerdere reactie van 4 februari 2022 op het stedenbouwkundig plan. En de mail van een oud-medewerker van de gemeente van 1 april 2022 waarin deze heeft toegezegd dat er rekenkundig wordt aangetoond dat met het bedrijf rekening is gehouden. Deze toezegging is niet nagekomen.

Besluit
Wij vinden de zienswijze deels gegrond.

Wijzigingen in bestemmingsplan
Wij hebben nader akoestisch onderzoek verricht naar het geluid vanuit de inrichting. Deze rapportage 'Akoestisch onderzoek hondenkennel De Bendelaar' is als Bijlage 28 aan de toelichting van het bestemmingsplan toegevoegd.

Toelichting van de gemeenteraad

E

AANTEKENEN
Aan de Gemeenteraad van Oss
Afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling
Postbus 5
5.1.2e OSS

Uw ref: Stationskwartier Ravenstein - 2024

5.1.2e, 6 februari 2024

Betreft: ontwerpbestemmingsplan woningbouw Stationskwartier
Ontwerpbesluit Hogere Waarde

Geachte leden van de gemeenteraad,

1. Inleiding

1.1. Hierbij dien ik, 5.1.2e en 5.1.2e Rijdt-Lamers, mede namens Rijla Konstruktie B.V. (3 partijen), gevestigd aan de 5.1.2e 5.1.2e n Ravenstein (hierna: Rijla), door middel van deze brief een zienswijze in tegen het op 27 december 2023 bekendgemaakte ontwerpbestemmingsplan 'Stationskwartier 5.1.2e – 2024' van de gemeente Oss en het ontwerpbesluit hogere waarde (hierna: het plan). De zienswijze wordt aldus ingediend tegen beide ontwerpbesluiten.

2. Feiten

2.1. *Rijla is gevestigd op een locatie waar volgens het bestemmingsplan 'Bedrijventerrein De Kolk – Oss – 2013' de bestemming 'bedrijf' geldt met een functieaanduiding 'bedrijf tot en met categorie 3'. Artikel 1.36 van de planregels bepaalt dat onder bedrijven in categorie 3 mede wordt begrepen bedrijven in de categorie 3.1 en 3.2 van de milieuzoneringslijst. Het plan, dat ziet op de bouw van 330 woningen, is op nog geen 30 meter gelegen van de perceelsgrens van Rijla.*

2.2. In de toelichting bij het plan, in paragraaf 5.8.1, wordt de milieuzonering tussen woningen en bedrijven behandeld. Onder het kopje 'Bedrijventerrein De Kolk' staat dat bij een gemengd gebied een richtafstand hoort van 50 meter tussen woningen en bedrijven. Deze richtafstand wordt echter niet gehandhaafd. Er zou namelijk geconcludeerd kunnen worden dat hoewel voor de toekomstige woningen niet aan de richtafstand wordt voldaan, er op basis van de feitelijke situatie in combinatie met het feit dat bedrijven op basis van het Activiteitenbesluit al rekening moeten houden met bestaande naderbij gelegen woningen, het woon- en leefklimaat in de nieuwe woningen aanvaardbaar zal zijn. Daarnaast zullen de bedrijven op het bedrijventerrein niet worden belemmerd in hun bedrijfsvoering.

Gemeente Oss Publieksvoorlichting
Tijdstijp ontvangst:
Paraaf medew:
Datum ontv: 06 FEB 2024
Verblijfpl:
Bestuurder
Kopie R S 1 2 3 4 5

5.1.2e

5.1.2e

E

2.3. In het verkeerskundig onderzoek, dat als bijlage 8 bij de toelichting van het plan is gevoegd, wordt globaal geschetst waar de ontsluitingen van de gebieden zullen komen. Op figuur 2.1 is te zien dat de ontsluiting van 'De Sportvelden' tegenover 5.1.2e wordt beoogd. In het verkeerskundig onderzoek staat dat vorm, functie en gebruik op de Schaafdries in zowel huidige als toekomstige situatie in balans is. De weg kan de toegenomen verkeersintensiteit door de ontwikkelingen in het Stationskwartier goed verwerken.

2.4. Het 'Besluit hogere waarde'. Om de gevolgen voor het initiatief vanuit wegverkeerlawaai en spoorweglawaai te kunnen bepalen, is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Een deel van Stationskwartier Ravenstein ligt binnen de geluidzone van de wegen: 5.1.2e, de Rijt, Stationssingel en de Schaafdries. Ook wordt het plan doorsneden door de spoorlijn Nijmegen-'s-Hertogenbosch.

Zienswijze

2.5. Rijla kan zich niet verenigen met de gedane conclusies. Zonder akoestisch onderzoek kan de conclusie dat er geen sprake is van een belemmering van de bedrijfsvoering en dat sprake is van goed woon- en leefklimaat niet met zekerheid worden getrokken. Daarnaast blijkt niet uit het verkeerskundig onderzoek dat is onderzocht wat voor effect de plek van de ontsluitingsweg tegenover 5.1.2e heeft op haar bedrijfsvoering. In het 'besluit Hogere waarde' is slechts voor een gedeelte van de geluidszone akoestisch onderzoek uitgevoerd. Dit is onvolledig en daarmee onzorgvuldig.

Ad I. Een akoestisch onderzoek ontbreekt

2.6. De conclusie, zoals genoemd in alinea 2.2, kan niet met zekerheid worden getrokken. Hiervoor is namelijk een akoestisch onderzoek nodig, die bij dit plan achterwege is gelaten. De reikwijdte van geluid is gebonden aan diverse factoren, waaronder de afstand tot de bron en de absorptie van het geluid onderweg. Het kan dus goed zijn dat aan de oostkant van het bedrijf hoger dB(A) wordt gemeten dan aan de westzijde. Het kan dus ook zo zijn dat 5.1.2e voldoet aan de normen uit het Activiteitenbesluit voor de nabij gelegen bestaande (bedrijfs)woningen, maar dat 5.1.2e niet kan voldoen aan de geluidsnormen bij de nieuw te bouwen woningen. Dit zou betekenen dat 5.1.2e haar geluidsruimte wordt ingeperkt. Dit moet akoestisch worden onderzocht. De *redenatie uit de toelichting is zonder akoestisch onderzoek te kort door de bocht.*

2.7. Op de foto op pagina 75 van de toelichting staat dat de afstand van 5.1.2e tot aan de gevel van de woning aan de 5.1.2e ongeveer 37.5 meter is. De afstand tot de eerstvolgende woning aan de andere zijde zou 25.3 meter zijn. Dit is onjuist. Perceelnummer 1112 is ook door 5.1.2e in gebruik en behoort dus tot dezelfde inrichting als perceelnummers 1950 en 1951. Artikel 1.1 van het Activiteitenbesluit milieubeheer geeft een definitie van 'gevoelige gebouwen'. Dit is: '*woningen en gebouwen die op grond van artikel 1 van de Wet geluidhinder worden aangemerkt als andere geluidsgevoelige gebouwen, met uitzondering van die gebouwen behorende bij de betreffende inrichting*'. Dit betekent dat die woning waarnaar wordt verwezen op de foto de geluidsruimte van 5.1.2e niet inperkt. Dit is immers haar bedrijfswoning. Er moet gekeken worden naar de afstand tussen de loods en de woning aan de 5.1.2e. Die afstand is ongeveer 33 meter.

2.8. 5.1.2e moet dus rekening houden met woningen die verder dan 30 meter van het bedrijf zijn gelegen. De afstand van de perceelsgrens van Rijla tot aan de perceelsgrens van het plan is minder dan 30 meter. Nu de afstand tussen het plangebied kleiner blijkt dan de afstanden naar de bestaande woningen, kan daarmee ook niet zonder meer de conclusie worden getrokken dat *het nieuwe plan de bedrijfsvoering van Rijla niet belemmert omdat zij toch al belemmerd wordt* door de bestaande woningen.

2.9. Daarnaast kan niet zonder meer worden geconcludeerd dat het niet realistisch is dat in de zone langs de Schaafdries nog bedrijfsactiviteiten van de hoogst toegestane milieucategorie uitgevoerd gaan worden. Diverse onderzoeken, waaronder een akoestisch onderzoek, zouden

E

kunnen aantonen dat een bedrijf met milieucategorie 3.2 daar wel passend is. Het bestemmingsplan 'Bedrijventerrein De Kolk – Oss – 2013' geeft ook nog vele mogelijkheden. Zo kan de indeling van de percelen nog worden gewijzigd. Immers, de bestemming 'bedrijf' ligt over het gehele perceel. Daarnaast beslaat het bouwvlak ook nagenoeg het gehele perceel. Ook op de plek waar nu bedrijfswoningen staan kunnen bedrijfsloodsen worden gebouwd. Met deze kennis kan niet zomaar worden geconcludeerd dat het niet realistisch is dat een bedrijf in milieucategorie 3.2 zich daar gaat vestigen.

Ad II. Het plan en verkeerskundig onderzoek zijn onduidelijk over effecten ontsluitingsweg

2.10. In het verkeerkundig onderzoek is geen aandacht besteed aan het verkeer ten behoeve van het bedrijventerrein De Kolk, waaronder het verkeer ten behoeve van 5.1.2e. Op figuur 2.1 is te zien dat de ontsluiting tegenover 5.1.2e wordt beoogd. Hoe verkeersveilig is dit als een vrachtwagen achteruit het erf bij 5.1.2e moet opdraaien of juist de hoofdweg weer op moet? Wordt de bedrijfsvoering van 5.1.2e niet belemmerd door een ontsluiting aan de overkant? Het in- en uitrijdend verkeer vanuit de woonwijk zal meermaals per week ernstige hinder ondervinden van manoeuvrerend zwaar vrachtverkeer dat moet laden en/of lossen of moet wachten bij de aangrenzende bedrijven op het bedrijventerrein. Hoe veilig is het voor de voetgangers en fietsers (uit 2 richtingen) op het fietspad? (In het plan is geen voetpad op dit traject van de Schaafdries) Het verkeerskundig onderzoek geeft hierop geen antwoorden. 5.1.2e is dan ook van mening dat de voorgestelde ontsluiting in strijd is met een goede ruimtelijke ordening en haar bedrijfsvoering belemmert. Dit zal moeten worden aangepast en onderzocht.

2.11. In het plan is de ontsluitingsweg overigens niet ingetekend. Wel wordt een deel van de bestemming 'Verkeer – verblijf' van het bestemmingsplan 'Bedrijventerrein De Kolk – Oss – 2013' gewijzigd door het plan. De wijziging zorgt ervoor dat tussen Schaafdries 62 en Schaafdries 50 een gebiedsontsluiting kan worden gerealiseerd. Maar waar precies is nog onduidelijk.

2.12. Uit het plan valt niet op te maken dat een vergunning benodigd zal zijn voor het realiseren van een gebiedsontsluiting. Dit betekent dat deze procedure de enige procedure is waar tegen de plek van de ontsluiting kan worden opgekomen. Het is dan zaak dat alle factoren, waaronder de bedrijfsmatige verkeersbewegingen, zijn meegewogen. Het verkeerskundig onderzoek is onvolledig en geeft onvoldoende zekerheid dat de bedrijfsvoering van 5.1.2e hierdoor niet wordt belemmerd.

Ad III Besluit hogere waarde

2.13. Een deel van Stationskwartier 5.1.2e ligt binnen de geluidzone van de wegen: 5.1.2e, de Rijt, Stationssingel en de Schaafdries. Ook wordt het plan doorsneden door de spoorlijn Nijmegen- 's-Hertogenbosch. De geluidsbelasting van het wegverkeer van de Schaafdries, de Stationssingel en de 5.1.2e is niet onderzocht, derhalve is dit akoestisch onderzoek incompleet. Het (potentieel) industrielawaai van het bedrijventerrein is ook niet meegenomen. Het advies van de Metaalunie en de Brabantse Milieu Dienst is om deze akoestische onderzoeken uit te voeren. Wij zijn van mening, dat dit onderzoek aangevuld moet worden om een goed gemotiveerd besluit te kunnen nemen. Op dit moment is dat nog onvoldoende.

3. Conclusie

3.1. Door het ontbreken van akoestisch onderzoeken en het onvolledig gemotiveerde verkeerskundig onderzoek kunnen de conclusies zoals naar voren gebracht in alinea 2.1, 2.2, 2.3 en 2.4(zie hierboven) niet met zekerheid worden getrokken. Wij vragen u de onderzoeken uit te voeren en de conclusies indien nodig te herzien.

Op dit moment is het ontwerpbestemmingsplan als het ontwerpbesluit hogere waarde niet gereed voor besluitvorming. Nadere onderzoeken zullen moeten worden uitgevoerd om de belangen van het bedrijventerrein en daarmee ons bedrijf goed te waarborgen, zodat problemen in de toekomst uitgesloten zullen zijn. Deze zekerheid is met de motivering in de huidige ontwerpbesluiten niet te concluderen.

5.1.2e

5.1.2e

E

De twee plannen zijn daarmee tot op heden nog niet zorgvuldig genoeg voorbereid en dienen aanvullingen te krijgen alvorens deze voorgelegd worden.

Graag worden wij ook gehoord over de zienswijze om deze te kunnen verduidelijken.

Met vriendelijke groet,

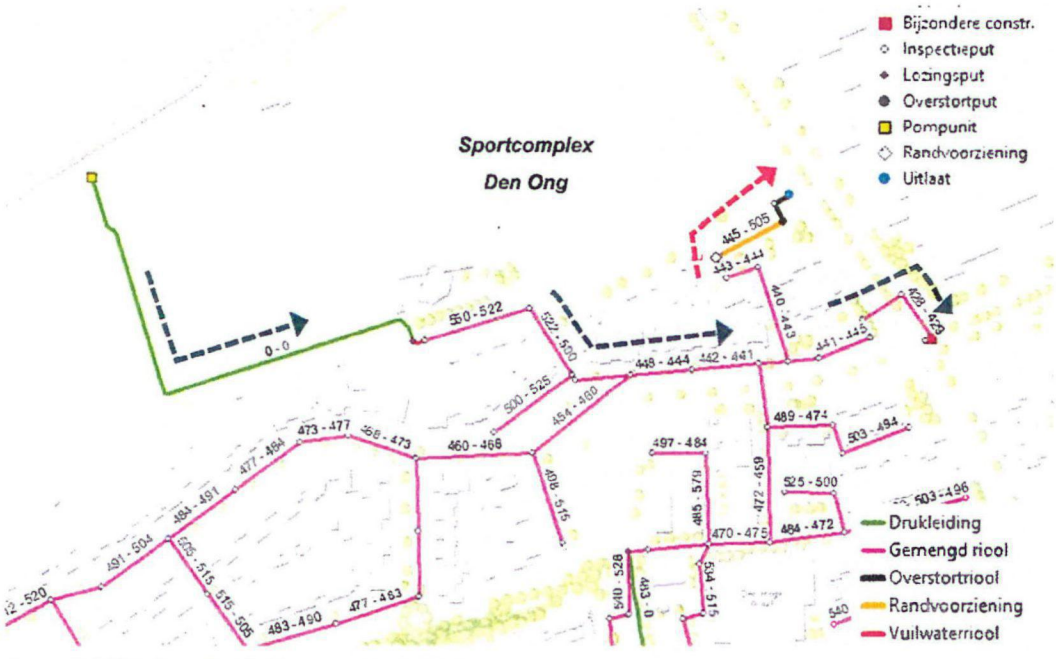
5.1.2e 5.1.2e - Lamers

5.1.2e

5.1.2e

Gemeente Oss Publieksvoorlichting
Tijdstijp ontvangst:
Paraaf medew:
Datum ontv: 06 FEB 2024
Verblijfpl:
Bestuurder
Kopie R S 1 2 3 4 5

F



Figuur 2.8 Rioleringssituatie (bron: gemeente Oss)

Op basis van de aangeleverde rioleringsgegevens kan de nieuwe riolering in het zuidelijke plangebied mogelijk worden aangesloten op het gemengde riool in de parkeerplaats of toegangsweg naar het sportcomplex. De aansluithoogte is +5,22 à +5,50 m NAP.

Langs de zuidzijde van de 5.1.2e loopt een riooltransportleiding van waterschap Aa en Maas naar de RWZI in Oijen (figuur 2.9). Deze leiding valt net buiten het plangebied. Bij de beoogde aanpassingen van de aansluiting van De Rijt en de verlegging van de naastgelegen leggerwatergang dient rekening gehouden te worden met de aanwezigheid van deze riooltransportleiding. Zo geldt een obstakelvrije zone van 3,5 m aan weerszijden van het hart van de leiding. Werkzaamheden binnen deze zonering zijn vergunningsplichtig.

5

Aan de gemeenteraad

Ruimtelijke Ontwikkeling
E-mail 5.1.2e @oss.nl
www.oss.nl

5.1.2e
5.1.2e Oss

Wilt u bij uw reactie de datum van deze brief en ons kenmerk vermelden?

Datum	*Ons kenmerk*	*Behandeld door*	*Doorkiesnummer*
2 december 2024		5.1.2e	

Onderwerp
Kaartje Schaafdries – Stationskwartier 5.1.2e

Geachte Raad,

In de adviescommissie Ruimte op donderdag 28 november, tijdens de behandeling van agendapunt 5.03 (vaststellen bestemmingsplan Stationskwartier 5.1.2e - 2024), heb ik u toegezegd een kaartje toe te sturen van de Schaafdries. Bij deze.

Voor de bedrijven aan de Schaafdries heeft de situering van ontsluitingsweg van de nieuwe wijk Stationskwartier geen invloed op hun bedrijfsvoering.
Onze gebiedsregisseur en projectleider hebben op locatie samen met bewoners van de Schaafdries de situering van de ontsluitingsweg bekeken. Naar aanleiding van dat gesprek is een aantal opties door onze gebiedsregisseur en onze vakspecialisten bekeken.

De ontsluitingsweg verder naar het zuiden schuiven is geen optie, omdat er tegenover Schaafdries nr. 50 een randvoorziening van het vuilwaterriool ligt (bestaande uit een betonnen bak ca. 6 x 34 meter groot en voorzien van een pompinstallatie).
De ontsluitingsweg nog verder naar het zuiden verplaatsen is niet mogelijk, in verband met de A-watergang die daar ligt. Ook krijgen we daar te maken met andere bestaande woningen en inritten.
De ontsluitingsweg verder opschuiven naar het noorden is ook niet mogelijk. De ontsluitingsweg (welke een autoaansluiting is) komt dan te dicht bij de fietsaansluiting richting de fietstunnel. Voor de verkeersveiligheid is het belangrijk dat beide aansluitingen niet te dicht bij elkaar liggen in verband met mogelijke conflicten en voldoende vrij zicht.

G

Na gesprek met bewoners over de eerdere ligging van de ontsluitingsweg is ervoor gekozen om deze niet met een bestaande inrit te combineren. De speelruimte is gering en wij vinden de nieuwe locatie een logische plek.
Aanvullend onderzoek is niet nodig omdat met een ontsluiting op deze locatie wordt voldaan aan de (CROW) richtlijnen.

Ter verduidelijking van de toekomstige situatie hebben wij op bijgaand kaartje de definitieve locatie van de ontsluitingsweg aangegeven. Ook is de resterende ruimte aangegeven waar vrachtwagens tijdelijk kunnen staan, in afwachting van laden- en lossen van materialen. Het kaartje is op 19 september 2024 naar de bewoners (en indieners van een zienswijze) van 5.1.2e in 5.1.2e , gestuurd.

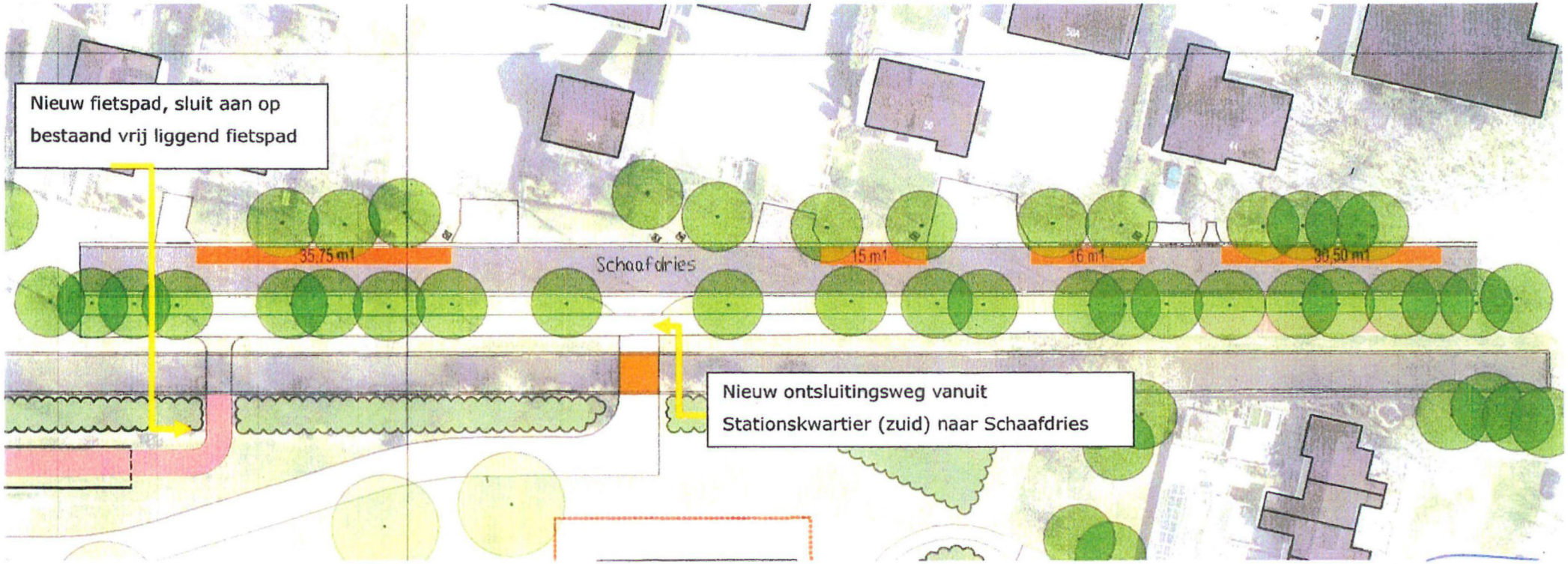
Met vriendelijke groeten,

5.1.2e

5.1.2e

Wethouder Ruimtelijke Ordening en Omgevingswet

Bijlage: kaartje tijdelijk parkeren Schaafdries 5.1.2e



Situatie ontsluitingsweg wijk Stationskwartier op schaafdries.

De oranjestroken geven de mogelijkheden aan waar auto's of vrachtwagens tijdelijk mogen staan ivm laden/lossen.
De maten in de oranjestroken geven inzicht in de lengte van de stroken.

Versie: 15 augustus 2024

Ter verduidelijking voor de Raad is 2 december 2024 de aanduiding fietspad en ontsluitingsweg toegevoegd.

5

verworpen

BETER
OSS

Motie : stront aan de knikker

De gemeenteraad van Oss, in vergadering bijeen d.d. 12 december 2024

Overwegende dat :

Een riooloverstort voor vuil water niet in een woonwijk thuishoort ;

Er kansen zijn voor verwijdering of verplaatsing van de riooloverstort aan de Schaafdries te 5.1.2e , aangezien de definitieve uitwerking van het rioleringsplan in een later stadium wordt uitgewerkt ;

De gemeente Oss verantwoordelijk is voor de overstort aan de Schaafdries te 5.1.2e ;

De kans dat de overstort gebruikt gaat worden steeds groter wordt in verband met klimaatverandering ;

Draagt het college van B & W op :

Een onderzoek te doen naar verplaatsing of sanering van de overstort aan de Schaafdries te 5.1.2e en het resultaat van dit onderzoek voor te leggen aan de gemeenteraad ter beoordeling.

En gaat over tot de orde van de dag.

5.1.2e
5.1.2e
5.1.2e

vervolgen !

A1

BETER OSS

I

amendement : 5.1.2e **komt weerom**

De gemeenteraad van Oss, in vergadering bijeen d.d. 12 december 2024

Overwegende dat :

De voorgenomen ontsluitingsweg wijk stationskwartier op de Schaafdries te 5.1.2e als een belemmering in de bedrijfsvoering wordt gezien door aanliggende ondernemingen ;

Door de gemeente voorgestelde alternatieve opstelplaatsen voor vrachtauto's ofwel te klein zijn ofwel niet geschikt in verband met de verkeersveiligheid aldaar ;

Een alternatief eenvoudig te realiseren is door de ontsluitingsweg circa 40 meter naar het Zuiden te leggen, ongeveer ter hoogte van huisnummer 50a ;

Draagt het college van B&W op om :

Het bestemmingsplan met tekeningen zodanig te wijzigen dat de ontsluitingsweg wijk Stationskwartier op de Schaafdries circa 40 meter meer naar het Zuiden wordt gesitueerd

5.1.2e

Nar

Joo

Rijla Konstruktie

Van: 5.1.2e <5.1.2e @oss.nl>
Verzonden: maandag 16 oktober 2023 15:30
Aan: 5.1.2e Konstruktie
Onderwerp: FW: betr. onze brief 28/3/2022 t.a.v. 5.1.2e 5.1.2e betr. Stedenbouwkundig plan Stationskwartier 5.1.2e

Beste 5.1.2e 5.1.2e, hallo 5.1.2e,

Bedankt voor het doorsturen van de mails. Mocht je in de toekomst nog wat willen mailen, stuur dit dan svp rechtstreeks naar mij.

De toelichting die je mij gaf tijdens ons gesprek was erg prettig. Ik neem jouw opmerkingen mee in het projectteamoverleg.

Mocht je vragen hebben, mail of bel mij gerust op tel: 5.1.2e 26.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e
Projectleider locatie ontwikkeling

GEMEENTE Oss

5.1.2e
Postbus 5
5.1.2e Oss
Telefoon 5.1.2e
www.oss.nl

GLOBAL GOALS GEMEENTE

Ael 13/11/2023
voicemail
ingesproken

Van: Digitaal Loket <5.1.2e @oss.nl>
Verzonden: donderdag 5 oktober 2023 15:12
Aan: 5.1.2e 5.1.2e Oss.nl>
Onderwerp: FW: betr. onze brief 28/3/2022 t.a.v. 5.1.2e betr. Stedenbouwkundig plan Stationskwartier 5.1.2e

Hoi 5.1.2e,

Dit is de tweede.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e
Medewerker KCC

GEMEENTE Oss

5.1.2e
5.1.2e
5.1.2e Oss
Telefoon 5.1.2e
www.oss.nl

GLOBAL GOALS GEMEENTE

Van: 5.1.2e <5.1.2e@hetnet.nl>
Verzonden: donderdag 5 oktober 2023 11:57
Aan: Digitaal Loket <5.1.2e@oss.nl>
Onderwerp: betr. onze brief 28/3/2022 t.a.v. 5.1.2e 5.1.2e betr. Stedenbouwkundig plan Stationskwartier 5.1.2e

PAS OP: deze mail is niet van de gemeente Oss.
Ken je de afzender niet? Of vind je het een vreemde mail?
Open dan niet de bijlage en klik niet op een link in het bericht.

Geachte mevrouw/meneer,

Zojuist had ik telefonisch kontakt met 5.1.2e.
Zij vroeg me deze brief door te sturen aan bovengenoemd adres.

Wat is de status van deze brief?
Is deze brief doorgestuurd naar de betreffende afdeling/persoon en wanneer?

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Van: 5.1.2e <5.1.2e@hetnet.nl>
Verzonden: maandag 28 maart 2022 10:29
Aan: 5.1.2e@oss.nl' <5.1.2e@oss.nl>
Onderwerp: t.a.v. 5.1.2e betr. Stedenbouwkundig plan Stationskwartier 5.1.2e

Geachte 5.1.2e,

Via deze weg doe ik een aanvulling op mijn eerder gestuurde reactie op het concept-stedenbouwkundig plan voor het deelgebied 'Sportvelden', onderdeel van het woningbouwplan 'Stationskwartier' te 5.1.2e.

Zoals ik in mijn email van zondag 6 februari 2022 heb aangegeven, is het een probleem dat de ontsluitingsweg van de 'Stationszijde' pal tegenover ons bedrijf is beoogd. Bij nadere verdieping in het plan en samenhangende regelgeving kom ik tot de conclusie dat de locatie van de beoogde ontsluitingsweg niet alleen zal zorgen voor een flinke toename van verkeer wat ons bedrijf kan hinderen. Het zal ook zorgen voor een verkeersonveilige situatie.

Op grond van artikel 23, eerste lid, sub a, van het Regelement verkeersregels en verkeerstekens 1990 is het niet toegestaan om een voertuig te laten stilstaan op een kruispunt of een overweg. Dit betekent dat wanneer de ontsluitingsweg direct tegenover onze inrit wordt gesitueerd, deze regels door onze leveranciers zal worden overtreden, maar ook dat een gevaarlijke situatie kan ontstaan. Immers, het is niet te voorkomen dat onze leverancier op de weg zal stilstaan. De leverancier zal moeten wachten totdat het hek van ons terrein is geopend en het terrein op kan rijden. Daarnaast is het noodzakelijk dat

incidenteeel aan de weg wordt gelost, mocht een ander voertuig reeds op ons terrein staan. Het realiseren van een kruising aldaar maakt stilstaan en laden en lossen onmogelijk.

Naast dat bovengenoemd situatie onhoudbaar is voor onze bedrijfsvoering, zal de situatie ook een verkeersonveilige en verkeerstechnisch ongewenste situatie opleveren. Het tijdelijk stilstaan van de vrachtwagens zal het verkeer stremmen. Daarnaast heeft een vrachtwagen ruimte nodig om het terrein op te kunnen draaien. Dat dit alles gebeurt op een kruising, is een zeer verkeersonveilige situatie. De vrachtwagens hebben een lengte van ca 18 m.

Ik wil u dan ook vragen te zoeken naar een andere locatie van de ontsluitingsweg. Want ook wanneer de ontsluitingsweg iets wordt opgeschoven komt ons bedrijf in problemen. Immers, stilstaan is toegestaan naast een kruising, maar alleen wanneer dit kan zonder de andere weggebruikers te hinderen. Zoals u begrijpt kan dit niet ongehinderd plaatsvinden, zeker niet net naast een kruispunt.
Op 5.1.2e komen veel vrachtwagens en containers die gelost/geladen worden. Deze staan vaak bij ons (deels) voor het woonhuis. Op 5.1.2e zit een loonwerkersbedrijf. Naar de andere kant, 5.1.2e , is er weinig ruimte tot de oprit daar.

Ik breng daarom deze prangende situatie onder de aandacht en vraag u met klem hiernaar te kijken. daarnaast wil ik u vragen of reeds een verkeersonderrzoek is uitgevoerd. Indien dit wel het geval is, ontvang ik graag de resultaten.

In mijn e-mail d.d.6 februari 2022 had ik u aangegeven het op prijs te stellen om met u nader over het plan te spreken. Ik heb onlangs vernomen dat voor de bespreking van dit plan op 23 februari 2022 een bijeenkomst werd georganiseerd. Helaas kon ik hierbij niet aanwezig zijn, ik was er niet van op de hoogte.
Ik wil u daarom vragen om afzonderlijk met ons in contact te treden om bovenstaande prangende situatie met ons te bespreken, gezien de grote gevolgen voor ons bedrijf maar ook vanwege de verkeersveiligheid.

Uw reactie zie ik graag tegemoet.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

K

5.1.2e @hetnet.nl

Van: 5.1.2e <5.1.2e @hetnet.nl>
Verzonden: donderdag 2 november 2023 16:33
Aan: '5.1.2e '
Onderwerp: foto's transport diversen
Bijlagen: CCE02112023_0004.pdf

Hallo 5.1.2e,

Hierbij stuur ik je een paar foto's. De afmetingen van onze producten gaan van klein tot groot.
Soms zijn er vrachtwagens met aanhanger. Deze hebben dan extra veel ruimte nodig.

Betreffende de ontsluiting van het nieuw te bouwen Stationskwartier is het voor ons van groot belang dat deze ontsluitingsweg niet bij ons voor de deur komt.

Een rotonde in de bocht bij de Dekro zou volgens ons een goede optie zijn. Daar is ruimte genoeg voor.

Daarbij de verkeersveiligheid zal het zeker zeer ten goede komen. Een rotonde haalt de vaart uit het verkeer.
De bedrijven direct naast ons zullen er ook blij mee zijn.

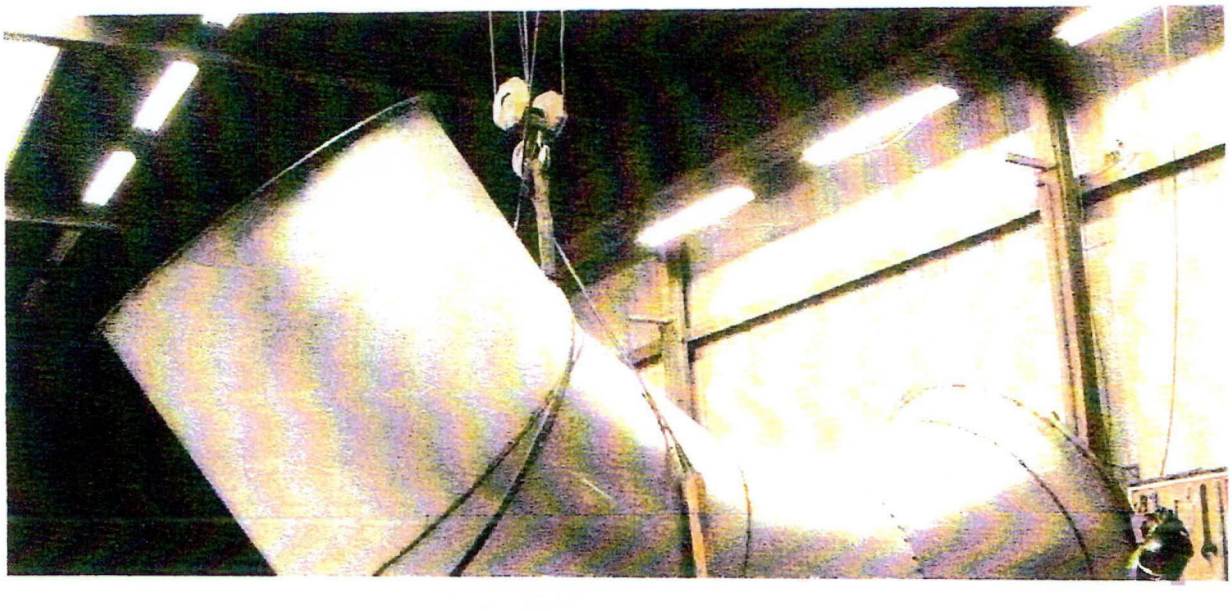
Met vriendelijke groet,

5.1.2e
5.1.2e B.V.
5.1.2e
5.1.2e 5.1.2e
Telnr 5.1.2e
5.1.2e

L







5.1.2e@hetnet.nl

M

Van: 5.1.2e 5.1.2e@oss.nl>
Verzonden: maandag 5 februari 2024 14:03
Aan: 5.1.2e; '5.1.2e - van Nuland BV'; 'info | Hong Shen Natuursteen'; 5.1.2e s@home.nl
CC: 5.1.2e, 5.1.2e, Ilse; 5.1.2e
Onderwerp: ontsluiting Stationskwartier op Schaafdries en bedrijfsvoering
Bijlagen: SnipImage.JPG; SnipImage.JPG

Hallo allemaal,

Op woensdag 17 januari brachten mijn collega 5.1.2e (gebiedsregisseur 5.1.2e) en ik een bezoek aan jullie (locatie 5.1.2e.

Locatie ontsluitingsweg Stationskwartier
We bespraken daar met elkaar de locatie van de ontsluitingsweg van het zuidelijk gedeelte van de wijk Stationskwartier.
De nieuwe ontsluitingsweg zorgt ervoor dat langs een gedeelte van de Schaafdries (te weten: 5 meter naar beide zijden vanaf het kruispunt), geen auto's of vrachtwagens mogen parkeren. Er is een zorg geuit over verkeersveiligheid en dat dit een belemmering voor de bedrijfsvoering zou zijn.

De ontsluitingsweg blijkt (na fysieke uitzetting) recht tegenover een inrit te liggen. Dat is geen goede plek. Daarop hebben we met elkaar drie opties bedacht, te weten:

1. Ontsluitingsweg verplaatsen naar links, en positioneren tussen de twee inritten van huisnummer 52 en 54 in.
2. Ontsluitingsweg verplaatsen naar rechts, en positioneren tussen de twee inritten van huisnummer 50 en 44 in.
3. *De watergang overkluizen en daardoor de ontsluitingsweg verder van het station af liggen.*

We hebben jullie toegezegd de situatie en de zorg intern te bespreken. Dat is gebeurd. Er is overleg geweest met ontwerpers, wegbeheerder en verkeerskundigen. Hier is het volgende uitgekomen:
Er is voor optie 1 gekozen om de inrit te plaatsen tussen huisnummer 52 en 54. De ontsluiting van de wijk Stationskwartier zal hier komen te liggen.
Optie 2 is niet mogelijk. Er ligt hier een externe overstort van de randvoorziening. Deze kan niet verplaatst worden.
Optie 3 is niet mogelijk. Het waterschap stemt niet in met z'n lange overkluizing. Daarnaast komt er dan wel heel dicht langs de bestaande huizen een weg te liggen.

Er parkeren af en toe vrachtwagens langs de weg. Het is en blijft mogelijk dat er af en toe een vrachtwagen even op de weg staat, om of wat te lossen, of in afwachting tot deze het terrein op kan. De vrachtwagen moeten rekening houden met 5 meter afstand van de kruising (ivm verkeersveiligheid). Dat is ook mogelijk. Er is voldoende ruimte elders op loopafstand. Waardoor we ook geen belemmeringen voor de bedrijfsvoering zien.
Ik hoop jullie hiermee voldoende te hebben geïnformeerd. Bel mij gerust mochten er nog vragen zijn (tel: 5.1.2e 5.1.2e.

Bedrijfsvoering en mogelijke hinder nieuwe woningen
Er is ook een zorg geuit over hinder en bedrijfsvoering, in relatie tot de komst van de nieuwe woningen. Wij hebben daarnaar gekeken. In het ontwerpbestemmingsplan is daarover (in paragraaf 5.8.1 van de toelichting (zie bijlagen 'SnipImage')) gemotiveerd onderbouwd, waarom de bestaande bedrijven geen belemmering van de nieuwe woningbouw gaan ondervinden. Mochten hierover vragen zijn, dan is het mogelijk om met de specialist hierover een afspraak in te plannen.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e
Projectleider locatie ontwikkeling

GEMEENTE Oss

5.1.2e @hetnet.nl

N

Van: 5.1.2e <5.1.2e @hetnet.nl>
Verzonden: dinsdag 12 maart 2024 12:32
Aan: '5.1.2e @oss.nl'
Onderwerp: t.a.v. voorzitter hoorcommissie Stationskwartier 21/02 j.l.
Bijlagen: B_0004.jpg; B_0005.jpg; B.jpg; B_0001.jpg; B_0002.jpg; B_0003.jpg

Geachte 5.1.2e ,

Zoals besproken sturen wij u hierbij enkele foto's.

Graag zouden wij het verslag van de hoorzitting willen ontvangen.

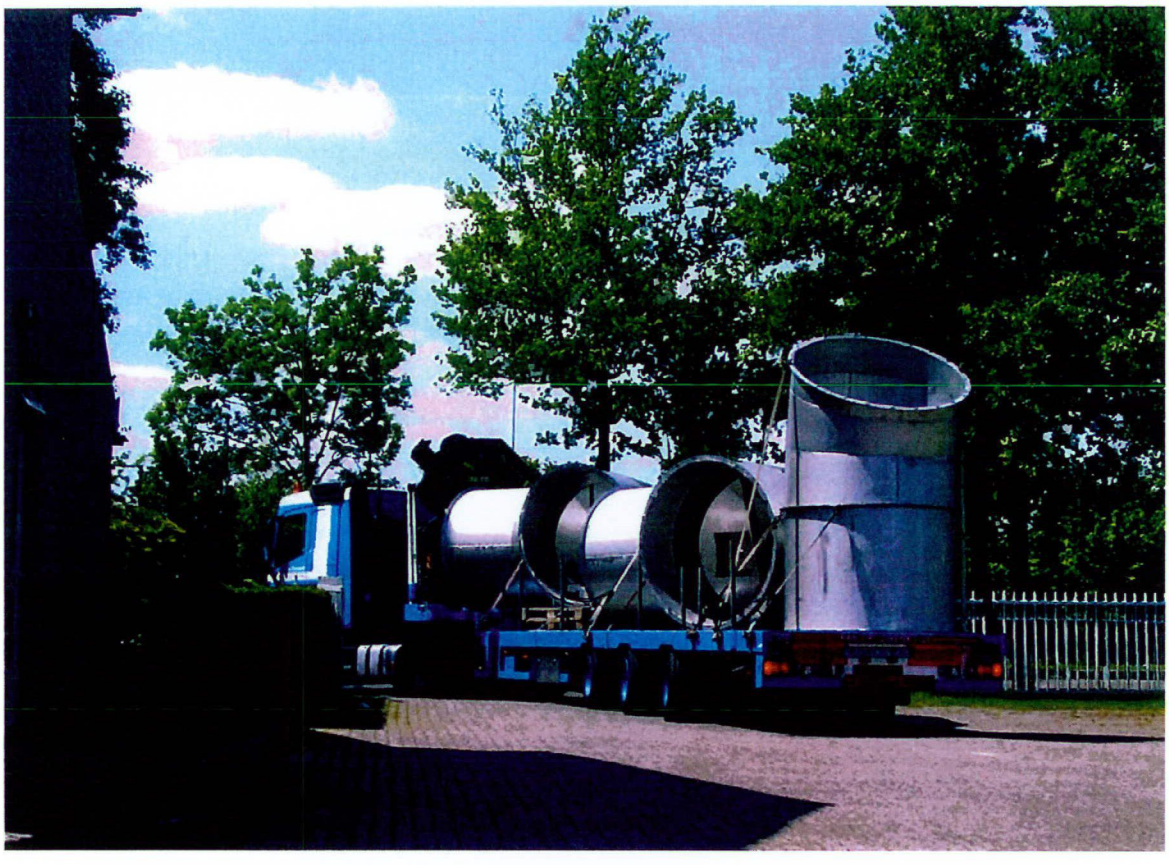
Met vriendelijke groet,

5.1.2e

O_Toegezonden foto Raadsgriffie_B



O_Toegezonden foto Raadsgriffie_B_0001



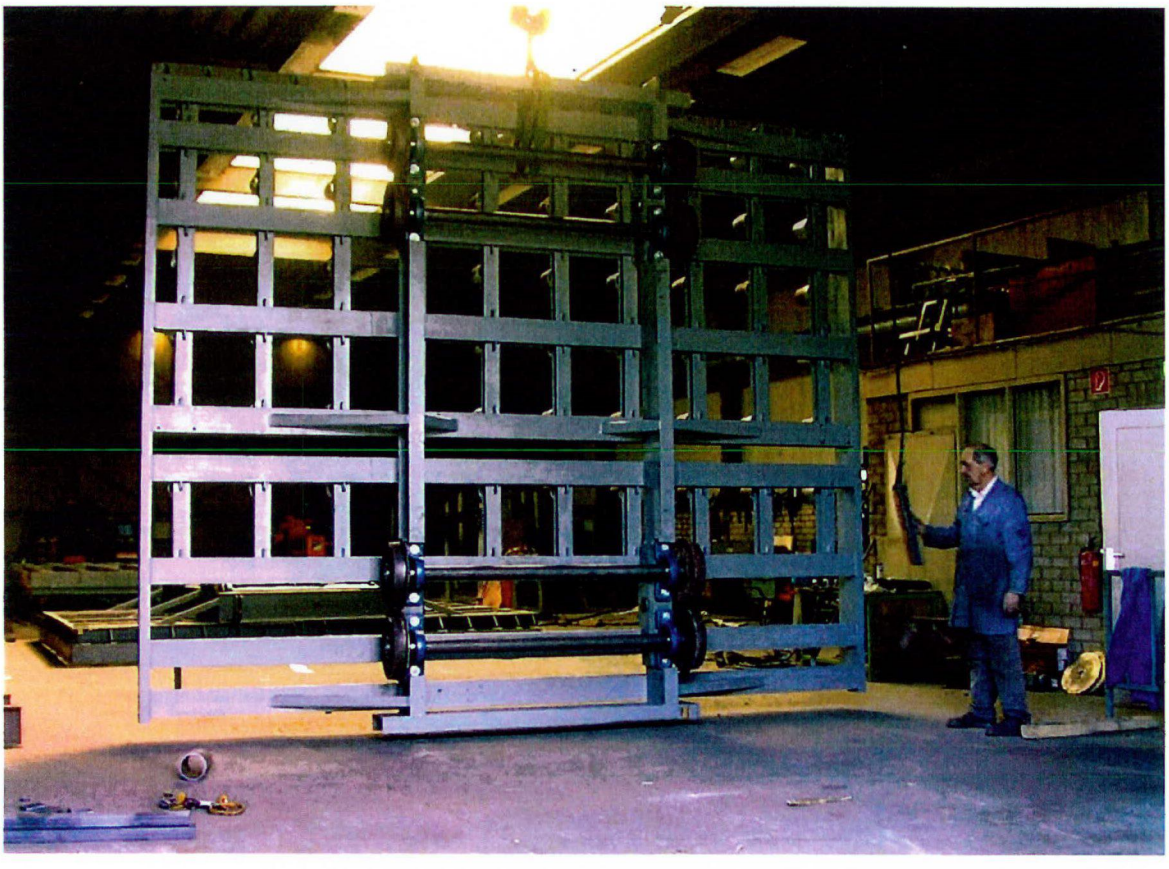
O_Toegezonden foto Raadsgriffie_B_0002



O_Toegezonden foto Raadsgriffie_B_0003



O_Toegezonden foto Raadsgriffie_B_0004



O_Toegezonden foto Raadsgriffie_B_0005



Gemeente Oss
T.a.v. 5.1.2e
5.1.2e
5.1.2e OSS

Gemeente Oss Publieksvoorlichting
Tijdstijp ontvangst:
Paraaf medew:
Datum ontv: 08 AUG 2024
Verblijfpl:
Bestuurder
Kopie R S 1 2 3 4 5

P

5.1.2e, 8 augustus 2024

Betreft: Bestemmingsplan woningbouw 'Stationskwartier

Geachte 5.1.2e,

Op 11/7 jl. hadden wij een afspraak op ons kantoor. U vroeg ons of wij akkoord konden gaan met het door 5.1.2e uitgevoerde akoestisch onderzoek van 1 juli 2024. Met de voorliggende versie gaan wij niet akkoord. Dit om de volgende redenen.

3.2.2. Gebiedstypering
Ten onrechte wordt het zuidelijk plangebied van het 'Stationskwartier' aangemerkt als gebiedstype 'gemengd gebied', in plaats van "rustige woonomgeving".
Als de volgens de in de VNG-publicatie gehanteerde richtafstand voor '*gemengd gebied*', aangehouden worden, dan betekent dat, dat de richtafstand tot het 'woongebied' hierdoor 50 m wordt, gerekend vanaf onze erfgrens.

Wij zijn van mening dat op het zuidelijk plangebied 'Stationskwartier- de Sportvelden' de typering '*rustige woonomgeving*' van toepassing is.
De bijbehorende richtafstand voor milieucategorie 3.2 is 100 meter.

De nieuwbouwwijk is geen 'gemengd gebied', maar is een 'stille woonwijk/rustige woonomgeving'. Binnen de woonwijk staan geen bedrijven. Er moet geredeneerd worden vanuit de mensen die de huizen gaan kopen, zij willen in een rustige woonwijk zitten en betalen daar een forse prijs voor. Tekst uit het bestemmingsplan: 'De insteek die wordt voorgestaan is een 'stationskwartier' waarbij alle vier kwadranten rond het station stapsgewijs een woningbouwinvulling krijgen'.

Onterecht liggen de toetsingspunten 101 t/m 110 niet op de projectgrens 'Woongebied' in het bestemmingsplan.
In het bestemmingsplan 'Stationskwartier - de Sportvelden'- 5.1.2e 2024' ligt de plangrens (Woongebied) op ca 29 m en de grens van de functieaanduiding 'specifieke vorm van verkeer – ongelijkvloerse spoorweg kruising' (de locatie van de toetsingspunten 101 t/m 110) op ca 39 m van onze erfgrens. In ons gesprek op 11/7 jl. hebt u gezegd: 'We blijven 50 m van de erfgrens af'. Dat blijkt aantoonbaar niet zo te zijn in het bestemmingsplan.

Bij de beoordeling van de geluidsbelasting wordt gewerkt met 10 toetsingspunten (nummer 101 t/m 110). Deze immissiepunten zijn geplaatst op de grens van de functieaanduiding 'specifieke vorm van verkeer – ongelijkvloerse spoorweg kruising' zoals opgenomen in het bestemmingsplan 'Stationskwartier 5.1.2e 2024'. De bestemming betreft 'Woongebied'.
De grens van de bestemming 'Woongebied' begint eerder dan de grens van de functieaanduiding. In de bestemming 'Woongebied' mogen hoofdgebouwen worden gebouwd. Dit betekent dat er dichterbij woningen gerealiseerd kunnen worden dan waar de functieaanduiding 'specifieke vorm van verkeer – ongelijkvloerse spoorweg kruising' begint.

Uit het bestemmingsplan moet duidelijk blijken dat in het gebied vanaf de grens van het plangebied tot aan de functieaanduiding geen woningen, tuinen en erven kunnen worden gerealiseerd. Dat is nu niet het geval. Ik heb gezien dat in het bestemmingsplan wordt gewerkt met diverse aanduidingen, zoals bijvoorbeeld 'sba-3'. Deze aanduiding zou in dit geval echter onvoldoende zekerheid bieden, omdat de grond dan alsnog als tuin of erf kan worden gebruikt.

P

Zoals uit vaste jurisprudentie blijkt[1] moeten geluidsbelastingen in eventuele tuinen ook door het bevoegd gezag worden beoordeeld. Het is daarom onvoldoende om bijvoorbeeld alleen de bouw van woningen of gebouwen in de zone uit te sluiten. Er moet niet alleen worden gekeken naar het geluid op de gevel, maar ook naar het geluid op de buitenruimten van woningen, bijvoorbeeld een *tuin waar mensen met enige regelmaat verblijven. Als erven en tuinen wel worden toegestaan, dan* wordt ten onrechte geen rekening gehouden met de mogelijkheid dat daar omgevingsvergunningsvrij geluidsgevoelige ruimten gerealiseerd kunnen worden.

Volgens vaste jurisprudentie moet bij de beoordeling van de ruimtelijke aanvaardbaarheid van een bestemmingsplan worden uitgegaan van de maximale mogelijkheden die de planregeling biedt en niet van één invulling van het plan die bouwmogelijkheden onbenut laat.

De tekst onder paragraaf 5.3.3 *'De optredende maximale geluidniveaus zijn inzichtelijk gemaakt ter plaatse van de dichtstbijzijnde grens waar de nieuwe woningen gerealiseerd kunnen worden binnen het projectgebied 'Stationskwartier' ten opzichte van de inrichtingsgrens'* klopt dus niet. Nog dichter bij ons perceel kunnen er, volgens het bestemmingsplan, woningen gerealiseerd worden.

'In tabel 5.3 is het berekende maximale geluidniveau in het Stationskwartier op de maatgevende beoordelingspunten samengevat.' Hierbij staat vermeld in kolom 1: Toetsingspunt(en) 101 t/m 110 en in kolom 2: de woning op 5.1.2e, ook dit klopt niet. Het is onduidelijk welke berekende waarden hier weergegeven worden.
De woning op 5.1.2e betreft *een bestaande situatie op het bedrijventerrein.* 5.1.2e *is een voormalige bedrijfswoning van BMW.* Hierop is volgens 3.2 Activiteitenbesluit milieubeheer tabel 2.17c van toepassing: van 7:00 u tot 19:00 u 55dB(A) Langtijdgemiddeld geluidsniveau en 75 dB(A) Maximaal geluidniveau; geluiden voor laad- en losactiviteiten niet inbegrepen.
De toegestane geluidsniveaus vanuit het Activiteitenbesluit zijn hoger dan de geluidsniveaus in tabel 3.1 50 dB(A) en 70 dB(A) behorend bij de in de VNG publicatie gehanteerde richtafstand van 50 m bij de typering 'gemengd gebied' voor het Stationskwartier.

3.2.3 Bijzondere geluiden

Het is mogelijk dat achteruitrijdende vervoersmiddelen om veiligheidsredenen kortstondig piepgeluiden produceren.

Verkeersonderzoek Stationskwartier 5.1.2e

Door de locatie van de ontsluitingsweg ontstaat een problematische situatie.

De huidige situatie:
Bereikbaarheid, aan- en afvoer is goed.
Vrachtwagens moeten achterwaarts in steken, die ruimte is er, het kost extra tijd.
Als vrachtwagens het terrein op- en afrijden kan er sprake zijn van verkeershinder.
Vrachtwagens moeten incidenteel laden en lossen op de weg. Dit kan verkeershinder geven.
De vrachtwagenmanoeuvres leiden soms tot verkeersgevaarlijke situaties vanwege ongeduldig autoverkeer. Op de Schaafdries staan vaak veel auto's geparkeerd.
Vrachtwagens die niet meteen bij ons het erf op kunnen rijden, kunnen op de straat wachten/parkeren.

Als de ontsluitingsweg bij ons tegenover komt, dan kan een vrachtwagen zelfs niet meer stilstaan om even te wachten.
Door de locatie van de ontsluitingsweg en het toegenomen wegverkeer zullen er veel verkeersgevaarlijke situaties ontstaan.
De aan- en afvoer van het bedrijf wordt ernstig bemoeilijkt. De bedrijfsvoering wordt belemmerd.
Er ontstaat verkeershinder voor de vrachtwagens en de andere weggebruikers.

In onze zienswijze hebben wij bovenstaande problematiek c.a. aan de orde gesteld. Wij hebben gevraagd om een nadere onderbouwing in het verkeersrapport. Tijdens het gesprek op 11/7 jl heb ik u hier nogmaals over aangesproken en herhaald voorgesteld om met een verkeerskundige om de tafel te gaan, om tot een oplossing te komen.

5.1.2e

[1] Zie bijvoorbeeld ABRvS 12 oktober 2016, ECLI:NL:RVS:2016:2690.

Ik heb u herinnerd aan uw email d.d. 5/2 jl.: 'Er parkeren af en toe vrachtwagens langs de weg. Het is en blijft mogelijk dat er af en toe een vrachtwagen even op de weg staat, om of wat te lossen, of in afwachting tot deze het terrein op kan. De vrachtwagens moeten rekening houden met 5 meter afstand van de kruising (i.v.m. verkeersveiligheid). Dat is ook mogelijk.'
Ik heb u deze alinea voorgelezen tijdens uw bezoek. Overigens uw verslaglegging van de bijeenkomst op 17/1 jl. sluit niet geheel aan bij onze beleving.
Bij calamiteiten op de Schaafdries en/of bij het spoor (transport gevaarlijke stoffen), kunnen de mensen geen kant uit. Het is dan alleen mogelijk om lopend weg te komen via de 5.1.2e.
Voor een grote woonwijk als het Stationskwartier, lijkt ons één ontsluitingsweg absoluut onvoldoende.
Wij zijn van mening dat ook op dit punt onderbouwing in de verkeersrapportage noodzakelijk is.

Samengevat

De ontwikkeling van de nieuwe woonwijk "Stationskwartier" mag niet leiden tot een beperking in onze ontwikkelingsmogelijkheden en onze bedrijfsvoering.

Wij verzoeken u vriendelijk om zowel het akoestisch rapport als het verkeersrapport aan te passen en nader te onderbouwen.

Uw reactie op bovenstaande zien wij graag tegemoet.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

5.1.2e

5.1.2e

5.1.2e B.V.
5.1.2e
5.1.2e 5.1.2e

Gemeente Oss Publieksvoorlichting
Tijdstijp ontvangst:
Paraaf medew:
Datum ontv: 08 AUG 2024
Verblijfpl:
Bestuurder
Kopie R S 1 2 3 4 5

5.1.2e @hetnet.nl

Van: 5.1.2e <5.1.2e @oss.nl>
Verzonden: donderdag 19 september 2024 11:13
Aan: 5.1.2e @hetnet.nl
CC: Loos, Ilse
Onderwerp: ontsluitingsweg Schaafdries
Bijlagen: Situatie ontsluitingsweg wijk Stationskwartier op schaafdries met lengte tijdelijk parkeerstroken.docx

Beste 5.1.2e, hallo José,

Naar aanleiding van ons laatste gesprek zou ik de locatie van de ontsluitingsweg controleren.
Ook zou ik inzichtelijk laten maken of en waar een auto of een vrachtwagen in de toekomst tijdelijk zou kunnen staan.

Bijgaand overzicht geeft een beeld van beiden.
Ik hoop hiermee vragen en zorgen weggenomen te hebben.
Mochten er toch nog vragen zijn, dan hoor ik dat graag.

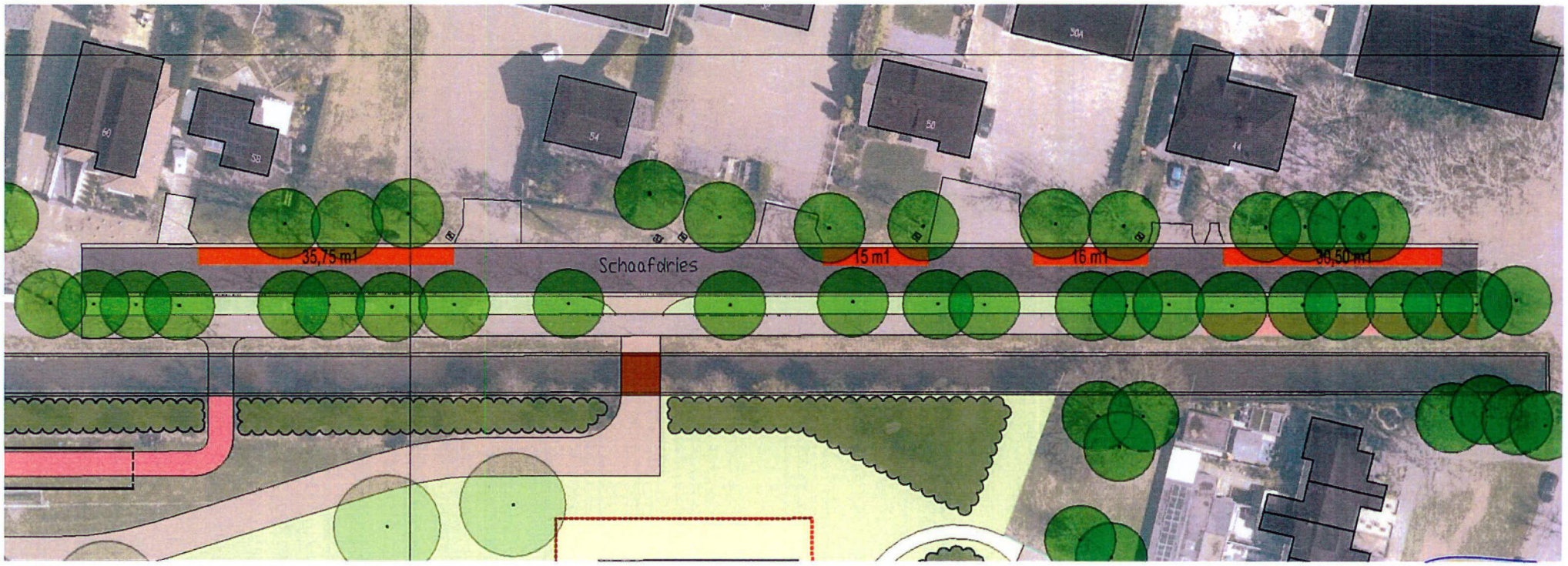
Met vriendelijke groet,

5.1.2e
Projectleider locatie ontwikkeling

GEMEEN 5.1.2e

5.1.2e
5.1.2e
5.1.2e BA Oss
Telefoon 5.1.2e
www.oss.nl

5.1.2e
GOALS
GEMEENTE



Situatie ontsluitingsweg wijk Stationskwartier op schaafdries.

De oranjestroken geven de mogelijkheden aan waar auto's of vrachtwagens tijdelijk mogen staan ivm laden/lossen.
De maten in de oranjestroken geven inzicht in de lengte van de stroken.

Versie: 15 augustus 2024

R_Situatietekening van 5.1.2e **19 september 2024**

5.1.2e **@hetnet.nl**

Van: 5.1.2e <5.1.2e @aaenmaas.nl>
Verzonden: maandag 1 juli 2024 12:28
Aan: 5.1.2e @hetnet.nl
CC: 5.1.2e
Onderwerp: RE: overkluizing A-watergang Schaafdries betr. Stationskwartier 'de Sportvelden'

S

Beste 5.1.2e 5.1.2e,

Ik ben inderdaad gebiedsbeheerder namens het waterschap met als werkgebied de gemeente Oss.

Ik heb nog geen aanvraag van de gemeente voorbij zien komen over een overkluizing van onze leggerwaterloop aan de Schaafdries. Ik weet inderdaad dat de gemeente druk is met de voorbereidingen van dit plan en heb al ooit een schets gezien.
Als er straks een aanvraag binnenkomt bij ons dan passeert die ook bij mij voor het technisch advies. Maar dit is dus tot op heden nog niet gebeurd.

Voor de inhoud van de stukken moet ik u doorverwijzen naar de gemeente. Zij zijn initiatiefnemer en kunnen u dus goed informeren over de inhoud. Het is niet aan ons als waterschap om daar over naar buiten te treden richting derden.
Ik heb voor de volledigheid ook 5.1.2e van de gemeente Oss even meegenomen in deze mail. Ik zou u willen vragen om bij hem in eerste instantie even te informeren.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e
gebiedsbeheerder

5.1.2e
M 5.1.2e
W www.aaenmaas.nl/contact
Mis niets! Meld je gratis aan voor onze wekelijkse nieuwsservice
Aanwezig: ma - di - woe - do

Waterschap
Aa en Maas

veilig voldoende schoon water

Van: 5.1.2e @hetnet.nl <5.1.2e @hetnet.nl>
Verzonden: woensdag 26 juni 2024 14:51
Aan: 5.1.2e <5.1.2e @aaenmaas.nl>
Onderwerp: overkluizing A-watergang Schaafdries betr. Stationskwartier 'de Sportvelden'

U ontvangt niet vaak e-mail van 5.1.2e hetnet.nl. Meer informatie over waarom dit belangrijk is

Betr. overkluizing A-watergang Schaafdries
Stationskwartier 'de sportvelden'

1B

HOOGLANDER

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

Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State
Postbus 200 5.1.2e
5.1.2e DEN HAAG

Tevens via Veilig mailen verstuurd

RAAD VAN STATE
INGEKOMEN
- 3 FEB. 2025
ZAAKNR. 202500613
AAN: R2 v/d Sande
BEHANDELD DD: PAR:

Helmond, 30 januari 2025
Onze ref. : D20241016
Uw ref. :
Behandelaar : 5.1.2e
E-mail direct : 5.1.2e@hooglander-advocaten.nl

Geachte heer/mevrouw,

Namens mijn cliënten, 5.1.2e en 5.1.2e, 5.1.2e, 5.1.2e, 5.1.2e, stel ik met deze brief beroep in tegen het bestemmingsplan 'Stationskwartier 5.1.2e – 2024' dat op 12 december 2024 door de gemeenteraad van Oss is vastgesteld.

Cliënten kunnen zich met de beslissing van de gemeenteraad niet verenigen. Van de mogelijkheid om tegen het besluit beroep aan te tekenen, maak ik voor cliënten graag gebruik. Namens cliënten stel ik hiertegen dan ook beroep in.

Ontvankelijkheid

Het bestreden besluit is bekend gemaakt op 18 december 2024 en in de bekendmaking wordt aangegeven dat het plan vanaf 19 december 2024 ter inzage ligt en dat vanaf vrijdag 20 december 2024 tot en met donderdag 30 januari 2025 beroep kan worden ingesteld. Aangezien cliënten tijdig in beroep komen, dienen cliënten in hun beroep te worden ontvangen. Er is sprake van een plan onder de Crisis- en herstelwet zodat meteen de beroepsgronden worden aangevoerd.

Overlegging stukken

Cliënten leggen hierbij over een afschrift van:

- de bekendmaking (**bijlage 1)**
- het vaststellingsbesluit (**bijlage 2)**

HOOGLANDER

Inleiding

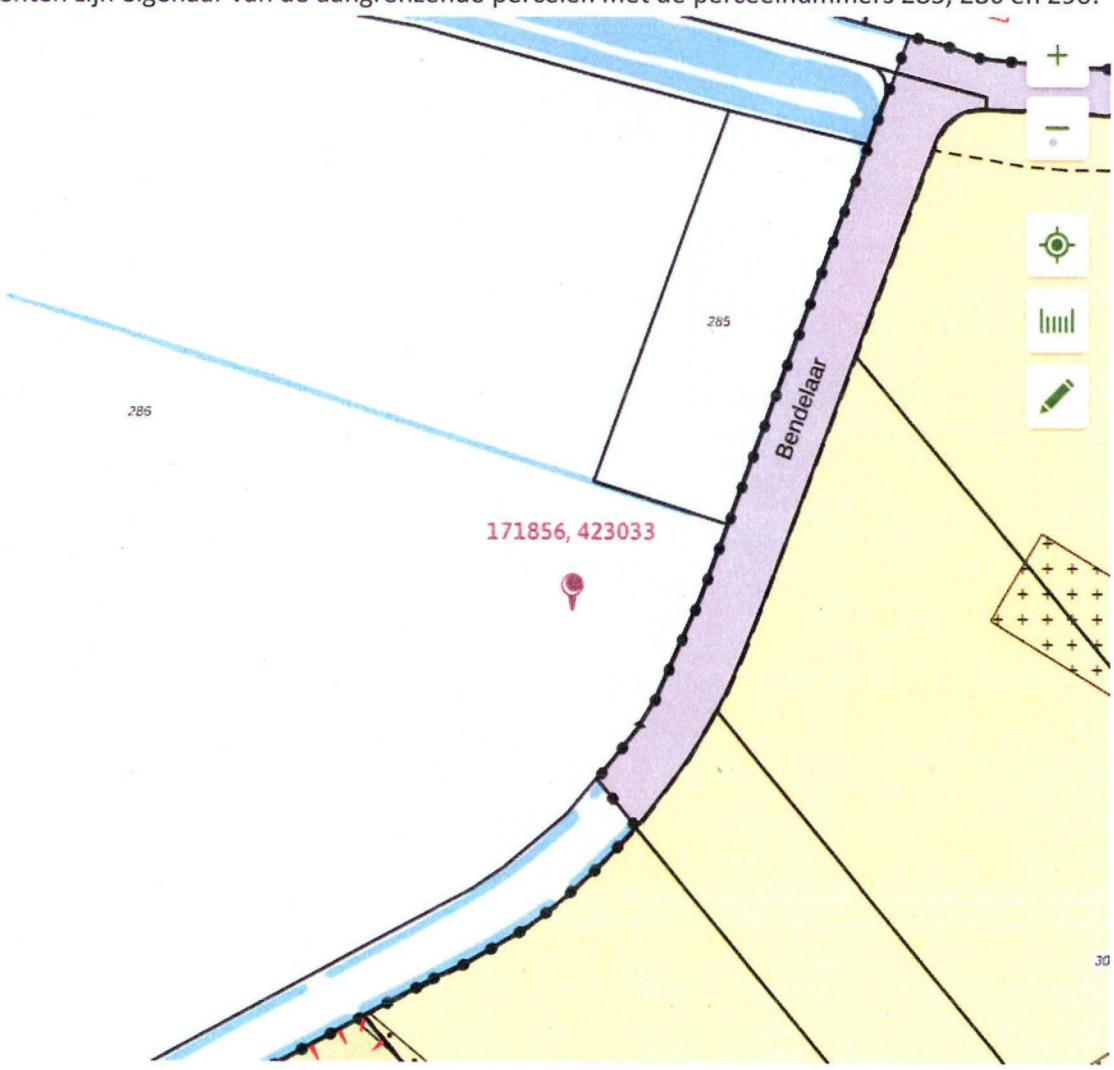
Het plan behelst het realiseren van een woningbouwlocatie aan de Bendelaar in 5.1.2e voor het realiseren van 190 wooneenheden (in het ontwerp-plan waren het er nog 180):



Enkelbestemming
Woongebied

Maatvoering
maximum aantal wooneenheden:
190

Mijn cliënten zijn eigenaar van de aangrenzende percelen met de perceelnummers 285, 286 en 290:



Deze percelen hebben in het vigerende bestemmingsplan de enkelbestemming 'Agrarisch met waarden – landschap':



Volgens de planregels zijn de gronden van cliënten bestemd voor de uitoefening van een agrarisch bedrijf. Een agrarisch bedrijf is gedefinieerd als een inrichting die tot een, krachtens artikel 1.1, derde lid, Wet milieubeheer, aangewezen categorie behoort en die is gericht op het voortbrengen van producten door het telen van gewassen of door het houden van dieren, zijnde: een (vollegronds)teeltbedrijf, een paardenhouderij, een veehouderij, een glastuinbouwbedrijf of een overig agrarisch bedrijf

Beroepsgronden

1. **Onvolledig belangenafweging**

Voor mijn cliënten is van belang dat de ontwikkeling van een woongebied geen negatieve consequenties heeft voor hun bedrijfsvoering en dat de gebruiksmogelijkheden van hun percelen niet worden beperkt. Volgens het geldende bestemmingsplan kunnen zij op hun percelen verschillende soorten gewassen telen en gelden er geen beperkingen. Omdat hun percelen geen onderdeel uitmaken van het plangebied, verandert er ook niets aan die gebruiksmogelijkheden maar gelet op de procedures die er momenteel worden gevoerd[1] tegen agrariërs over het gebruik van gewasbeschermingsmiddelen, is het van belang dat er voldoende ruimtelijke scheiding in acht wordt genomen tussen de agrarische percelen en de percelen waar woningbouw mogelijk wordt gemaakt.

[1] O.a. ECLI:NL:RBOBR:2024:3852, ECLI:NL:RBOBR:2024:3440, ECLI:NL:RBLIM:2024:2330, ECLI:NL:RBNNE:2023:3994

2. Goede ruimtelijke ordening

Het plan is voorbereid onder de Wet ruimtelijke ordening zodat nog het oude recht, het recht van voor 1 januari 2024, van toepassing is.

Ingevolge artikel 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) moeten bestemmingen in het bestemmingplan op basis van een goede ruimtelijke ordening worden aangewezen. De ruimtelijke ordening heeft als doel zo gunstig mogelijk voorwaarden te creëren voor het gebruik en de ontwikkeling van een gebied. Hierbij moet de vraag worden gesteld in hoeverre bestemmingen naast elkaar kunnen bestaan. Een goede belangenafweging van de verschillende met de bestemming gemoeide belangen is noodzakelijk. Het momenteel in voorbereiding zijnde plan, ontbeert een deugdelijke motivering en daarmee ook een goede ruimtelijke ordening. Dit is in strijd met artikelen 3:46 en 3:47 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb). Ik kom daar in dit beroepschrift nog nader op terug.

Op grond van het in artikel 3:2 van de Awb opgenomen zorgvuldigheidsbeginsel dient het bestuursorgaan bij de voorbereiding van een besluit alle nodige kennis omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen, te vergaren. De voor de belanghebbende nadelige gevolgen mogen op grond van artikel 3:4 lid 2 van de Awb niet onevenredig zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doel.

Bij de vaststelling van het plan is onvoldoende blijk gegeven van een deugdelijke belangenafweging. Het bestuursorgaan heeft de belangen van cliënten onvoldoende onderkend en meegewogen in de besluitvorming.

Deze conclusie moet worden getrokken omdat er bij de planontwikkeling geen rekening is gehouden met spuitzones die in acht genomen moeten worden. Ik zal dat hieronder nader uitwerken.

3. Spuitzones

Door uw Afdeling is bepaald dat er als vuistregel een afstand van 50 meter in acht moet worden genomen tussen gevoelige functies[2] (waaronder woningen) en tuinen[3] bij woningen en agrarische percelen waar gewasbeschermingsmiddelen gebruikt (kunnen) worden.

[2] AbRvS 23 juni 2004, ECLI:NL:RVS:2004:AP3436
[3] AbRvS 10 februari 2021, ECLI:NL:RVS:2021:276.

Kortom, vanuit een oogpunt van een goede ruimtelijke ordening en het garanderen van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat voor de toekomstige bewoners, dient een minimale afstand van 50 meter in acht te worden genomen.

Uit de verbeelding in combinatie met de planregels volgt dat woningbouw en tuinen mogelijk worden gemaakt tot aan de Bendelaar met als gevolg dat de in acht te nemen spuitzone van de percelen van mijn cliënten over het plangebied reikt. Bij de ruimtelijke beoordeling moet worden uitgegaan van de maximale mogelijkheden die het bestemmingsplan biedt.[4] Dat geldt van beide kanten. Enerzijds moet worden uitgegaan van hetgeen maximaal is toegestaan op de agrarische percelen en anderzijds moet ook worden uitgegaan van wat maximaal mogelijk is op de planlocatie. Met die maximale mogelijkheden is bij de planvorming geen rekening gehouden.

In de plantoelichting wordt over spuitzones het volgende gesteld:

> *5.8.10 Spuitzones*
> In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient te worden beoordeeld of het gebruik van gewasbeschermingsmiddelen onaanvaardbare gevolgen heeft voor het woon- en leefklimaat. Uit jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State volgt als vuistregel dat een richtafstand van 50 meter tussen het perceel waarop de teelt plaatsvindt en te realiseren nieuwe gevoelige functies zoals woningen kan worden gehanteerd.
>
> Planspecifiek
> Voor de locatie geldt dat in de nabijheid van het plangebied sprake is van gronden die agrarisch worden gebruikt. Er is hier echter geen sprake van boomteelt of een vergelijkbare hoge teelt waarvan spuitdrift afkomstig is.
>
> Het aspect spuitzones vormt geen belemmering voor het planvoornemen.

In de plantoelichting wordt dus blijkbaar alleen de aanwezigheid of de mogelijkheid van (fruit)boomgaarden relevant geacht voor het in acht nemen van de afstand van 50 meter. Dat is echter een te beperkte uitleg van de bestaande jurisprudentie die hiervoor al is aangeduid. De in acht te nemen afstand van 50 meter is van toepassing als er gewasbeschermingsmiddelen worden gebruikt, ongeacht het gewas of de teelt. Op het moment dat er bij diverse rechtbanken in Nederland civiele procedures tegen agrariërs worden gevoerd om, bijvoorbeeld, de lelieteelt aan banden te leggen vanwege de spuitzone van 50 meter, kan het niet zo zijn dat er dan ontwikkelingen binnen diezelfde afstand mogelijk worden gemaakt zonder met die afstand rekening te houden. De rechtspraak inzake de omgekeerde werking[5] staat dat in de weg.

Het is bekend dat gemotiveerd van de afstand van 50 meter kan worden afgeweken maar dan zal dat onderbouwd moeten worden met een locatie specifiek onderzoek.[6] Een dergelijk onderzoek is niet aan het besluit ten grondslag gelegd zodat het plan om die reden al niet in stand kan blijven.

---

[4] ABRvS 25 maart 2020, ECLI:NL:RVS:2020:869, r.o. 4.3
[5] O.a. ABRvS 30 juni 2021, ECLI:NL:RVS:2021:1378, r.o. 12.3
[6] ABRvS 30 maart 2016, ECLI:NL:RVS:2016:855 en ABRVS 19 oktober 2022, ECLI:NL:RVS:2022:3023, r.o. 19

HOOGLANDER

Conclusie

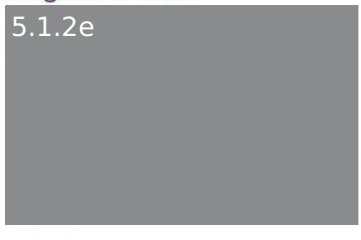
Cliënten zijn van oordeel dat de beslissing van de gemeenteraad onjuist is vanwege strijdigheid met een goede ruimtelijke ordening en niet kan worden gedragen door de daaraan ten grondslag gelegde motivering, hetgeen in strijd is met de Wet ruimtelijke ordening en het recht.

Om deze redenen verzoekt cliënt u het besluit van de raad te vernietigen onder veroordeling van de gemeente Oss in de kosten van deze procedure.

Griffierecht

Ons kantoor heeft een rekening courant overeenkomst met u gesloten. Het verschuldigde griffierecht kan ten laste van de rekening-courant worden gebracht.

Met vriendelijke groet,
Hooglander B.V.



5.1.2e
Advocaat

1

GEMEENTE Oss

GEMEENTEBLAD

Officiële uitgave van de gemeente Oss

Nr. 528527
18 december
2024

BESTEMMINGSPLAN EN HOGERE WAARDE 'STATIONSKWARTIER RAVENSTEIN - 2024'

De gemeenteraad van Oss heeft op 12 december 2024 het bestemmingsplan 'Stationskwartier 5.1.2e - 2024' vastgesteld. Burgemeester en wethouders van Oss hebben op 5 november 2024 een hogere waarde vastgesteld. Hieronder staat wat dit betekent. Ook leest u wat u kunt doen als u het niet eens bent met het bestemmingsplan of de hogere waarde.

Wat is een bestemmingsplan?

In een bestemmingsplan staat welke ruimtelijke functies ('bestemming') een gebied, terrein of een perceel grond heeft. Bijvoorbeeld wonen, natuur, recreatie of bedrijf. Ook regelt een bestemmingsplan of men op die grond mag bouwen. Dit is bijvoorbeeld belangrijk als u een vergunning vraagt om te bouwen. De gemeente kijkt dan of uw bouwplan in het bestemmingsplan past.

De gemeenteraad stelt bestemmingsplannen vast. Dit staat in artikel 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening.

Waar gaat het bestemmingsplan 'Stationskwartier 5.1.2e - 2024' over?

Het bestemmingsplan 'Stationskwartier 5.1.2e - 2024' gaat over een woningbouwontwikkeling ten noorden en ten zuiden van de spoorlijn; ten zuiden van het spoor op de locatie van de voetbalvelden en ten noorden van het spoor op een agrarisch perceel aan De Bendelaar. Het plan maakt de bouw van circa 330 woningen mogelijk.

Het bestemmingsplan wijkt af van het ontwerpbestemmingsplan

Van 28 december 2023 tot en met 7 februari 2024 kon u reageren op het ontwerp van het bestemmingsplan. Het vastgestelde bestemmingsplan is op een aantal punten anders dan het ontwerpbestemmingsplan. De verschillen staan vermeld in een 'Nota van zienswijzen en wijzigingen'.

Wat houdt het besluit hogere waarde in?

De Wet geluidhinder regelt hoeveel geluid er bij woningen mag zijn door het verkeer op een weg of spoorweg of door bedrijven. In sommige gevallen mag de gemeente meer geluid toestaan. Burgemeester en wethouders nemen daar dan een apart besluit over. Dit heet een 'besluit hogere waarde'.

In dit geval veroorzaken de spoorlijn Nijmegen – 's-Hertogenbosch en de weg De Rijt te veel geluid voor de toekomstige woningen. Hiervoor heeft het college van burgemeester en wethouders een besluit hogere waarde genomen.

U kunt het bestemmingsplan, het besluit hogere waarde en de overige stukken bekijken

U kunt vanaf donderdag 19 december 2024 tot en met donderdag 30 januari 2025 de volgende stukken bekijken:

1. het besluit van de gemeenteraad over het bestemmingsplan
2. het bestemmingsplan
3. andere stukken over het bestemmingsplan, zoals de toelichting en de 'Nota van zienswijzen en wijzigingen'
4. het besluit van burgemeester en wethouders over de hogere waarde

U kunt deze stukken bekijken:

1. op de landelijke website https://omgevingswet.overheid.nl (onderdeel 'Regels op de kaart')
2. (op afspraak) digitaal bij de balie Bouwen, Milieu en Leefomgeving in het gemeentehuis aan de 5.1.2e in Oss. U moet hiervoor een afspraak maken via telefoonnummer 5.1.2e. U kunt een afspraak maken voor elke werkdag (maandag tot en met vrijdag) tussen 9.00 uur en 16.00 uur.

De bronbestanden van het bestemmingsplan zijn digitaal beschikbaar op https://digitaleplannen.nl/0828/.

Het identificatienummer van het bestemmingsplan is NL.IMRO.0828.BPstationskwrtrrvn-VG01.

Wat kunt u doen als u het niet eens bent met het bestemmingsplan en/of het besluit hogere waarde?

Bent u het niet eens met het bestemmingsplan of het besluit hogere waarde? Dan kunt u hiertegen beroep instellen. Dat wil zeggen dat u een brief (een 'beroepschrift') stuurt aan de Raad van State. Daarin legt u uit waarom u het er niet mee eens bent. U kunt dit doen van vrijdag 20 december 2024 tot en met donderdag 30 januari 2025.

U kunt alleen beroep instellen als u:

1. belang hebt bij het bestemmingsplan of het besluit hogere waarde, of
2. hebt gereageerd (een zienswijze hebt ingediend) op het ontwerpbestemmingsplan of het ontwerp-besluit hogere waarde.

Voor het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan geldt nog het volgende.

Het bestemmingsplan laat circa 330 woningen toe. Daardoor is afdeling 2 van hoofdstuk 1 van de Crisis- en herstelwet van toepassing. Dit betekent dat:

1. u uw beroepsgronden in het beroepschrift moet opnemen
2. uw beroep niet-ontvankelijk wordt verklaard, als u binnen de beroepstermijn geen gronden indient, en
3. u deze gronden na afloop van de beroepstermijn niet meer kunt aanvullen

U stuurt uw beroepschrift aan:

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State

Postbus 20019

5.1.2e DEN HAAG

U kunt uw beroepschrift ook indienen via het Digitaal loket van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Stelt u uiterlijk 30 januari 2025 in? Dan kunt u de Voorzieningenrechter van de Afdeling bestuursrecht-spraak van de Raad van State vragen om een voorlopige voorziening te treffen. Dit betekent dat de Voorzieningenrechter een voorlopige uitspraak doet over uw beroep. De Afdeling doet dan later een definitieve uitspraak.

De Voorzieningenrechter kan alleen een voorlopige uitspraak doen als er snel een uitspraak nodig is.

U moet betalen om beroep in te stellen of een voorlopige voorziening te vragen.

Op de site www.raadvanstate.nl leest u meer over het indienen van een beroepschrift en hoeveel dit kost.

Wanneer treden het bestemmingsplan en het besluit hogere waarde in werking?

Het bestemmingsplan en het besluit hogere waarde treden in werking op 31 januari 2025 maar ze treden nog niet in werking als er iemand vóór 31 januari 2025 een verzoek om voorlopige voorziening indient. De inwerkingtreding hangt dan af van de uitspraak van de Voorzieningenrechter.

Hebt u nog vragen?

Hebt u nog vragen over deze publicatie? Bel dan met de afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling, via telefoon-nummer 5.1.2e.

2

GEMEENTE Oss

Gemeenteraad

Dossiernummer	389
Vergaderdatum	12 december 2024
Agendapunt	19
Titel	B Vaststellen bestemmingsplan Stationskwartier 5.1.2e - 2024

Geagendeerd	Vergaderdatum
Gemeenteraad	12 december 2024
Gemeenteraad	**12 december 2024**

Besluit

De raad van de gemeente Oss;

gezien het voorstel van burgemeester en wethouders van 5 november 2024;
gelet op het advies van de raadsadviescommissie van 28 november 2024;
gelet op artikel 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening;

besluit:
1. De grondexploitatie 'Stationskwartier 5.1.2e - 2024' per heden te activeren en daartoe:
a. de grondexploitatie vast te stellen met een verwacht tekort ter grootte van € 5.1.2f, bestaande uit een verwacht exploitatieverlies van € 5.1.2f en een bedrag van € 5.1.2f aan verwachte bovenwijkse kosten o.b.v. de Nota Kostenverhaal;
b. het tekort van € 5.1.2f af te dekken door:
a. inzet van de getroffen voorziening IMVA voor het voorbereidingskrediet ter grootte van € 5.1.2f als dekking in te zetten voor het financieel tekort
b. en aanvullend ten laste van de reserve Mobiliteit een bedrag ter grootte van€ 5.1.2f als dekking in te zetten voor het financieel tekort, mede als gevolg van het realiseren van basistunnel;
c. de onder b. genoemde dekkingsmiddelen ter hoogte van € 5.1.2f voor € 5.1.2f onder te brengen bij de voorziening te verwachten exploitatieverliezen en € 5.1.2f storten in de algemene reserve grondbedrijf (ABR) ; en
d. derhalve geen exploitatieplan vast te stellen.
2. a. het bestemmingsplan 'Stationskwartier 5.1.2e - 2024', inclusief alle bijlagen, gewijzigd vast te stellen in de vorm van de dataset met het identificatienummer NL.IMRO.0828.BPstationskwtrrvn.VG01;
b. de zienswijzen te beoordelen overeenkomstig de 'Nota van zienswijzen en wijzigingen

ontwerpbestemmingsplan 'Stationskwartier 5.1.2e - 2024';
c. de wijzigingen aan te brengen ten opzichte van het ontwerp die zijn aangegeven in de 'Nota van zienswijzen en wijzigingen ontwerpbestemmingsplan 'Stationskwartier 5.1.2e - 2024';
d. aan te geven dat in het bestemmingsplan gebruik is gemaakt van een ondergrond die ontleend is aan de BGT-kaart, aangevuld met kadastrale grenzen en kadastrale bebouwing;
e. Gedeputeerde-Staten van Noord-Brabant te verzoeken om het gewijzigd vastgestelde bestemmingsplan eerder te mogen publiceren;
f. aan te geven dat afdeling 2 van hoofdstuk 1 van de Crisis- en herstelwet op dit besluit van toepassing is.

Transactiebewijs iBabs digitale handtekening

5.1.2e

5.1.2e @oss.nl

13-12-2024 11:47

4b548abdc22baca1777e10fdbe6ae56456a62a538a82a0a75cb1b303abe2229e

5.1.2e

Drs. P.H.A. van den Akker

Aan de gemeenteraad van de gemeente Oss

Datum

12 december 2024

Onderwerp

Vaststelling bestemmingsplan 'Stationskwartier 5.1.2e – 2024' en activering bijbehorende grondexploitatie

Aantal bijlagen

div

Wat adviseert het college te besluiten?

1. De grondexploitatie 'Stationskwartier 5.1.2e – 2024' per heden te activeren en daartoe:
   a. de grondexploitatie vast te stellen met een verwacht tekort ter grootte van € 5.1.2f, bestaande uit een verwacht exploitatieverlies van € 5.1.2f en een bedrag van € 5.1.2f aan verwachte bovenwijkse kosten o.b.v. de Nota Kostenverhaal;
   b. het tekort van € 5.1.2f af te dekken door:
      - inzet van de getroffen voorziening IMVA voor het voorbereidingskrediet ter grootte van € 5.1.2f als dekking in te zetten voor het financieel tekort
      - en aanvullend ten laste van de reserve Mobiliteit een bedrag ter grootte van € 5.1.2f als dekking in te zetten voor het financieel tekort, mede als gevolg van het realiseren van basistunnel;
   c. de onder b. genoemde dekkingsmiddelen ter hoogte van € 5.1.2f voor € 5.1.2f onder te brengen bij de voorziening te verwachten exploitatieverliezen en € 5.1.2f storten in de algemene reserve grondbedrijf (ABR) ; en
   d. derhalve geen exploitatieplan vast te stellen.
2. a. het bestemmingsplan 'Stationskwartier 5.1.2e – 2024', inclusief alle bijlagen,

gewijzigd vast te stellen in de vorm van de dataset met het identificatienummer NL.IMRO.0828.BPstationskwtrrvn.VG01;

b. de zienswijzen te beoordelen overeenkomstig de 'Nota van zienswijzen en wijzigingen ontwerpbestemmingsplan 'Stationskwartier 5.1.2e – 2024';
c. de wijzigingen aan te brengen ten opzichte van het ontwerp die zijn aangegeven in de 'Nota van zienswijzen en wijzigingen ontwerpbestemmingsplan 'Stationskwartier 5.1.2e – 2024';
d. aan te geven dat in het bestemmingsplan gebruik is gemaakt van een ondergrond die ontleend is aan de BGT-kaart, aangevuld met kadastrale grenzen en kadastrale bebouwing;
e. Gedeputeerde-Staten van Noord-Brabant te verzoeken om het gewijzigd vastgestelde bestemmingsplan eerder te mogen publiceren;
f. aan te geven dat afdeling 2 van hoofdstuk 1 van de Crisis- en herstelwet op dit besluit van toepassing is.

Wat is de aanleiding voor dit advies?

Het ontwerpbestemmingsplan is in de collegevergadering van 19 december 2023 aan de orde geweest. Het college heeft toen besloten om het ontwerpbestemmingsplan ter inzage te leggen. Vervolgens is de wettelijke procedure doorlopen. Er zijn 13 zienswijzen tegen het plan ingediend. Deze zienswijzen zijn beantwoord in de 'Nota van zienswijzen en wijzigingen ontwerpbestemmingsplan 'Stationskwartier 5.1.2e – 2024'. Het bestemmingsplan is nu klaar voor de vaststelling.

Tevens wordt voorliggend voorstel benut om voorafgaand aan de vaststelling van het bestemmingsplan de bijbehorende grondexploitatie te activeren en daarbij de verschillende dekkingsmiddelen aan te wijzen. Dit in het kader van de vereiste economische uitvoerbaarheid voorafgaand aan het bestemmingsplan en het daarmee vervallen van de noodzaak van een exploitatieplan.

Aan welke opdracht draagt dit advies bij?

Het project Stationskwartier in 5.1.2e draagt bij aan de afspraken uit de Regionale Woondeal. Het project voorziet in de realisering van circa 330 woningen, met een divers en betaalbaar woningbouwprogramma.
Tevens draagt dit project bij aan de uitvoering van Programma 7 Verstedelijking, wonen en mobiliteit uit de Programmabegroting 2025-2028.

Volgvel

3

Ons kenmerk

Welk resultaat willen we bereiken?

Met dit bestemmingsplan maken we de realisatie van circa 330 woningen, met een gevarieerd woningaanbod (70% in de betaalbare segmenten sociale huur, betaalbare koop en middenhuur en 30% in de vrije sector), mogelijk. We richten ons op de woonvraag van kleine huishoudens. Een ander resultaat is de realisatie van een ongelijkvloerse spoorwegkruising in de vorm van een onderdoorgang.

Korte toelichting bij het plan

Het plangebied bestaat uit de locaties Bendelaar (ten noorden van het spoor) en de Sportvelden (ten zuiden van het spoor). De Osse doelstelling op het gebied van volkshuisvesting is: voorzien in de grote actuele woonbehoefte en een aantrekkelijke woongemeente zijn. In het coalitieakkoord is de ambitie opgenomen om de woningbouwproductie te verhogen en om de gemaakte afspraken in de Regionale Woondeal Noordoost-Brabant te realiseren. De aandacht hierbij ligt op de spoorzone en het stedelijk gebied (Oss-Berghem), maar ook 5.1.2e en Geffen zijn al langere tijd in beeld als passende plekken waar een deel van de grote woningbehoefte kan landen.

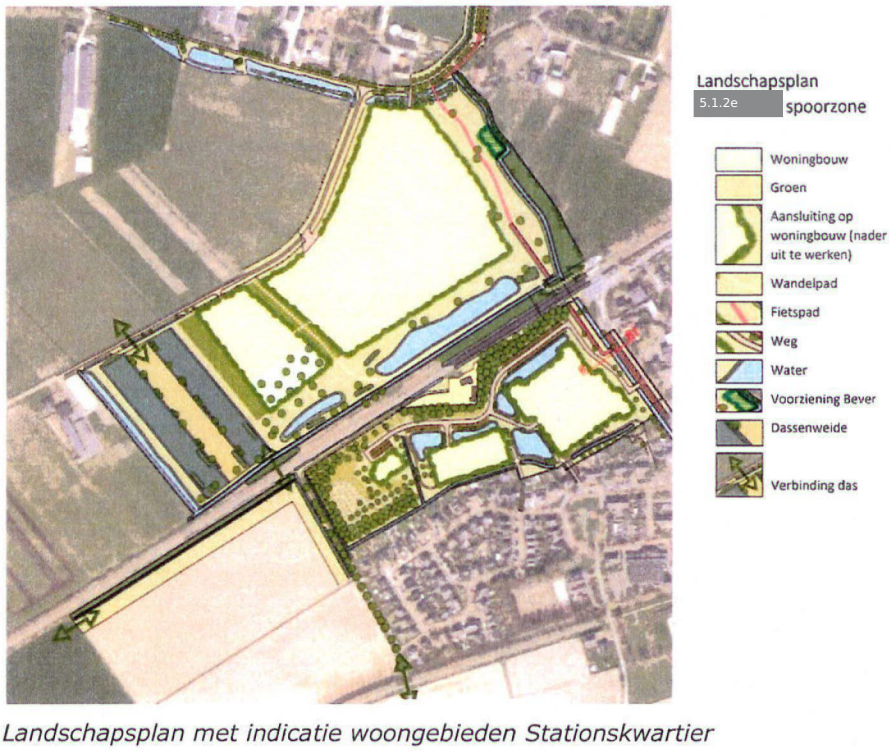


De ligging van het plangebied (geel omkaderd)

Bij de planvorming is gewerkt vanuit de gedachte: water en bodem leidend. De bovenste delen van het plangebied bestaan uit zware klei, die zeer slecht doorlatend is. De wateropgave is daarom grondig onderzocht. Uitgangspunt is dat het water geborgen kan worden in het

gebied zonder dat de watergangen van het Waterschap extra belast worden en zonder versnelde afvoer. Gestreefd wordt naar een kwalitatief hoogwaardig woongebied waarbij het water op een natuurlijke wijze in de lagere delen opgevangen kan worden en samen met het groen een belangrijke positie inneemt. Hierdoor is het mogelijk om de natuurwaarden en de biodiversiteit te versterken. Een woongebied dat voorbereid is op het veranderende klimaat geeft wooncomfort en is toekomstbestendig.

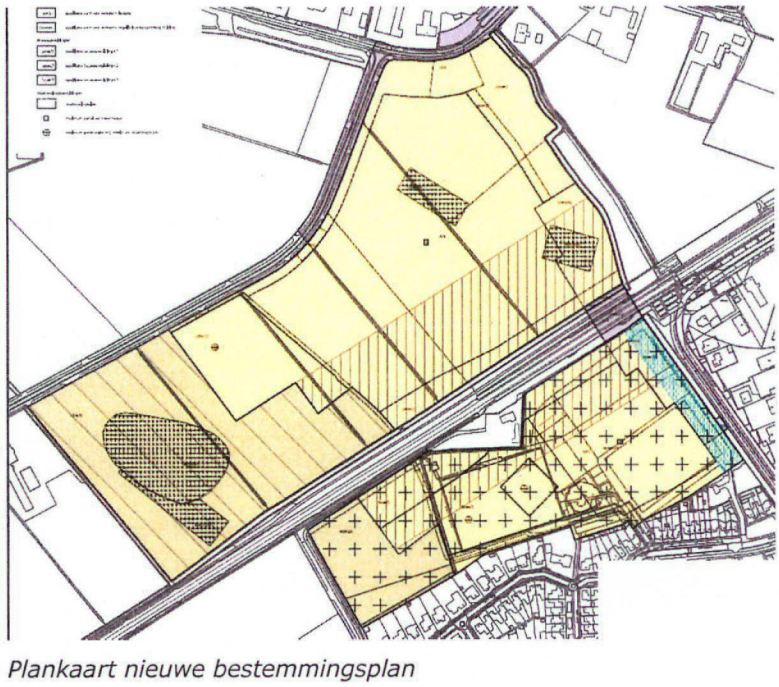
Daarnaast spelen geluid en trillingen vanaf het spoor een significante opgave bij de ontwikkeling van de twee plandelen. Met name de trillingszone vraagt (zonder maatregelen) een behoorlijke afstand tot de nieuwe woningbouw.
Een indicatie van de mogelijke woongebieden is weergegeven in onderstaande schets:



Landschapsplan met indicatie woongebieden Stationskwartier

Om nog flexibel te zijn in de opzet en verkaveling, is wat betreft plansystematiek gekozen voor een globaal bestemmingsplan. Er is een woongebied opgenomen met nog geen concrete bouwvlakken. Wel zijn zones opgenomen langs het spoor waarbinnen niet gebouwd mag worden als gevolg van geluid en externe veiligheid. Voor het aspect trillingen geldt een zone waarbinnen alleen gebouwd mag worden als passende maatregelen worden getroffen.

Ook aan de buitenranden van het plangebied zijn zones opgenomen waar niet gebouwd mag worden. Aan de noordzijde ter bescherming van de cultuurhistorische waarde van het dijkje en voor de overgang naar Deursen-Dennenburg. Aan de zuidzijde als buffer tot het bedrijventerrein en de bestaande woningbouw aan de zuidzijde van het plangebied. In het hele woongebied zijn functies als water, groen en wegen toelaatbaar, met dien verstande dat voor (drie) gebiedsontsluitingen specifieke locaties op de kaart zijn opgenomen.
Ten opzichte van het ontwerpplan is in het zuidelijk plangebied een deel woongebied weggehaald. Dit is de locatie aan de westzijde van het plangebied waar een omvangrijke dassenburcht aanwezig is. Deze blijft behouden. In het noordelijk plangebied is de wijzigingsbevoegdheid voor extra woningbouw weggehaald en is een gedeelte van dit gebied toegevoegd aan het gebied met een rechtstreekse woonbestemming.
In het noordelijk deel kunnen 190 woningen worden gerealiseerd en in het zuidelijk deel 140.



Plankaart nieuwe bestemmingsplan

Welke argumenten zijn er voor dit advies?

1.1. Het gebied is eigendom van de gemeente en uitgifte daarvan vergt een grondexploitatie.
Het beoogde gebied is in bezit van de gemeente en deze heeft het oogmerk dit te ontwikkelen. In het gebied is momenteel Voetbalvereniging 5.1.2e actief. Uiterlijk op 1 juli 2025 zullen zij zijn verhuisd naar het sportpark Onder d'n Plag in Demen. Bij de Programmabegroting 2025-2028 (marap II 2024) is budget opgenomen voor extra

speelcapaciteit op het sportpark Demen. Na verhuizing van Voetbalvereniging 5.1.2e nemen we de gronden binnen ons actieve grondbeleid in productie en geven de gronden daarna uit aan de ontwikkelende partijen. De gemeente is gehouden voor deze activiteiten een zogenaamde grondexploitatie te treffen. Dit betreft uw raadsbevoegdheid.

1.2. De uitvoering geschiedt op verschillende manieren.

Voor het noordelijk deelgebied 'Bendelaar' zoeken we een partij die de woningen ontwikkelt en realiseert. Ook vragen we van deze partij de grond bouw- en woonrijp te maken. We zoeken deze partij middels een Tender. Op 20 augustus 2024 stemde het college in met de selectie- en gunningsleidraad voor het noordelijk deelgebied 'Bendelaar' en start van de Tender via TenderNed. Voor het zuidelijk deel werkt de gemeente samen met Mooiland voor de realisering van sociale huurwoningen. Hiervoor is inmiddels een Intentieovereenkomst gesloten. Met de CPO-vereniging 5.1.2e Bouwt werkt de gemeente samen aan de ontwikkeling en realisering van circa 25 koopwoningen. De CPO-vereniging 5.1.2e Bouwt heeft een optie op een stuk grond. Voor het resterende gebied werken we verder plannen uit.

1.3. Noodzaak om aanvullende verliesvoorziening te treffen voor deze grondexploitatie

De bestaande voorziening in de IMVA - € 5.1.2f is niet toereikend om het totaal geprognotiseerde tekort van € 5.1.2f op netto contante waarde af te dekken. Bij het activeren van de grondexploitatie is het noodzakelijk een eventueel tekort op basis van de huidige netto contante waarde direct af te dekken middels een verliesvoorziening. Het bedrag dat in dit geval aanvullend vereist is bedraagt € 5.1.2f negatief. Deze dekking halen we uit de reserve Mobiliteit.

In het onderdeel Financiën vindt u meer informatie omtrent deze financiële afdoening (beslispunten 1.a tot en met d) in relatie tot uw budgetrecht. In het vertrouwelijke projectblad leest u meer over de oppervlakten, het programma, kosten en opbrengsten en de financiële risico's van de exploitatie. Voor de inhoudelijke argumentatie van het plan wordt verwezen naar de omgevingsrechtelijke beslispunten hierna.

1.4. Door bijdrage uit reserve Mobiliteit is het mogelijk een tunnel, als ongelijkvloerse interwijkverbinding te realiseren

De nieuwe wijk Stationskwartier komt ten noorden en zuiden van het spoor, waardoor de nieuwe woonwijk door de spoorlijn wordt doorsneden. Zonder interwijkverbinding is woningbouw ten noorden van de spoorlijn onwaarschijnlijk. Hierdoor moeten we zorgen voor een veilige oversteek van voetgangers en fietsers. In de praktijk betekent dit dat er een verbinding komt over of onder het spoor door. Er overheen via een passerelle, er onderdoor

via een tunnel. Een tunnel is ruimtelijk gezien het meest wenselijk. Daarom is gezocht naar manieren om dit mogelijk te maken.

Het Project Stationskwartier is nu verder uitgewerkt. Er zijn optimalisaties uitgevoerd zoals een hoger aandeel van het woningbouwprogramma in de vrije sector en 2 Rijksubsidies – waaronder Woningbouwimpuls – zijn met succes verkregen. De toekenning van deze Rijksubsidie lukt ook alleen als de gemeente zelf alles heeft gedaan om de onrendabele top zoveel mogelijk te optimaliseren. Desondanks blijft er een tekort in de grondexploitatie. De hoofdoorzaak van dit tekort blijft de realisatie van een tunnel als ongelijkvloerse interwijkverbinding tussen de twee plandelen en de hindercontour van de spoorlijn. De reserve Mobiliteit kan ingezet worden om het resterende tekort af te dekken. Hierdoor is de ontwikkeling en realisatie van een basis tunnel (zonder trappen naar het perron) mogelijk.

1.5. Gelet op de grondexploitatie is kostenverhaal verzekerd en exploitatieplan niet vereist.
Voor dit bestemmingsplan is nog de afdeling Grondexploitatie van de (voormalige) Wet ruimtelijke ordening van toepassing. De gemeente Oss is eigenaar van het overgrote deel van het projectgebied. Om de ontsluiting van het gebied te realiseren is een overeenkomst inclusief kostenverhaal gesloten met de desbetreffende grondeigenaar. De overeenkomst bestaat uit een grondruil met doel om de ontsluiting te realiseren, daarnaast krijgt de desbetreffende grondeigenaar een gelijkwaardige grondpositie in het ontwikkelgebied. De afspraken over ontwikkeling op eigen kavel – die bij verwerving van plandeel Noord gemaakt zijn – vervallen hiermee. Het uit te geven gebied wat in eigendom is van de gemeente wordt op basis van koop- en ontwikkelovereenkomsten verkocht. Hiervoor hanteert de gemeente zoals genoemd voor eigen rekening en risico een zogenaamde grondexploitatie, van waaruit ook de plankosten en eventuele planschade/nadeelcompensatie betaald worden. Dankzij deze grondexploitatie is het kostenverhaal tijdig 'anderszins verzekerd' en de anterieure overeenkomst met kostenverhaal afgesloten. Om deze formele reden vindt formeel het treffen van de grondexploitatie plaats voorafgaand aan de inhoudelijke omgevingsrechtelijke beslispunten en is de daarvoor vereiste economische uitvoerbaarheid daarmee gewaarborgd.

2.1. Het opgenomen ruimtelijke initiatief is voldoende onderbouwd.
Het initiatief is uitgewerkt in een bestemmingsplan dat is getoetst op wenselijkheid en milieutechnische, stedenbouwkundige en planologische haalbaarheid. Het plan past binnen het woningbouwprogramma en is daarop getoetst. Daarnaast is het plan getoetst aan de provinciale regelgeving: het plangebied ligt in deels in bestaand stedelijk gebied (ten zuiden van het spoor) en deels in het landelijk gebied (ten noorden van het spoor).

2.2. Het plan voldoet aan de woningbouwbehoefte

Het plan maakt circa 330 woningen mogelijk in een gevarieerde samenstelling naar zowel woningbouwtype, beoogde doelgroep als prijscategorieën. Het programma sluit aan bij de Woonagenda van provincie, regio en de gemeente Oss.

2.3. Er zijn geen milieuhygiënische belemmeringen voor de plannen

Uit de onderzoeken komt naar voren dat het plan in de huidige opzet milieutechnisch uitvoerbaar is. De planopzet houdt voldoende rekening met de hindercontouren vanuit de diverse functies. Om te kunnen bouwen in de trillingszone van het spoor is een voorwaardelijke verplichting in de planregels opgenomen waarmee bij de fase van de bouwaanvragen dient te worden aangetoond dat wordt voldaan aan de hiervoor geldende normen.

Voor het geluid van het spoor en weg hebben wij een hogere waarde besluit genomen.

De Rijt wordt ingericht als een 30 km weg. Zodra de inrichting bekend is, zal de benodigde besluitvorming (verkeersbesluit) hierover plaatsvinden.

De woningbouw blijft op voldoende afstand van het nabijgelegen bedrijventerrein De Kolk.

Er dient nog archeologisch onderzoek plaats te vinden op de locatie van de voetbalvelden. Dit gebeurt zodra dit terrein is vrijgekomen.

Uit flora en fauna onderzoek is gebleken dat het plangebied leefgebied is voor diverse beschermde diersoorten w.o. das en bever. Het treffen van maatregelen en/of verkrijgen van een ontheffing op basis van de Wet Natuurbescherming is hiervoor noodzakelijk. Een aanvraag omgevingsvergunning hebben wij inmiddels hiervoor gedaan. Wij gaan er vanuit dat met maatregelen een te verkrijgen vergunning mogelijk is.

2.4. Plan doet geen afbreuk aan bestaand groen/ versterkt bestaand groen

Het bestaande groen inclusief bomen is geïnventariseerd en gekwalificeerd. Dat bevindt zich vooral in het zuidelijk deel, naast het spoor. In het plangebied ten noorden van het spoor, thans agrarisch in gebruik, bevindt zich vrijwel geen waardevol groen.

Waardevol groen met een zekere levensduur blijft gehandhaafd. Dat is ook het uitgangspunt van de planvorming. Ook de bestaande dassenburcht met het groen dat daarom heen staat blijft intact.

2.5 Er is een uitgebreide omgevingsdialoog gevoerd

De gemeente is in 2021 gestart met de voorbereidingen voor de nieuwe woningbouwlocatie Stationskwartier 5.1.2e. De eerste raadpleging vond online plaats (vanwege 'corona'). Zodra dit weer kon, zijn er fysieke bijeenkomsten en individuele gesprekken geweest. Tijdens de openbare fysieke informatiebijeenkomst op 28 juni 2023 is het aangepaste stedenbouwkundigplan gepresenteerd. De dorpsraad is in iedere stap meegenomen. Informatie over het plan is door iedereen terug te lezen op onze website. In januari 2024 is het ontwerpbestemmingsplan toegelicht in een openbare bijeenkomst. In de aanloop naar de vaststelling heeft nog overleg plaatsgevonden met meerdere personen en instanties. Door deze manier van informeel overleg is de omgeving meegenomen in de voorgestelde ontwikkeling.

3. De ingediende zienswijzen leiden niet tot aanpassing van het plan

Er zijn 13 zienswijzen van omwonenden ontvangen over het bestemmingsplan. Deze zijn samengevat in de 'Nota van zienswijzen en wijzigingen ontwerpbestemmingsplan 'Stationskwartier 5.1.2e - 2024'. Deze zienswijzen leiden op onderdelen tot een aanpassing of aanvulling van het plan. Dit is opgenomen in de Nota van zienswijzen en wijzigingen.

4. Het plan wordt gewijzigd vastgesteld

Er is ook ambtshalve aanleiding tot een gewijzigde vaststelling. De voornaamste aanpassingen zijn meerdere wijzigingen in de begrenzing van het woongebied. En er een differentiatie aangebracht wat betreft woonvormen (grondgebonden/niet-grondgebonden) en bouwhoogtes. Tevens zijn meerdere aanvullende onderzoeken uitgevoerd en zijn bestaande onderzoeken geactualiseerd. Een overzicht van de wijzigingen is opgenomen in de Nota van zienswijzen en wijzigingen.

5. Een versnelde bekendmaking zorgt voor tijdswinst.

Bij de vaststelling van het bestemmingsplan zijn wijzigingen aangebracht ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan. Daarom mag het besluit tot vaststelling van dit plan in beginsel pas na zes weken bekend worden gemaakt. Bij dit gewijzigde vastgestelde plan is geen sprake van strijd met provinciale of nationale belangen. Het is onnodig om voor de bekendmaking deze langere termijn af te wachten. Daarnaast raakt het niet de inspraakrechten van de indieners van zienswijzen. Verder is het wenselijk om de initiatiefnemers zo snel mogelijk te laten starten met de uitvoering van het plan. Daarom wordt geadviseerd om bij de provincie

te verzoeken om het gewijzigde vastgestelde bestemmingsplan eerder te mogen publiceren. Dit verzoek moet per e-mail bij de provincie worden ingediend.

6. *Crisis- en herstelwet van toepassing*

De Crisis- en herstelwet (hierna: Chw) is onder meer van toepassing op besluiten ter verwezenlijking van aangewezen ruimtelijke en infrastructurele projecten (bijlage II bij de Chw) en op andere categorieën van projecten (bijlage I bij de Chw). De categorieën van projecten uit bijlage I bestaan bijvoorbeeld uit de bouw van meer dan 11 woningen. Daarvan is hier sprake. Wat betekent dit?

1. de beroepsgronden moeten in het beroepschrift worden opgenomen;
2. het beroep wordt niet-ontvankelijk verklaard, indien binnen de beroepstermijn geen gronden zijn ingediend, en
3. deze na afloop van de beroepstermijn niet meer kunnen worden aangevuld.

Het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet stelt, dat indien afdeling 2 van hoofdstuk 1 van de Chw op een besluit van toepassing is, dit bij het besluit en bij de bekendmaking of mededeling van het besluit wordt vermeld.

Wat zijn kanttekeningen, tegenargumenten of risico's?

1.1. De grondexploitatie kent een tekort.

Het tekort van de exploitatie betreft € 5.1.2f, inclusief de verplichte afdracht aan de bestemmingsreserves 'Bovenwijkse voorzieningen' en 'Verbetering fysieke kwaliteit leefomgeving' o.b.v. de Nota Kostenverhaal. De verklaring van het tekort hangt onder meer samen met de investering voor een tunnel die onderdeel uitmaakt van de ontwikkeling Stationskwartier. Daarnaast kent de locatie vele belemmeringen waaronder: geluid en trillingen als gevolg van de spoorlijn, beperkingen als gevolg van ecologie (m.n. das). En water en bodem leidend als gevolg van grondslag (kleigrond) leidt tot beperkte mogelijkheid voor waterberging wat leidt tot laag aandeel uitgeefbare grond.
Tot slot zijn er al de nodige voorbereidingskosten gemaakt. Uiteraard zijn waar mogelijk de mogelijke optimalisaties doorgevoerd en zijn de grondprijzen recent verhoogd. Ondanks het tekort, waarover bij het onderdeel Financiën meer uitleg wordt gegeven over de dekkingscomponenten, wordt de investering als een aanvaardbare geacht. Het plan levert immers een substantiële bijdrage aan de woningvoorraad van 5.1.2e én van de beoogde tunnel hebben vele inwoners van 5.1.2e profijt als langzaam verkeersverbinding tussen de stad 5.1.2e en het noordelijke gebied (o.a. sportvelden Onder D'n Plag). Indien de ontwikkeling niet zou plaatsvinden, betekent dit de afboeking van de reeds gerealiseerde

kosten, maar ook terugbetaling van ontvangen subsidies (o.a. Woningbouwimpuls) van de Rijksoverheid.

1.2 Kosten tunnel is raming
Er is een schetsontwerp gemaakt voor de tunnel. Op basis daarvan is een investeringsraming door een onafhankelijk ingenieursbureau gemaakt. De investeringsraming kent een hoge variatiecoëfficiënt van 30% naar boven en beneden. Bij uitwerking van een schetsontwerp naar een definitief ontwerp zal blijken of deze raming passend is binnen de kaders van de grondexploitatie.

2. Er is beroep mogelijk tegen de vaststelling
Indieners van de zienswijzen kunnen beroep instellen tegen het vastgestelde bestemmingsplan. Verder kunnen (andere) belanghebbenden beroep instellen tegen het vastgestelde bestemmingsplan, ook als er geen zienswijzen zijn ingediend.

Waar moeten we rekening mee houden?
a. Financiën
Dekking tekort
Het tekort op basis van netto contante waarde van de exploitatie betreft zoals vermeld € 5.1.2f . U heeft reeds € 5.1.2f afgedekt door middel van het treffen van een voorbereidingskrediet. Voorliggend raadsvoorstel stelt voor het tekort van € 5.1.2f te halen uit de reserve Mobiliteit. Dit bedrag wordt voor € 5.1.2f ingezet als verliesvoorziening en € 5.1.2f voor afdracht bovenwijkse voorzieningen.

Risicoanalyse en weerstandsvermogen
Zoals elke grondexploitatie dienen de risico's afgedekt binnen de algemene bedrijfsreserve grondbedrijf (ABR). Mede gezien het risicoprofiel van de realisatie van de tunnel – in combinatie met de verwachte woningbouwplanning die gekoppeld is aan de subsidievoorwaarde is weerstandsvermogen binnen de ABR naar verwachting ontoereikend om al deze risico's af de te dekken. De risicoanalyse en het effect op het weerstandsvermogen is nader toegelicht in het vertrouwelijk bijgevoegde projectblad (bijlage 6).

Afdracht bovenwijkse voorzieningen
Als gevolg van de op te leveren woningbouw in dit project dient er een bijdrage aan bovenwijkse netwerkvoorzieningen (bestemmingsreserve Bovenwijkse voorzieningen) en regulier bovenwijks (bestemmingsreserve Verbetering fysieke kwaliteit leefomgeving) gedaan te worden. Deze bijdrage wordt niet onttrokken uit de grondexploitatie zelf, maar ten laste van de ABR gebracht ten gunste van de twee hiervoor genoemde bestemmingsreserves. Dit gebeurt in het jaar van verkoop op basis van het aantal uitgegeven kavels vermenigvuldigd met het aantal m^2 bruto vloeroppervlakte. Voor dit project gaan we nu uit van € 5.1.2f ,

waarbij dit bedrag de komende jaren in stappen gemuteerd wordt op basis van werkelijk gerealiseerde woningaantallen en groottes.

Toename areaal openbare ruimte

Dit plan leidt tot een toename van het areaal aan openbare ruimte. Hierdoor stijgen de kosten voor het beheer en onderhoud van de openbare ruimte. Het gaat hierbij om de kosten van het dagelijks en groot onderhoud van verhardingen, openbare verlichting en het groen. Tegenover deze kosten staan OZB inkomsten (toename aantal woningen). Indien de planontwikkeling concreter is uitgewerkt worden zowel de kosten voor beheer openbare ruimte als de OZB inkomsten financieel verwerkt in de begroting.

b. Privacy

In deze procedure verwerken wij alleen naam en adresgegevens. Deze gegevens maken wij niet openbaar. Een Privacy Impact Assessment (PIA) hoeft hiervoor niet te worden gedaan.

c. Communicatie en Participatie

De tervisielegging van het vastgestelde bestemmingsplan communiceren wij op de gebruikelijke manier: een publicatie in Oss Actueel, in het Gemeenteblad en digitaal via www.oss.nl. Tevens worden de vooroverleginstanties geïnformeerd over de vaststelling van het bestemmingsplan.

d. Uitvoering

Na vaststelling door de gemeenteraad wordt gesproken van een vastgesteld bestemmingsplan. Het vastgesteld plan treedt na afloop van de beroepstermijn in werking, tenzij er een verzoek om voorlopige voorziening (schorsingsverzoek) is ingediend bij de Raad van State. Een bestemmingsplan wordt onherroepelijk de dag na afloop van de ter inzagelegging van het vastgestelde plan, tenzij er bij de Raad van State beroep is ingesteld. Dan wordt het plan pas onherroepelijk na de uitspraak van de Raad van State over het ingestelde beroep.

De grondexploitatie verkrijgt direct na uw besluitvorming een geactiveerde status en loopt vervolgens mee in de reguliere P&C-cyclus, oftewel het jaarlijkse MPG en Najaarsbericht. Tegen het activeringsbesluit voor de grondexploitatie zijn geen rechtsmiddelen beschikbaar.

e. Overlegd met

De afdelingen Projectenbureau, LWE, RO, Vastgoed, IBOR en VTH zijn betrokken.
F&C is akkoord met voorliggend voorstel.
Extern heeft overleg plaatsgevonden met de Provincie, het Waterschap, Prorail/NS en de dorpsraad.

Bijlagen

1. Toelichting en regels Stationskwartier 5.1.2e - 2024
2. Verbeelding Stationskwartier 5.1.2e - 2024
3. Bijlagenboeken Stationskwartier 5.1.2e – 2024 (w.o. besluit Hogere waarde, Bijlage 32 en 33)
4. Nota van zienswijzen en wijzigingen Stationskwartier 5.1.2e – 2024
5. Concept raadsbesluit
6. VERTROUWELIJK Projectblad grondexploitatie (vertrouwelijk ter inzage bij griffie)
7. VERTROUWELIJK Kaart met overzicht reclamanten Stationskwartier (vertrouwelijk ter inzage bij griffie)

Nota van zienswijzen en wijzigingen ontwerpbestemmingsplan 'Stationskwartier 5.1.2e - 2024'

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 Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG) mogen wij naw-gegevens (naam, adres en woonplaats) en enkele andere persoonsgegevens niet digitaal aanbieden. Een uitzondering geldt voor gegevens van
- ondernemingen die behoren tot een rechtspersoon (zoals een bv of een vof)
- personen die beroepsmatig betrokken zijn bij de procedure, bijvoorbeeld advocaten en gemachtigden

Als het voor de uitoefening van een publieke taak moet, mogen wij persoonsgegevens wel digitaal aanbieden.
Wij bieden deze nota digitaal aan. Daarom noemen wij geen naw-gegevens, behalve waar de wet dat toelaat.

II. PROCEDURE

Iedereen kon het ontwerpbestemmingsplan met bijbehorende stukken van 28 december 2023 tot en met 7 februari 2024 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 het Gemeenteblad van 27 december 2023 en op www.oss.nl.
Van 28 december 2023 tot en met 7 februari 2024 kon iedereen schriftelijk en mondeling op het ontwerpbestemmingsplan reageren. De gemeente heeft 13 reacties ('zienswijzen') ontvangen. Alle indieners konden hun zienswijze mondeling toelichten bij de Hoorcommissie Bestemmingsplannen. Dit hebben 4 indieners gedaan.

Op 17 januari 2024 heeft de gemeente een inloopbijeenkomst gehouden over het ontwerpbestemmingsplan. Iedereen kon daar informatie over de stukken krijgen. Het was niet mogelijk om op de bijeenkomst een zienswijze in te dienen.

III. ZIENSWIJZEN

Wij vinden alle zienswijzen ontvankelijk. 'Ontvankelijk' betekent dat de indieners aan alle eisen hebben voldaan om een zienswijze in te dienen. Op zienswijzen die niet ontvankelijk zijn, hoeven wij niet inhoudelijk in te gaan.

Hieronder vatten wij alle ontvankelijke zienswijzen samen. Daarna volgen per zienswijze ons besluit, een beschrijving van de gevolgen van ons besluit voor de inhoud van het bestemmingsplan 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
Het plan voldoet nog niet aan de Interim Omgevingsverordening. Gemeente Oss, het waterschap en de provincie zijn al wel met elkaar in overleg getreden over het plan. Het leidende principe van bodem en water is nog onvoldoende uitgewerkt. Daarnaast zijn er enkele PM-posten.
Duurzame stedelijke ontwikkeling
Omdat de stedelijke ontwikkeling landt in het landelijk gebied, is een uitgebreide motivatie noodzakelijk:
Lagenbenadering:
De lagenbenadering is opgenomen, maar het principe van bodem en water leidend is nog onvoldoende uitgewerkt. Een aantal zaken moet goed onderzocht; of de hydrologische situatie op de lange termijn geen negatieve gevolgen heeft voor bodem, watersysteem, de woonwijk of naastgelegen percelen. Verzoek is allerlei toekomstscenario's te onderzoeken (extreem weer, dijkdoorbraak, verhoging grondwaterpeil). Meer specifiek:

- grondverzet beperken. Gebied wordt opgehoogd. Moet in samenhang worden bepaald
- onderbouwing hemelwaterbergingsopgave is onduidelijk en incorrect geformuleerd.
- P.22 van de bijlage 'watertoets' bevat een wateroverlastkaart. Waarom is niet de klimaatmonitor van gemeente Oss gehanteerd (deze is realistischer)

Vanuit de onderbouwing kan ook nader worden ingegaan op de locatiekeuze voor woningbouw.
Kwaliteitsverbetering van het landschap
Voor de stedelijke ontwikkeling in het landelijk gebied geldt een investering van 1% van de gronduitgifteprijs voor kwaliteitsverbetering van het landschap. De berekening mist nog evenals de maatregelen die worden ingezet. Verzoek deze op te nemen.
Planregels
Hoe worden bodem en water goed geregeld bij de wijzigingsbevoegdheid in artikel 3.7? Moet in ieder geval ingaan op de monitoring van de wateroverlast bij het gerealiseerde plan. Daarnaast ontbreekt regeling (voorwaardelijke verplichting) voor aanleg en instandhouding van landschappelijke inpassing).

Besluit
Wij vinden de zienswijze deels gegrond en deels ongegrond.

Wijzigingen in bestemmingsplan
Bijlage 9 (de Watertoets) is aangevuld en geactualiseerd naar versie d.d. februari 2024.
Tevens is nog een addendum (Bijlage 26) opgesteld in verband met de uitbreiding van de directe woonbestemming (en het vervallen van de wijzigingsbevoegdheid) op het plangebied ten noorden van het spoor.
Paragraaf 5.1.2 van de toelichting is aangevuld met informatie over de landschapsinvestering.
Bijlage 32 Landschapsplan 5.1.2e Stationskwartier is nieuw toegevoegd als bijlage 30 bij de toelichting.
De plankaart is aangepast door onder andere een ruimere overgangszone (onbebouwde ruimte, landschapszone) op te nemen tussen de woonwijk en Deursen-Dennenburg.
De wijzigingsbevoegdheid in het noordelijk deel is uit het bestemmingsplan gehaald.

Toelichting van de gemeenteraad
Duurzame stedelijke ontwikkeling/Lagenbenadering
De onderbouwing van de locatiekeuze is nader uitgewerkt in de toelichting van het bestemmingsplan (Hoofdstuk 3, locatiestudie).
Bij het ontwerpbestemmingsplan heeft een verouderde versie van het Waterplan ter inzage gelegen. Die was op de onderdelen die de provincie in haar zienswijze noemt, nog minder ver uitgewerkt dan inmiddels wel was besproken in de overleggen tussen provincie, Waterschap en gemeente. Hierdoor is wat onduidelijkheid ontstaan.
In de periode tussen de ter inzage legging van het ontwerpplan en de vaststelling, hebben we nog meerdere keren met elkaar overleg gehad (w.o. een gezamenlijk overleg met het Waterschap op 29 mei 2024). In deze overleggen is duidelijk geworden dat de gemeente

de locatiekeuze inmiddels voldoende heeft onderbouwd. In de Watertoets is in voldoende mate onderbouwd dat de locatie geschikt is voor een duurzame stedelijke ontwikkeling. Zie hiervoor ook de beantwoording van zienswijze 5 van het Waterschap Aa en Maas.

Kwaliteitsverbetering van het landschap
De vereiste kwaliteitsverbetering van het landschap is uitgewerkt in het Landschapsplan 5.1.2e Stationskwartier (Bijlage 30).
In deze Nota is uitgewerkt op welke wijze de landschappelijke omgeving van het woongebied wordt versterkt. Ook is in deze Nota opgenomen op welke wijze het investeringsbedrag (de 1%) in de omgeving wordt geïnvesteerd. Daarnaast resteert een bedrag dat wij storten in het gemeentelijke groenfonds.
Dit plan is d.d. 23 september 2024 in concept besproken met de provincie. De provincie heeft zich positief uitgelaten over de opzet van het plan en heeft nog aandacht gevraagd voor een goede overgang van het plangebied naar het bestaande Deursen-Dennenburg.

Planregels
De wijzigingsbevoegdheid in het noordelijk deel van het plangebied, komt bij de vaststelling te vervallen. Een gedeelte van dit gebied is toegevoegd aan het Woongebied met de mogelijkheid van grondgebonden woningbouw als afronding van het noordelijk woongebied. De rest van dit gebied, inclusief de rest van de gronden (gemeentelijk eigendom), dat in het ontwerp reeds de bestemming Agrarisch had, blijft agrarisch met natuur- en landschapswaarden. Hier wordt een robuuste groenzone gerealiseerd die onder andere dient als leefgebied voor de das.
Ook deze aanpassing is in het overleg met de provincie van 29 mei 2024 aan de orde geweest.

Zienswijze 2
Samenvatting zienswijze
Uitzicht en inkijk:
Nu uitzicht op groen, agrarische bestemming. Te verwachten inkijk en vrijheid in tuin kwijt.
In overleg met projectleider en stedenbouwkundige besproken om ideeën uit te wisselen om tegemoet te komen aan de bezwaren.
Daarvoor zit er een profieldoorsnede bij de zienswijze. Toelichting: goot max. 5 meter, kaprichting parallel aan erfgrens, bij voorkeur geen dakramen en dakkapellen, rooilijn achtergevel op circa 20 meter van erfgrens.
Verkeer 5.1.2e :
Ontsluiting zou via de Schaafdries plaatsvinden is steeds gezegd. 5.1.2e enkel voor langzaamverkeer en calamiteiten. Dit staat nergens beschreven of vastgelegd.
Wandelpad:
P.36: voorstel wandelpad op onderhoudsstrook als onderdeel van wandelpadenstructuur. Hiertegen bezwaar omdat er dan permanent inkijk in de tuin is.
Geven als oplossing in overweging ook vanwege flora en fauna om de agrarische bestemming te behouden en de woningen te realiseren aan De Bendelaar
Zijn niet tegen de uitbreidingsplannen maar willen niet teveel woongenot inleveren en geen overlast ervaren.

Besluit
Wij vinden de zienswijze gedeeltelijk gegrond en gedeeltelijk ongegrond.

Wijzigingen in bestemmingsplan
De bestemming Woongebied is aan de westzijde van het zuidelijk plangebied verkleind. De gronden behouden daar de agrarische bestemming (met natuur- en landschapswaarden). De ontsluitingen voor gemotoriseerd verkeer zijn op de plankaart opgenomen.

Toelichting van de gemeenteraad
In verband met de aanwezigheid van een omvangrijke dassenburcht in het westelijk deel van het zuidelijk plangebied, blijft de geplande woningbouw op ruime afstand van deze dassenburcht. Op de plankaart is de bestemming Woongebied verkleind. Het overige grondgebied tot aan de 5.1.2e houdt de agrarische bestemming met natuur- en landschapswaarden.

De (indicatieve) inrichting van het gebied is te zien in het Landschapsplan 5.1.2e Stationskwartier, toegevoegd als Bijlage 30 bij de toelichting. Er loopt alleen een onderhoudspad langs het water.
De 5.1.2e is op dit moment enkel een ontsluiting voor de woning 5.1.2e Dat blijft in de nieuwe situatie ook zo. Alleen in geval van calamiteiten moet de nieuwe woonwijk ook via deze straat kunnen ontsluiten. Op de plankaart is te zien dat hier geen aanduiding ontsluiting is opgenomen. De nieuwe woningen in het zuidelijk deel ontsluiten voor gemotoriseerd verkeer allen via de Schaafdries.
De dichtstbijzijnde nieuwe bebouwing komt op een afstand van ongeveer 50 meter tot de perceelsgrenzen van reclamanten. Dat is aanzienlijk meer dan de afstand in het ontwerpbestemmingsplan.
Op 23 september 2024 heeft op verzoek van reclamanten nog een gesprek plaatsgevonden tussen gemeente en hen en zijn de voorgestelde wijzigingen besproken.

Zienswijze 3

Samenvatting zienswijze
Reclamant uit zijn zorgen en bezwaren over de verkeersdruk in de kom van Huisseling. Er is al veel sluipverkeer en de wegen zijn hier niet voor geschikt. Er komen ook al Tiny houses aan de 5.1.2e. Ook plan voor vrachtwagenluw maken van de 5.1.2e loopt nog.
Mensen zoeken de kortste weg en dat zal zijn via 5.1.2e en Bendelaar voor verkeer dat naar Berghem en Schaijk wil en niet via Schaafdries en de Rijt naar de 5.1.2e zoals in theorie wordt beschreven.
Oplossing kan zijn het verbreden van De Bendelaar tussen De Beving en De Rijt.

Besluit
Wij vinden de zienswijze ongegrond.

Wijzigingen in bestemmingsplan
n.v.t.

Toelichting van de gemeenteraad
De verwachte verkeerstoename van verkeer op de straten in Huisseling als gevolg van de bouw van het Stationskwartier bedraagt maximaal 180 motorvoertuigen per etmaal (bron: Verkeersonderzoek Stationskwartier 5.1.2e, Megaborn, 29 september 2023, bijlage 8).
Deze (theoretische) toename wordt door de gemeente als acceptabel geacht.
Vóór start van de realisatie van de woningen in het Stationskwartier zal de gemeente een nulmeting uitvoeren op de straten in Huisseling, zodat ná realisatie kan worden bepaald of er sprake is van een toename. En of het nodig is om hiervoor passende maatregelen te treffen.
Overigens is de verwachting dat verkeer vanaf het noordelijk deel van het Stationskwartier (ten noorden van de spoorlijn) naar bestemmingen als de A50, Herpen of Schaijk geen gebruik maakt van de wegen door Huisseling. Een route via de 5.1.2e is sneller.

Tevens zullen wij als gemeente niet toestaan dat bouwverkeer voor het Stationskwartier gebruik maakt van routes via Huisseling. Bouwverkeer gaat via de route 5.1.2e - de Rijt.

Zienswijze 4

Samenvatting zienswijze
De ontsluiting van het Stationskwartier vindt hoofdzakelijk plaats via de 5.1.2e. Dit betekent een aanzienlijke toename van de voertuigbewegingen. Voor het nieuwbouwplan van de supermarkt met appartementen bleek de geluidsbelasting op de nieuwbouw te hoog; een hogere waarde en geluidsluwe buitenruimtes waren nodig. Die hoge geluidsbelasting is ook bij de woningen aan de andere kant van de 5.1.2e die op kortere afstand staan dan de nieuwe woningen.
De geluiden over het weren van vrachtverkeer op de 5.1.2e zijn niet hoopvol.

Realisatie van Stationskwartier zorgt voor aanzienlijke toename van de toch al hoge geluidsbelasting van de 5.1.2e . Geluidreducerende maatregelen zijn nodig anders kunnen reclamanten niet akkoord gaan met het bestemmingsplan.

Besluit
Wij vinden de zienswijze ongegrond

Wijzigingen in bestemmingsplan
n.v.t.

Toelichting van de gemeenteraad
De verwachte verkeerstoename op de 5.1.2e , tussen de rotonde Schaafdries en de spoortunnel, als gevolg van de bouw van het Stationskwartier bedraagt 890 motorvoertuigen per etmaal (bron: Verkeersonderzoek Stationskwartier 5.1.2e , Megaborn, 29 september 2023, Bijlage 8 bij de toelichting).
De verkeerintensiteit op dit wegvak in 2040 komt daarmee op 7.830 motorvoertuigen per etmaal.

Er is sprake van een toename van het aantal verkeersbewegingen met circa 13%. Bij een dergelijke toename van het aantal verkeersbewegingen neemt de geluidsbelasting met circa 0,5 dB toe. Een dergelijke verandering van de geluidsbelasting is niet waarneembaar voor het menselijk oor. Er is geen sprake van 'indirecte planeffecten' langs de 5.1.2e .
Er is geen sprake van een significante, waarneembare toename van de geluidsbelasting. De toepassing van geluid reducerende maatregelen is daarmee niet benodigd.

Wat betreft het vrachtverkeer op de 5.1.2e heeft de gemeenteraad op 1 februari 2024 een motie aangenomen voor een vrachtwagenverbod op de 5.1.2e in de avonduren en in het weekend. Het college van burgemeester en wethouders moet nog een besluit nemen over de uitvoering van deze verkeersmaatregel.

Zienswijze 5

Samenvatting zienswijze
Het plan is onvolledig uitgewerkt wat betreft het waterschapsbelang, waardoor het waterschap niet kan instemmen. Verzoek om met waterschap en provincie de mogelijkheden te bespreken.

1. *Hydrologisich neutraal bouwen*

Dit aspect is onvoldoende uitgewerkt in het plan. Bodem en water sturend als leidend principe. Hier het stedenbouwkundig plan op ontwikkelen.
Onderbouwing van de hemelwaterbergingsopgave is onvolledig en onvoldoende onderbouwd om aannemelijk te maken dat het stedenbouwkundig plan een robuust watersysteem behelst. Hoe fungeert hemelwaterbergingssysteem in de toekomstige situatie in relatie tot het maaiveld, grondwater- en oppervlaktewatersysteem. De kwalitatieve onderbouwing is nog onvoldoende.
Daarnaast ontbreekt een voorwaardelijke verplichting om de waterbergingsopgaaf planologisch te verankeren. En een watervergunning is noodzakelijk.

2. *Water en bodemsturend*

Dit komt niet terug in de waterparagraaf die traditioneel is opgesteld.
Met extreme scenario's is geen rekening gehouden (bijv. dijkdoorbraak).

3. *Onjuiste weergave van klimaatscenario's*

Er is alleen gebruik gemaakt van bestaande scenario's, maar niet toegepast op het plan. Dit is onvoldoende en niet representatief voor de ruimtelijke invulling.
Op p. 22 staat een kaart uit de klimaatatlas. De klimaatatlas van gemeente Oss geeft echter een realistischer beeld.

4. *Riooltransportleiding*

Parallel aan de 5.1.2e ligt een rioolleiding die ontbreekt in het plan. Voor beheer moet aan weerszijden een zone van 3,5 meter uit het hart vrijblijven van obstakels. Graag hiervoor bestemming 'Leiding-riool' opnemen met omgevingsvergunning die waterschap adviesplichtig is.

Besluit
Wij vinden de zienswijze gegrond.

Wijzigingen in bestemmingsplan
Bijlage 9 (De Watertoets) is aangevuld en geactualiseerd naar versie februari 2024. Hierop is ter aanvulling nog een addendum opgesteld (bijlage 26).

Wij hebben in de planregels onder artikel 15.1 opgenomen dat een minimale bergingscapaciteit van 60 mm geborgd moet zijn.

Wij hebben op de plankaart de rioolleiding opgenomen met de bestemming 'Leiding- riool' inclusief vrijwaringszone van 3,5 meter. Artikel 10 Leiding – Water bevat de vereiste regeling (inclusief omgevingsvergunningplicht met verplichting van een advies van de beheerder van de leiding).

Toelichting van de gemeenteraad
Bij het ontwerpbestemmingsplan heeft een verouderde versie van het Waterplan ter inzage gelegen. Dit heeft tot onduidelijkheid geleid, aangezien er in de overleggen met Waterschap en provincie wel is gesproken aan de hand van een meer uitgewerkt Waterplan.
Over de versie van het Waterplan van februari 2024 is overleg gevoerd met het Waterschap op 17 april 2024 en met Waterschap en provincie op 29 mei 2024. In die overleggen heeft het Waterschap zich positief uitgelaten over het Waterplan en de aanvullingen die daarin zijn opgenomen.
In een addendum d.d. augustus 2024 (bijlage 26) wordt ook voor de uitbreiding van het plangebied wonen in het noordelijk deel aangetoond dat sprake is van hydrologisch neutraal bouwen. Dit addendum hebben wij reeds aan het Waterschap toegestuurd en hiervoor heeft nog contact plaatsgevonden. Het Waterschap heeft reeds per mail laten weten dat het Waterplan met addendum voldoende informatie geeft voor de fase van het bestemmingsplan.

Een eerste versie van de Tender is ook gedeeld met provincie en Waterschap.

Hieronder een korte inhoudelijke reactie op de zienswijzen van Waterschap en provincie met betrekking tot water, watersysteem en waterhuishouding. Voor een uitgebreide toelichting verwijzen we naar Bijlage 9, De Watertoets.

Verharding-hemelwater-watersysteem:
- Bergen en vertraagd afvoeren, aangezien infiltreren in de kleilaag niet mogelijk is.
- Er wordt gerekend met een GHG +10cm, zodat er ook bij grondwaterstijging geen waterbergend vermogen verloren gaat.
- Het maaiveld wordt opgehoogd, om ondanks hoge grondwaterstanden toch voldoende ontwateringsdiepte te hebben.
- Dit staat ook verbeeld in de dwarsdoorsnedes in bijlage 5 van het Waterplan
- En kwantitatief staan de bergingsvolumes genoemd op p. 31. Hier is te zien dat ruim wordt voldaan aan de bergingseis van 60mm.

De waterberging is als voorwaarde in de regels van het bestemmingsplan geborgd.
De eis voor waterberging is ook opgenomen in de Tender voor het noordelijk gebied, inclusief het doen van een stresstest (hydrodynamische berekening die aantoont dat geen schade te voorzien is bij een bui van 70mm).

Water en bodem sturend
Er is gerekend met de norm die in de Keur/Waterschapsverordening en ook in het eigen gemeentelijk beleid (WRP) is opgenomen, namelijk 60mm compensatie. Hoewel daarmee is gerekend, is ook te zien dat er meer ruimte voorzien is dan alleen de 60 mm. Zie pagina 31 van het Waterplan. Over waterbodemsturend (WBS) is een paragraaf toegevoegd (paragraaf 3.1.3).
Scenarios's overstroming en wateroverlast:
In het ruimtelijk afwegingskader van het Rijk scoort dit gebied in relatie tot geschiktheid om te bouwen "ja, mits, met kleine opgave" (op schaal 0-5 is dit niveau 1, opgave is beperkt).
Op kaarten overstromingsgevaar (Deltares, 2023) scoort het gebied op schaal 0-5 zone 2 (gering gevaar). Een eventuele opwerpopgave die hierbij hoort is het beperken van schade aan vitale en kwetsbare infrastructuur (niet voorzien in deze ontwikkeling). En het schuilen

en evacueren mogelijk maken. Schuilen en evacueren kan richting het historische centrum van 5.1.2e ("het stadje") en de verhoogde duin van Deursen-Dennenburg.
De risico's zijn bij 1:1000 en 1:10.000 rond de 0,5-1,5 m waterdiepte. Met de geplande ophoging van zo'n 20-80cm lokaal, wordt die waterdiepte nog minder.
Water en bodem sturend is meer dan overstromingsgevaar. Het gaat ook over:

- regenwater in robuuste structuren bergen, wat ten opzichte van het ontwerpplan uitgebreider is opgenomen in de waterparagraaf;
- het intact laten van de kleilagen, waar mogelijk. Daartoe is bijlage 6 opgenomen evenals het advies op p. 36.

Procesmatig:

- WBS is als uitgangspunt/eis opgenomen in de Tender.
- De waterberging incl. hydrodynamische doorrekening is opgenomen in de Tender.

Wat betreft de onjuiste weergave van klimaatscenario's, dit berust op een misverstand. De as50+-berekeningen zijn inderdaad meer lokaal en waarschijnlijk realistischer, maar ook alleen voor bebouwd gebied gemaakt. Daarom is de andere kaart gebruikt. Beiden kaarten zijn nu opgenomen in Bijlage 9, paragraaf 2.6).
Belangrijker is dat het ontwerp ook aan een stresstest wordt onderworpen. Dat is opgenomen als eis in de Tender. Mede omdat we nu nog geen uiteindelijk ontwerp hebben, heeft het bij het bestemmingsplan minder zin om dit door te rekenen. Dit advies is ook opgenomen in de waterparagraaf.

De riooltransportleiding ontbrak inderdaad nog op de plankaart en hebben we met beschermingszone toegevoegd met een regeling in de regels (met omgevingsvergunningsplicht en Waterschapsadvies).

Zienswijze 6

Samenvatting zienswijze
Stationsgebied
Stationsgebied maakt geen onderdeel uit van het bestemmingsplan. Prorail vindt het noodzakelijk dat rekening wordt gehouden met impact van de woningbouw op het station(sgebied). Wat is het eindbeeld voor het station(sgebied); bereikbaarheid en stationsvoorzieningen waaronder het handhaven van voldoende capaciteit voor fiets- en autoparkeren en de positionering van reisinformatie en kaartautomaten. Daarbij dient ook ruimte te worden gereserveerd voor toekomstige stationsontwikkelingen.
Tunnel
Als er een tunnel komt, heeft deze grote impact op het station, de inrichting en de stationsfuncties. Als de overweg niet wordt gesaneerd, leidt dit tot versnippering wat ongewenst is in de optiek van Prorail. Met inrichting van de tunnel en aanrijdroutes dient voldoende rekening met bereikbaarheid van het station te worden gehouden.
Vooroverleg
In paragraaf 5.8.8. staat dat voor geluid nog een nader maatregelenonderzoek volgt. Dit ontbreekt. Prorail ontvangt dit graag zodra het gereed is.
Risicoanalyse overwegen
Het plan heeft invloed op het reizigersoverpad. Conform de beleidsagenda Spoor 2020-2025 dient de gemeente met een risicoanalyse aan te geven hoe een risicotoename wordt beheerst en gecompenseerd (nadere info bij contactpersoon, zie brief).
Prorail wijst verder op de Spoorwegwetgeving.
En percelen die eigendom van Prorail zijn, mogen niet zonder toestemming worden gebruikt. Al deze gronden moeten de bestemming 'Verkeer-railverkeer' hebben.

Besluit
Wij vinden de zienswijze deels gegrond en deels ongegrond.

Wijzigingen in bestemmingsplan
Geen

Toelichting van de gemeenteraad
Gemeente Oss, Prorail, NS en provincie Noord-Brabant hebben gezamenlijk onderzoek gedaan naar de integratie van de toekomstige interwijkverbinding in relatie tot het station en het nieuw te ontwikkelen Stationskwartier. Uit dit onderzoek is gekomen dat de locatie

voor de interwijkverbinding, zoals opgenomen in het bestemmingsplan de juiste locatie is. Verder is uit dit onderzoek gekomen dat er 3 mogelijke scenario's zijn als ongelijkvloerse interwijkverbinding. Te weten: een passerelle (0-scenario), een basis tunnel (minimaal scenario) zonder relatie met het perron en een ambitieuze tunnel (ambitie scenario) waarin het perron en de stationsomgeving volledig zijn geïntegreerd.

Indien het ambitie scenario financieel niet haalbaar is, komt een compleet terugval scenario in beeld, het nul-scenario; te weten een passerelle passend in het huidige ontvangst-/reisdomein. Als tussenweg is een minimaal scenario mogelijk waarbij een 'basis' tunnel wordt gelegd met mogelijkheden voor groei en ambitie.
Alle drie de scenario's bevatten zaken die in de vervolgstappen verder uitgewerkt moeten worden, zoals bijvoorbeeld de aansluiting op het stedenbouwkundig plan, de omgang met de bestaande watergang, de precieze posities van het fietsparkeren en de vormgeving.

Bij het afronden van het bestemmingsplan is (op basis van de huidige financiële ramingen) duidelijk geworden dat het minimale scenario, een basis tunnel, mogelijk is. Dit betekent dat de gemeente aan de slag gaat met het uitwerken van een basis tunnel (minimale scenario). De basistunnel heeft geen perrontrappen. Daarom blijft, alleen voor de treinpassagiers de gelijkvloerse overpad in stand. In het kader van veiligheid zal het station aan de noordzijde worden afgesloten. Alle overige voetgangers en fietsers moeten na realisatie dan door de tunnel. De gemeente gaat van start met de uitwerking van het minimale scenario en zal hierbij ProRail, NS en Provincie betrekken.

In het hogere waarde besluit (Bijlage 32 van de toelichting) hebben wij gemotiveerd waarom maatregelen aan de bron of in de overdracht niet haalbaar zijn en wij daarom een hogere waarde hebben vastgesteld. In een zone direct langs het spoor is de bouw van woongebouwen in dit bestemmingsplan uitgesloten vanwege een te hoge geluidbelasting. Een maatregelenonderzoek is beschikbaar.

De percelen die eigendom zijn van Prorail hebben in dit bestemmingsplan de bestemming Verkeer- railverkeer.

Zienswijze 7 (NS)

Samenvatting zienswijze
Stationsgebied
Stationsgebied maakt geen onderdeel uit van het bestemmingsplan. NS vindt het noodzakelijk dat rekening wordt gehouden met impact van de woningbouw op het station(sgebied). Wat is het eindbeeld voor het station(sgebied); bereikbaarheid en stationsvoorzieningen waaronder het handhaven van voldoende capaciteit voor fiets- en autoparkeren en de positionering van reisinformatie en kaartautomaten. Daarbij dient ook ruimte te worden gereserveerd voor toekomstige stationsontwikkelingen.
Tunnel
Als er een tunnel komt, heeft deze grote impact op het station, de inrichting en de stationsfuncties. Als de overweg niet wordt gesaneerd, leidt dit tot versnippering wat ongewenst is in de optiek van NS. Met inrichting van de tunnel en aanrijdroutes dient voldoende rekening met bereikbaarheid van het station te worden gehouden.

Besluit
Wij vinden de zienswijze ongegrond.

Wijzigingen in bestemmingsplan
Geen

Toelichting van de gemeenteraad
Deze zienswijze is gelijk aan de reactie onder de eerste twee punten van zienswijze 6. Daarom volstaan wij hier met een verwijzing naar onze reactie onder zienswijze 6.

Zienswijze 8

Samenvatting zienswijze

1. Reclamant heeft een bedrijf in milieucategorie 3 op 30 meter afstand van het plangebied.
   De richtafstand van 50 meter die in paragraaf 5.8.1 van de toelichting wordt genoemd, wordt niet gehaald. Dit wordt gemotiveerd met het gegeven dat al andere woningen dichterbij liggen.
   Deze conclusie kan zonder akoestisch onderzoek niet worden getrokken.
   Onderzoek is nodig om te voorkomen dat het bedrijf door de nieuwbouw in haar geluidsruimte wordt beperkt.
   De foto op p. 75 is onjuist; perceelnr. 1112 hoort ook tot de inrichting. Deze woning beperkt het bedrijf dus niet. Gekeken moet worden naar de afstand tussen loods en woning op nr. 50 (33 meter).
   Het bedrijf moet nu rekening houden met woningen op meer dan 30 meter afstand. De afstand tot het plangebied is kleiner dus dat de bedrijfsvoering niet wordt belemmerd kan niet zomaar worden gesteld.
   Ook kan niet zondermeer worden gezegd dat het niet realistisch is dat bedrijfsactiviteiten in de hoogste toegestane categorie niet uitgevoerd gaan worden langs de Schaafdries. Het bestemmingsplan maakt dit mogelijk en percelen kunnen worden gewijzigd. Er kunnen ook loodsen op de locatie van woningen.
2. Het verkeerskundig onderzoek (bijlage 8) schetst de ontsluitingen. Dit komt tegenover het bedrijf. De ontsluiting is in strijd met een goede R.O.
   Dit onderzoek gaat niet in op verkeer van het bedrijventerrein. Is de ontsluiting verkeersveilig? Wordt het bedrijf hierdoor niet belemmerd? Reclamant voorziet een probleem voor manoeuvrerend zwaar vrachtverkeer. Hoe veilig is het voor voetgangers/fietsers?
   De ontsluiting kan ergens tussen nr. 50 en 62 komen als gebiedsontsluiting. Hier is geen verdere vergunning voor nodig. Het verkeerskundig onderzoek is hiervoor onvoldoende omdat het de verkeersbewegingen van het bedrijventerrein niet heeft meegenomen en onduidelijk is of de bedrijfsvoering niet wordt belemmerd.
3. Het besluit hogere waarde; een deel van het plangebied ligt binnen de geluidzone van 5.1.2e, de Rijt, Stationssingel en Schaafdries en het spoor. De geluidsbelasting van de Schaafdries, Stationssingel en 5.1.2e is niet onderzocht. Ook industrielawaai is niet meegenomen. Het verkeerskundig onderzoek is onvolledig gemotiveerd.

Verzoek om nader onderzoek uit te voeren en de conclusies zonodig te herzien. Zodat belangen van bedrijf goed worden geborgd en er in de toekomst geen problemen zijn.

Besluit

Wij vinden de zienswijze deels gegrond en deels ongegrond.

Wijzigingen in bestemmingsplan

De begrenzing van het plangebied is aangepast door het weggedeelte Schaafdries dat in het ontwerpplan zat, buiten de plangrenzen te laten. Aan dit weggedeelte wijzigt niets. De watergang blijft voor een klein gedeelte wel deel uitmaken van het plangebied omdat hier een overkluizing moet komen voor een toegang tot het plangebied.

De locatie van de ontsluiting van het plangebied op de Schaafdries is toegevoegd aan de plankaart.

In de bestemming Woongebied is een zone van (minimaal) 50 meter opgenomen (vanaf de bestemming Bedrijf) waarbinnen geen woonfuncties zijn toegestaan (aanduiding sba-1 in combinatie met een vrijwaringszone).

Toegevoegd als Bijlage 29 is Rapportage Gebiedsontwikkeling Stationskwartier 5.1.2e; onderzoek industrielawaai, d.d. 14 oktober 2024 (10909-59387-08).

Toelichting van de gemeenteraad

1. Wij hebben aanvullend onderzoek uitgevoerd naar industrielawaai om de gevolgen van de nieuwe woonwijk te onderzoeken. Hiertoe is Bijlage 29 'Gebiedsontwikkeling Stationskwartier 5.1.2e, onderzoek industrielawaai' toegevoegd aan de stukken. De ruimtelijke/akoestische inpasbaarheid van de

voorgenomen woningbouwontwikkeling in de nabijheid van het bedrijventerrein De Kolk is onderzocht.
Voor de beoordeling van de akoestische inpasbaarheid van de voorgenomen ontwikkeling van het 'Stationskwartier' is de werkwijze gehanteerd conform de VNG-publicatie 'Bedrijven en milieuzonering'. Uit stap 1 is gebleken dat voldaan wordt aan de richtafstanden ten aanzien van de omliggende bedrijven, uitgezonderd voor de inrichting 5.1.2e en Apparatenbouw. Daarom is aanvullend akoestisch onderzoek uitgevoerd voor deze inrichting. In het onderzoek is de geluiduitstraling van de inrichting berekend op basis van de vastgestelde representatieve bedrijfssituatie. De optredende geluidniveaus zijn beoordeeld volgens het stappenplan van de VNG-publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' voor een gemengd gebied. Het onderzoek is uitgevoerd volgens de 'Handleiding Meten en Rekenen Industrielawaai' (1999).
Uit het akoestisch onderzoek is gebleken dat:

- Uit de toets van de berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus volgt dat binnen het projectgebied 'Stationskwartier' voldaan wordt aan de richtwaarden volgens stap 2 van de VNG-publicatie voor een gemengd gebied. Bij de bestaande (bedrijfs)woningen aan de Schaafdries wordt eveneens voldaan aan de normstelling uit het Activiteitenbesluit milieubeheer.
- Uit de rekenresultaten betreffende de maximale geluidniveaus blijkt dat binnen het projectgebied 'Stationskwartier' voldaan wordt aan de richtwaarden volgens stap 2 van de VNG-publicatie voor een gemengd gebied. Bij de bestaande (bedrijfs)woningen aan de Schaafdries wordt eveneens voldaan aan de normstelling uit het Activiteitenbesluit milieubeheer.
- Uit de rekenresultaten blijkt tot slot dat het langtijdgemiddeld geluidniveau als gevolg van de verkeersaantrekkende werking (indirecte hinder) ruimschoots voldoet aan de richtwaarde uit de VNG-publicatie.
- Volgens de beoordelingssystematiek is er dan geen sprake van indirecte hinder.

Op basis van voorgaande beoordeling wordt een ruimtelijke inpassing mogelijk geacht en is er ter plaatse van het plangebied 'Stationskwartier' sprake van een aanvaardbaar akoestisch woon- en leefklimaat.

Desondanks hebben we voor de borging van een goed woon- en leefklimaat in de bestemming Woongebied een zone opgenomen van minimaal 50 meter vanaf de grens van de bedrijfspercelen aan de Schaafdries waarbinnen geen woonfuncties zijn toegestaan. Hiermee borgen we de belangen van de bedrijven aan de Schaafdries en zorgen we voor een goed woon- en leefklimaat.

Het onderzoek industrielawaai is in conceptvorm aan reclamant voorgelegd. Reclamant heeft een aantal opmerkingen op het onderzoek gegeven. Het rapport is daar op onderdelen nog op aangepast.

2. De auto aansluiting met het zuidelijk deel van het Stationskwartier komt tussen Schaafdries nr. 52 en nr. 54 te liggen.
Verder naar het zuiden schuiven is geen optie omdat er tegenover Schaafdries nr. 50 een overstortvoorziening van het hemelwaterriool ligt. Nog verder naar het zuiden is niet mogelijk in verband met de watergang die daar ligt.
Opschuiven naar het noorden zorgt ervoor dat de autoaansluiting te dicht bij de fietsaansluiting richting de fietstunnel komt te liggen. Voor de verkeersveiligheid is het belangrijk dat beide aansluitingen niet te dicht bij elkaar liggen in verband met mogelijke conflicten.
Na opmerkingen van bewoners over de eerdere ligging van de autoaansluiting is ervoor gekozen om de aansluiting niet met een bestaande inrit te combineren. De speelruimte is dan ook zeer gering en wij vinden de nieuwe locatie een logische plek.
Aanvullend onderzoek is niet nodig omdat met een ontsluiting op deze locatie wordt voldaan aan de (CROW) richtlijnen.

3. Dit deel van de zienswijze richt zich op het ontwerpbesluit hogere waarde. In het definitieve besluit hogere waarde (Bijlage 32 bij de toelichting) motiveren wij waarom reclamant niet-ontvankelijk is met zijn zienswijze op dit besluit. Het betreft een vraag naar het geluid vanaf de diverse omliggende wegen op het plangebied.
Dit is onderzocht in het akoestisch onderzoek (bijlage 18 van de toelichting).

Het geluid van de wegen De Rijt, 5.1.2e , Stationssingel en Schaafdries is hierin voor zover als nodig onderzocht en vormt geen belemmering voor de nieuwe woonwijk.
Het onderzoek industrielawaai hebben wij hierboven onder punt 1. uitgebreid behandeld.

Zienswijze 9

Samenvatting zienswijze
Het woon- en leefklimaat van reclamanten komt in het geding doordat het plan teveel ruimte biedt aan mogelijke ontwikkelingen. Nadere onderzoeken en verduidelijkingen zijn nodig, net als e.e.a. specifieker vastleggen.
De wensen die reclamanten eerder in de omgevingsdialoog hebben kenbaar gemaakt, zijn niet (geheel) ingewilligd:

1. Openheid en groen in de zichtlijnen vanaf het huis richting De Bendelaar
2. Huidige grens aanhouden tussen Stationspad en oprit zoals deze in werkelijkheid is
3. Voldoende afstand tussen erfgrens van het perceel en bebouwing aan de oostzijde
4. Nieuwe ontsluitingsweg aanleggen waardoor de huidige fietsstraat kan blijven bestaan en overlast van bouwverkeer en woon-werkverkeer beperkt bljift.

Veel zaken zijn nog onvoldoende onderzocht:
Openheid en groen
Ondanks het vlekkenplan is niet duidelijk waar concreet de bebouwing komt en hoe de inrichting van het plan wordt. Ook de verbeelding laat dit vrij. Enkel binnen de strook 'sba-2' bij De Rijt is hoofdbebouwing uitgesloten. Dit geeft teveel ruimte. Cliënten willen concreet weten waar bebouwing komt richting Bendelaar en Stationspad. In het vlekkenplan staat een groene buffer. Zij willen deze juridisch vastgelegd zien (groen en sloot) waarbij het Stationspad als besproken onveranderd een voet/fietspad blijft.
Verder is in de dialoog gesproken over 100 woningen en niet over de 180 die nu zijn opgenomen. Kloppen de onderzoeken voor dit aantal? Het aantal woningen heeft gevolgen voor de ontsluiting, verkeer en geluid en daarmee het woongenot. Is alles goed doorgerekend?
Ontsluitingsweg
Welk deel van de weg Bendelaar wordt ontsluitingsweg, wat blijft fietsstraat, waar blijft de wetering liggen en wat wordt groenstrook. Worden er bomen gekapt? Cliënten willen oplossing waarbij bestaande bomen behouden kunnen blijven.
Het fietspad heeft de schijnbaar verkeerde aanduiding 'fietsenstalling'.
Verkeersonderzoek
Op basis van de onderzoeken zal het verkeer langs de woning van cliënten meer dan verdubbelen. Gesteld wordt dat de functie en vormgeving van de Rijt hiermee niet meer passend zijn. De weg moet een erftoegangsweg type 1 worden. Er zijn twee oplossingsrichtingen; verbreden van de rijbaan of aanleg van een nieuwe weg aan de westkant en daarbij huidige rijbaan bestempelen als fietspad.
Er lijkt een verkeerskundige voorkeur voor variant 2, maar het advies is te gaan voor variant 1. Dit is onvoldoende gemotiveerd. De gevolgen voor cliënten zijn niet meegenomen; zij wensen de sloten te respecteren, de fietsstraat voor hun deur te behouden en aan de westzijde van de sloot een nieuwe weg. De bomen kunnen dan ook behouden blijven.
Geluid wegverkeer
Reclamanten stellen dat de voorkeursgrenswaarde van 48 dB niet gehaald wordt. Daarnaast is het bezwaar dat er niet getoetst is op indirecte hinder op de bestaande woningen aan De Rijt.
Gesteld wordt dat het extra verkeer van woonwijk over De Rijt niet wordt meegenomen. De verkeersintensiteiten uit het akoestisch onderzoek komen niet overeen met het verkeersonderzoek. Ook stellen ze dat de autonome groei van 0,24% per jaar tussen 2030 en 2040 te laag is. Ze willen stil asfalt of 30 km/h op de De Rijt. Indien dit niet haalbaar is, stellen ze een groene geluidswal voor.
Trillingen
Trillingen en uitstoot van extra verkeer en verbreding van de Rijt zijn niet meegenomen. Reclamanten vrezen voor schade aan de woning; met de isolatie en fundering is geen rekening gehouden met grote toename van trillingen. Ook in de bouwfase met heiwerkzaamheden. Vrees dat bouwverkeer over de nog niet verbrede De Rijt moet.

Gesprekken zijn enkel op initiatief van reclamanten gevoerd, hun woning is de enige direct aangrenzende. Plannen zijn elke keer anders en kleiner voorgespiegeld.
Tegenstrijdigheden in het plan kunnen voor reclamanten nadelige gevolgen hebben. Plan kan op deze manier niet worden vastgesteld.

Besluit
Wij vinden de zienswijze deels gegrond en deels ongegrond

Wijzigingen in bestemmingsplan
Langs het Stationspad en De Rijt is een ruime zone opgenomen (aanduiding sba-1) waar geen bebouwing is toegestaan.

De aanduiding 'fietsenstalling' is aangepast naar 'fietspad'.

Het aantal te realiseren woningen in het noordelijk deel is aangepast van 180 naar 190.

Er is aanvullend (akoestisch) onderzoek gedaan naar het extra verkeer op de Rijt. Dit rapport 'Akoestisch onderzoek verkeersontsluiting de Rijt' is als bijlage 27 aan de toelichting toegevoegd.

Er is aanvullend onderzoek gedaan en vastgelegd in de Notitie Herontwikkeling Stationskwartier 5.1.2e ; trillingen ontsluitingsweg De Rijt d.d. 29 april 2024 (Bijlage 31 bij de toelichting).

Toelichting van de gemeenteraad

Openheid en Groen
Er is gekozen voor een globaal bestemmingsplan omdat in dit stadium nog niet bekend is hoe het stedenbouwkundig plan voor de nieuwe wijk er uit komt te zien. Het noordelijk deel wordt ontwikkeld door een ontwikkelaar die via een Tender wordt gekozen.
Het Stationspad maakt geen deel uit van het plangebied. Dit is een historische verbinding die als zodanig ook in stand blijft en gebruikt kan worden als voet- en fietspad.
Tussen het Stationspad en de nieuwe wijk komt een landschapszone waarin de zichtlijn naar de kerk van Deursen-Dennenburg als kenmerkend element geldt en in die zone is daarom geen bebouwing toegestaan. In het Landschapsplan (bijlage 30 bij de toelichting) is inrichting van deze zone (indicatief) uitgewerkt. Hiermee is ook geborgd dat er een afstand blijft tussen de woning van reclamanten en de bebouwing van de nieuwe wijk.
In het ontwerpplan was voor het noordelijk deel 180 woningen opgenomen. Bij de vaststelling wordt dit verhoogd naar 190 om binnen het gebied van de Tender nog wat meer flexibel te zijn met de woningbouwaantallen.
De diverse onderzoeken voor verkeer en geluid houden rekening met dit aantal.

Ontsluiting
Voor de ligging van de fietsstraat, de bomen en de wetering verwijzen we naar het wegprofiel van de Rijt/Bendelaar dat in de toelichting van het bestemmingsplan is opgenomen. Er verdwijnen bomen maar er worden ook nieuwe bomen aangeplant.

De onjuiste aanduiding 'fietsenstalling' hebben we gewijzigd naar 'fietspad'.

Verkeersonderzoek/Waarom zijn water en weg langs De Rijt gewisseld?
De wegen die op een rotonde aansluiten dienen zoveel mogelijk haaks op de andere wegen die op de rotonde uitkomen, aangesloten te worden. Dit om ervoor te zorgen dat de rotonde goed functioneert.
In het ontwerp hebben we al een kleine concessie moeten doen wat betreft de aansluiting van De Rijt op de rotonde bij de 5.1.2e . Als we de bestaande watergang zouden handhaven en de weg dus verder naar het westen zouden leggen, kunnen we die niet meer goed aansluiten op de rotonde.

Vanuit het ruimtelijk beeld willen we de weg (De Rijt) door een laanstructuur laten begeleiden. De bestaande bomen langs De Rijt vormen al een mooie begeleidende structuur. We hoeven dan maar een rij aan te planten aan de westkant om de weg ook aan de andere kant te begeleiden. Als we de watergang zouden laten liggen en de weg aan de westzijde er naast leggen, moet de watergang ook op een aantal plaatsen gekruist

worden, dat is bij de aansluiting met de 5.1.2e en de oprit naar De Rijt nr. 1. Dat zorgt ervoor dat er civiele kunstwerken aangelegd moeten worden zoals duikers en/of bruggen. Ook zorgt de watergang, zoals de locatie nu in het ontwerp zit, voor een mooie overgang van de weg naar het landschap.

Geluid wegverkeer
De geluidssituatie ten gevolge van het verkeer op De Rijt is aanvullend onderzocht (Bijlage 27 bij de toelichting). Het woongebied aan de Bendelaar zal (hoofdzakelijk) via De Rijt naar de 5.1.2e ontsloten worden. Daarmee is een grote toename in de verkeersintensiteit op De Rijt te verwachten. De Rijt dient daarom verbreed te worden. Daarbij zal de maximum snelheid worden teruggebracht naar 30 km/h met een wegdek van asfalt. Er is een reconstructieonderzoek Wet geluidhinder uitgevoerd. In beginsel hoeven 30 km/h-wegen geen toetsing aan de normen uit de Wet geluidhinder. De situatie is in het kader van een goede ruimtelijke ordening beschouwd, als ware het een formeel te toetsen situatie. Er is sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder wanneer een toename van 2 dB of meer ten opzichte van de grenswaarde, dit is de geluidbelasting in de bestaande situatie, geconstateerd wordt.

Uit het onderzoek blijkt dat voor de betreffende woning geen sprake is van een reconstructiesituatie. Bovendien is de geluidsbelasting op de woning niet hoger dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Ten opzichte van de huidige situatie is sprake van een afname van de geluidsbelasting, als gevolg van het verlagen van de maximum snelheid en het verleggen van de weg-as.
In het akoestisch onderzoek is rekening gehouden met de verkeersgeneratie van de ontwikkelingen in plangebied Stationskwartier.

Hierdoor is er ook geen noodzaak voor een (groene) geluidswal en achten wij geen reden aanwezig om deze aan te leggen.

Trillingen
Er is aanvullend onderzoek gedaan en vastgelegd in de Notitie Herontwikkeling Stationskwartier 5.1.2e; trillingen ontsluitingsweg De Rijt d.d. 29 april 2024 (Bijlage 31 bij de toelichting). Daarbij is gekeken naar zowel de bouwfase als de beoogde situatie. Op basis van de situatie van de bestaande weg, met de huidige afstand tot de woningen en wegintensiteit, kan tijdens de bouwfase het risico op trillingshinder conform SBR-B in de woningen De Rijt 1 en De Rijt 2 worden uitgesloten.
Op basis van de situatie van de toekomstige ontsluiting, met de voorziene afstand tot de woningen, daling van de toegestane maximumsnelheid, toepassen van een geasfalteerd wegdek en toekomstige weg-intensiteit, wordt het risico op trillingshinder in de toekomstige situatie als laag ingeschat.
Evenals de kans op hinder, wordt het risico op schade door trillingen in de toekomstige situatie niet hoger ingeschat dan die van een algemeen geaccepteerd risico.

Wij vragen de ontwikkelende partij om een voor- en na opname te doen.

Luchtkwaliteit
In paragraaf 5.8.6 van de toelichting van het bestemmingsplan (Luchtkwaliteit) wordt onder het kopje "Bijdrage initiatief" aangegeven dat het project als NIBM wordt beschouwd. De afkorting NIBM staat voor 'Niet in betekenende mate bijdragen' aan de luchtverontreiniging. Het gaat dan bijvoorbeeld om een ruimtelijk project of (te vergunnen) activiteit, waarvan de bijdrage aan de luchtverontreiniging klein is. Dan is geen toetsing aan de grenswaarden luchtkwaliteit nodig.
Gezien er ruim 300 woningen voor dit plan beoogd zijn, is de aanname zoals gedaan in de toelichting correct. Met betrekking tot extra uitstoot van verkeer mag geconcludeerd worden dat geen toetsing aan de grenswaarden luchtkwaliteit noodzakelijk is.

Zienswijze 10

Samenvatting zienswijze
De ontsluiting voor Stationskwartier is beoogd tegenover het perceel van reclamanten. Tussen Schaaf 5.1.2e kan een gebiedsontsluiting worden gerealiseerd. Het onderzoek (bijlage 8) stelt dat de weg de toegenomen verkeersintensiteit goed kan

verwerken. Reclamant kan zich niet in deze conclusies vinden. Wat is het effect van de ontsluitingsweg op de bedrijfsvoering en is er sprake van een goed woon- en leefklimaat? De conclusies kunnen niet met zekerheid worden getrokken door het onvolledig gemotiveerde verkeerskundig onderzoek. Verzoek om nader onderzoek uit te voeren en de conclusie dat de weg de verkeersintensiteiten aan kan en de gebiedsontsluiting geen belemmering vormt voor de bedrijfsactiviteiten van de ondernemers aan de Schaafdries zonodig te herzien.

Besluit
Wij vinden de zienswijze deels gegrond en deels ongegrond.

Wijzigingen in bestemmingsplan
De begrenzing van het plangebied is aangepast door het weggedeelte Schaafdries dat in het ontwerpplan zat, buiten de plangrenzen te laten. Aan dit weggedeelte wijzigt niets. De watergang blijft voor een klein gedeelte wel deel uitmaken van het plangebied omdat hier een overkluizing moet komen voor een toegang tot het plangebied.

De locatie van de ontsluiting van het plangebied op de Schaafdries is toegevoegd aan de plankaart.

In de bestemming Woongebied is een zone van (minimaal) 50 meter opgenomen (vanaf de bestemming Bedrijf) waarbinnen geen woonfuncties zijn toegestaan (aanduiding sba-1 in combinatie met een vrijwaringszone).

Toegevoegd als Bijlage 29 is Rapportage Gebiedsontwikkeling Stationskwartier 5.1.2e ; onderzoek industrielawaai, d.d. 14 oktober 2024 (10909-59387-08).

Toelichting van de gemeenteraad
Deze zienswijze komt overeen met de zienswijze onder nr. 8.
Voor onze uitgebreide toelichting volstaan wij hier met een verwijzing naar onze toelichting bij nr. 8.

Zienswijze 11

Samenvatting zienswijze
Wat is de impact van het bestemmingsplan op de ontwikkelingsmogelijkheden van het bedrijf van reclamant, een hondenfokkerij en paardenhouderij.

1. Alleen de richtafstanden voor een hondenfokkerij zijn in het plan opgenomen. Verzoek is ook de richtafstanden van een paardenhouderij op te nemen zodat een volledig beeld van de effecten ontstaat.
2. Client heeft in 2016 een akoestisch onderzoek laten uitvoeren (zit als bijlage bij de zienswijze). Toen is gerefereerd aan woningen op ruim 400 meter afstand. Het nieuwe plan maakt woningen op 260 meter afstand mogelijk. Voldoet de geluidsbelasting hier aan de normen? En worden de ontwikkelingsmogelijkheden van zijn bedrijf hierdoor niet belemmerd?
   Reclamant vraagt om aanvullend akoestisch onderzoek gericht op de nieuwe afstandssituatie. Hij verwijst naar zijn eerdere reactie van 4 februari 2022 op het stedenbouwkundig plan. En de mail van een oud-medewerker van de gemeente van 1 april 2022 waarin deze heeft toegezegd dat er rekenkundig wordt aangetoond dat met het bedrijf rekening is gehouden. Deze toezegging is niet nagekomen.

Besluit
Wij vinden de zienswijze deels gegrond.

Wijzigingen in bestemmingsplan
Wij hebben nader akoestisch onderzoek verricht naar het geluid vanuit de inrichting. Deze rapportage 'Akoestisch onderzoek hondenkennel De Bendelaar' is als Bijlage 28 aan de toelichting van het bestemmingsplan toegevoegd.

Toelichting van de gemeenteraad

Het geluid vanaf de inrichting van reclamant was bij het ontwerpplan nog onvoldoende in beeld gebracht. Daarnaast zien wij af van het opnemen van de wijzigingsbevoegdheid in het noordelijk deel en krijgt een deel van dit gebied een directe woonbestemming. Ook dat maakte een akoestisch onderzoek noodzakelijk. Voor het onderzoek is ook met reclamant gesproken en een bezoek ter plaatse gebracht. Tussentijds is een conceptrapportage naar reclamant gestuurd.
In dit onderzoek is de geluiduitstraling van de inrichting berekend op basis van de vastgestelde representatieve bedrijfssituatie. De geluiduitstraling van de inrichting is getoetst volgens de richtwaarden uit de VNG-publicatie "Bedrijven en milieuzonering" in het kader van een goede ruimtelijke ordening.
De belangrijkste conclusies zijn samengevat als volgt:
- Uit de rekenresultaten ten aanzien van het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau blijkt dat ter plaatse van een beperkt gebied aan de noordwestzijde van het noordelijk gebied de grenswaarde volgens stap 2 voor een rustige woonwijk overschreden wordt, maar niet de grenswaarde volgens stap 3. In het merendeel van het noordelijk gebied en het gehele zuidelijk gebied wordt overal voldaan aan de grenswaarde volgens stap 2 voor een rustige woonwijk.
Gelet op de beperkte zone waar de grenswaarde volgens stap 2 overschreden wordt, gelet op de aanwezige geluidbelasting vanwege het railverkeer en gelet op het feit dat een goed binnenniveau ten allen tijde is gewaarborgd, is het realistisch om deze geluidsoverschrijdingen toe te staan.
- De maximale geluidniveaus voldoen ruimschoots aan de grenswaarde overeenkomstig stap 2 voor een 'rustige woonwijk' ter plaatse van het beoogde woongebied.

Het bedrijf van reclamant vormt geen belemmering voor de realisatie van de woningbouw en het bedrijf wordt niet belemmerd in zijn bedrijfsvoering.

Zienswijze 12

Samenvatting zienswijze
Passerelle: een passerelle is een flinke horizonvervuiling. Zeker vanaf het woonperceel, de achtertuin van reclamant zorgt dit voor ernstige verstoring van het beeld. Een tunnel is een betere oplossing en hij verzoekt de opzet van het plan voor dit onderdeel te heroverwegen bij de vaststelling.
Situering woningen Bendelaar: door rekening te houden met de trillingszone en de kosten van bouwtechnische maatregelen komen woningen zo'n 90 meter vanaf het spoor. De woningen komen hiermee onnodig ver in het polderlandschap. Economisch belang prevaleert hiermee boven natuur en landschap. En het is geen zuinig ruimtegebruik. Verzoek de woningen dichter bij het bestaand stedelijk gebied te situeren.
Keuze voor ontwikkeling plandeel De Sportvelden:
Sanering sportvelden is maatschappelijk ingrijpend en stuit op weerstand. Reclamant acht naar voren halen van de ontwikkeling van het plandeel 5.1.2e (fase 4) meer wenselijk. Hier kan direct gestart worden en beter naar een oplossing voor de voetbal worden gekeken. Verzoek om heroverweging van de gekozen fasering/opzet.
Gevolgen inzake Wet natuurbescherming:
In het plan wordt er van uitgegaan dat benodigde ontheffingen in het kader van de Wet natuurbescherming worden verkregen. Deze conclusie is zeer voorbarig. De haalbaarheid van het plan is daarmee niet zeker. De natuurbelangen worden onvoldoende geborgd in het ontwerpplan. Besluitvorming is daarmee onzorgvuldig.

Besluit
Wij vinden de zienswijze ongegrond.

Wijzigingen in bestemmingsplan
n.v.t.

Toelichting van de gemeenteraad
Op 16 mei 2024 is er een gesprek geweest waarbij reclamant met zijn adviseur aanwezig was. Vanuit de gemeente waren de projectleider en de planoloog aanwezig. Tijdens het gesprek heeft reclamant een nadere toelichting op zijn zienswijze gegeven.

Of iets horizonvervuiling is, is een persoonlijke opvatting.

Feit is dat er een veilige overgang moet komen. Dat kan via een tunnel of een passerelle. De gemeente heeft een voorkeur voor een tunnel, maar het bestemmingsplan laat ook de mogelijkheid van een passerelle nog toe.

De keuze voor de locatie Bendelaar is weloverwogen en goed gemotiveerd; de locatie is vanuit het principe bodemwatersturend geschikt voor woningbouw. Ook de ligging van het station (en daarmee het inzetten op duurzaam reizen) is een belangrijke factor om hier woningbouw te realiseren. Het verdichten nabij stations heeft ook vanuit hogere overheden een sterke voorkeur.
En andere locaties zijn minder geschikt. Wij hebben dit uitgebreid gemotiveerd in Hoofstuk 3 (locatiestudie) van de toelichting van het plan.
De zone rondom het spoor vanwege trillingen is geen "lege" zone; deze wordt gebruikt voor parkeren, waterberging, natuurcompensatie en – mitigatie, wandelroutes e.d.; functies die ook deel uitmaken van een woonwijk. En indien voldoende maatregelen worden getroffen, kan in deze zone eventueel ook woningbouw plaatsvinden.

De locatie sportvelden ligt in het bestaand stedelijk gebied. Op 11 mei 2023 heeft de gemeenteraad besloten de sportvelden te verplaatsen en deze locatie met het naastgelegen agrarisch perceel deel uit te laten maken van het plangebied Stationskwartier. De gemeenteraad heeft in juni 2024 besloten dat het sportpark in Demen de permanente vestigingslocatie wordt van de fusieclub van de voetbalverenigingen.
De locatie 5.1.2e is minder eenvoudig te realiseren; hier zijn meerdere eigenaren en bestaande bebouwing waaronder een cultuurhistorisch klooster. Dit vraagt om een zorgvuldige inpassing met de juiste maat en schaal van de bebouwing. De Bendelaar is een open veld waarop relatief eenvoudig in een hoger tempo gebouwd kan worden.

Voor de benodigde ontheffingen in het kader van de Wet Natuurbescherming heeft de gemeente inmiddels een aanvraag omgevingsvergunning ingediend bij het bevoegd gezag. Daarnaast is onder andere de begrenzing van het woongebied aangepast (ter behoud en bescherming van een dassenburcht) en er is een Landschapsplan opgesteld dat als bijlage 30 is toegevoegd aan de toelichting van het bestemmingsplan.
Er is daarmee geen sprake van onzorgvuldige besluitvorming; de natuurbelangen zijn voldoende geborgd bij de vaststelling van het bestemmingsplan.

Zienswijze 13

Samenvatting zienswijze
Achtertuin grenst aan parkeerterrein van de voetbalvereniging. Er gaat direct grenzend aan hun tuin gebouwd worden. Of er komt een gangetje. Dat is onduidelijk. Wat gebeurt er met het pad dat naast het huis van de buren op nr. 54 ligt. Wordt dat een ontsluitingsroute?
Er is nu vrij uitzicht uit de tuinen. Dat verdwijnt bij de bouwhoogtes van 11 en 6 meter. Ook komt er meer geluid en inkijk. De woning is gekocht vanwege de vrije ligging aan de achterzijde.
Reclamanten zijn niet tegen de plannen en willen ook meedenken. Zijn alleen niet blij met verdwijnen van vrijheid, rust en uitzicht.

Besluit
Wij vinden de zienswijze ongegrond.

Wijzigingen in bestemmingsplan
De zone sba-1 waarbinnen niet gebouwd mag worden, is uitgebreid ten opzichte van het ontwerpplan.

Toelichting van de gemeenteraad
Achter de woning van reclamant komt een zone met een diepte variërend van 15-26 meter waarbinnen geen bebouwing is toegestaan. Deze zone wordt gebruikt voor groen, water en wellicht een langzaam verkeer verbinding. Dit wordt geen ontsluitingsroute voor gemotoriseerd verkeer van de nieuwe woonwijk.
De weg tussen 38 en 42 verdwijnt als route naar de parkeerplaats van de voetbalkantine en ook de voetbalkantine wordt te zijner tijd gesloopt. Dus op deze plek zal ook veel 'drukte' verdwijnen.

Deze weg zal deels omgevormd worden tot een langzaam verkeerroute om vanuit de nieuwe wijk aansluiting te vinden bij de bestaande wijk en dit pad komt dan ook rechtstreeks uit op de speelvoorzieningen Hoge Graaf.

Ook het pad tussen 5.1.2e en 5.1.2e blijft als pad gehandhaafd, ook om de koppeling tussen de bestaande en de nieuwe wijk vorm te geven. Het idee is om beide paden in het nieuwe plandeel met elkaar te verbinden en deel uit te laten maken van de ommetjes door de wijk.
In het Landschapsplan (bijlage 30 bij de toelichting) is een indicatieve inrichting opgenomen van de nieuwe wijk.

Verder is het zo dat aan de situatie zoals die was toen reclamant de woning kocht, hij niet de verwachting kon en mocht ontlenen dat zijn uitzicht in de toekomst nooit zou wijzigen.

V. AMBTSHALVE WIJZIGINGEN

Hiervóór hebben wij bij de behandeling van de zienswijzen al wijzigingen (al dan niet ambtshalve) ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan benoemd. Daarnaast bevat het bestemmingsplan ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan nog een aantal ambtshalve wijzigingen, waarvan wij hieronder de belangrijkste noemen:

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

Planregels

Het artikel 'Agrarisch met waarden-landschap' is gewijzigd naar 'Agrarisch met waarden-natuur en landschap'

De voorwaardelijke verplichting in artikel 7.2.7.b is aangepast (aspect trilllingen).

Plantoelichting

De plantoelichting is op meerdere onderdelen aangevuld.

Plankaart

De begrenzingen van het woongebied zijn gewijzigd.

Bij de rotonde aan de 5.1.2e is de planbegrenzing aangepast.

De woningaantallen voor het noordelijk en zuidelijk zijn gewijzigd; van 150 naar 140 in zuid en van 180 naar 190 in noord.

Een tak van de waterleiding in het zuidelijk deel is komen te vervallen.

De aanduidingen sba-1, sba-2 en sba-s zijn aangepast naar omschrijving en toepassingsgebied.

Drie ontsluitingen voor de woonwijk zijn aan de plankaart toegevoegd.

Op de plankaart is een nadere differentiatie naar bouwhoogtes en woningtypes aangebracht.

Nieuwe/aanvullende onderzoeken

Bijlage 3 is geactualiseerd (Stikstofonderzoek)

Bijlage 9 De Watertoets is geactualiseerd
Er is een addendum op deze Watertoets toegevoegd als nieuwe bijlage 26.

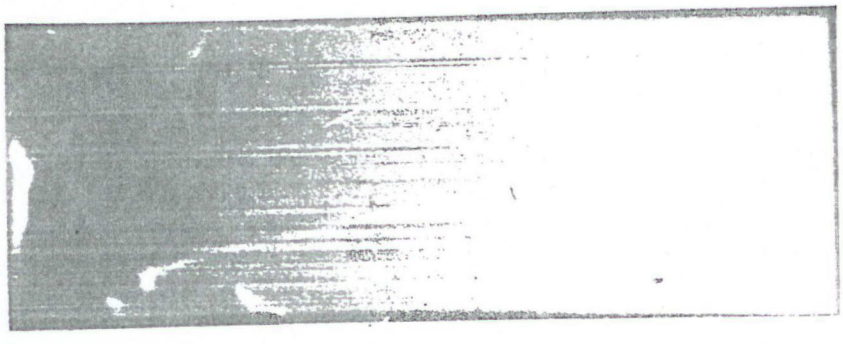
Bijlage 18 is geactualiseerd; aspect geluid is doorgerekend voor 4 in plaats van 3 woonlagen.

Er is een bijlage 27 toegevoegd (Akoestisch onderzoek verkeersontsluiting via de Rijt)

Er is een bijlage 28 toegevoegd (Akoestisch onderzoek hondenkennel De Bendelaar 1)

Er is een bijlage 29 toegevoegd (Onderzoek industrielawaai)

HOOGLANDER



Postbus 971 - 5.1.2e - Helmond

R **AANGETEKENDE BRIEF** D
Frankering betaald PostNL
afz.: 5700AZ, 971 30-01-2025 09:04
NL

3SPHAW7852844 2500EA 20019

achmea rechtsbijstand

1C

Stichting Achmea Rechtsbijstand, Postbus 4116, 5.1.2e Apeldoorn

5.1.2e
Tilburg

www.achmearechtsbijstand.nl

Raad van State
Postbus 20019
5.1.2e 'S-GRAVENHAGE

Datum: 29 januari 2025
Ons Kenmerk: RB-002883805

Behandeld door: 5.1.2e
E-mail: 5.1.2e @achmearechtsbijstand.nl
Telefoon: 5.1.2e /2
Fax: 088 5.1.2e

RAAD VAN STATE
INGEKOMEN
05
- 3 FEB. 2025
ZAAKNR.
AAN: /R2
BEHANDELD DD: PAR:

Onderwerp: beroep tegen bestemmingsplan Stationskwartier 5.1.2e

Beste meneer/mevrouw,

Mijn client 5.1.2e gel 5.1.2e in Deursen-Dennenburg vroeg ons om juridische hulp. Het gaat over het bestemmingsplan Stationskwartier 5.1.2e.

Voor cliënt stel ik beroep in tegen vaststelling van het bestemmingsplan Stationskwartier 5.1.2e.
Cliënt is niet eens met het vaststellingsbesluit van 12 december 2024 van de raad van de gemeente Oss. Een kopie van het vaststellingsbesluit en van onze eerdere zienswijze vindt u in de bijlage. Ik sta op de lijst van medewerkers voor wie een doorlopende machtiging is afgegeven.

Afweging van de zienswijzen.
Hoewel de gemeente heeft gereageerd op de zienswijzen, is mijn cliënt van mening dat de afweging niet zorgvuldig is uitgevoerd. De gemeente stelt dat de keuze voor de passerelle mogelijk als horizonvervuiling wordt ervaren, maar beschouwt dit als een persoonlijke opvatting van de bewoners. De zorgen van mijn cliënt over de visuele verstoring door de passerelle zijn echter niet volledig behandeld. Ook het voorstel om de woningen dichter bij het stedelijke gebied te plaatsen, is onvoldoende meegenomen in de afweging.

Mijn cliënt vindt dat er meer rekening moet worden gehouden met zijn belangen en de impact van het bestemmingsplan op zijn woon- en leefklimaat. Hij wijst er tevens op dat de keuze om aan De Bendelaar te gaan bouwen een flinke aantasting is van het polderlandschap, waar doorgaans veel waarde aan gehecht wordt. In zijn optiek is het eigen belang van de gemeente zo groot dat het polderlandschap hiervoor moet wijken, wat in strijd is met de gemeentelijke planologische visie die juist natuur en landschap moet beschermen.

Passerelle en horizonvervuiling.
Mijn cliënt maakt zich zorgen over de passerelle die de noord- en zuidelijke delen van het

0389 04 2009

bestemmingsplan met elkaar moet verbinden. De gemeente stelt dat de passerelle mogelijk als horizonvervuiling wordt ervaren, maar beschouwt dit als een persoonlijke opvatting van de bewoners. De gemeente heeft aangegeven dat zowel een tunnel als een passerelle mogelijk zijn en dat het bestemmingsplan beide opties openhoudt.

Mijn cliënt blijft echter van mening dat de tunnel de voorkeur verdient. De passerelle veroorzaakt niet alleen horizonvervuiling, maar ook meer geluidsoverlast door de trein- en verkeersbewegingen. Daarnaast zorgt de verlichting van de passerelle voor lichtoverlast, wat het woon- en leefklimaat van mijn cliënt ernstig aantast, vooral vanuit de achtertuin van zijn woning. De tunnel daarentegen zou veel minder verstorend zijn en het uitzicht en de rust in de omgeving beter behouden.

Gezien de aanzienlijke impact van de passerelle op het woonklimaat van mijn cliënt, verzoek ik u om de keuze voor de passerelle in het bestemmingsplan uit te sluiten.

Situering van de woningen in De Bendelaar.
De gemeente heeft uitgelegd dat de keuze voor de locatie Bendelaar goed gemotiveerd is, onder andere vanwege de bodemwatersturing en de nabijheid van het station. Mijn cliënt begrijpt deze motivering, maar hij vindt de ligging van de woningen, 90 meter van het spoor, problematisch. Door de woningen verder in het polderlandschap te plaatsen, ontstaan er negatieve gevolgen voor het landschap en de leefkwaliteit.

In de optiek van mijn cliënt is de keuze voor deze locatie een zware aantasting van het polderlandschap, waar de gemeente zelf veel waarde aan zegt te hechten.

Hij vraagt daarom om de woningen dichter bij het bestaande stedelijke gebied te situeren. Dit zou niet alleen de kwaliteit van het landschap verbeteren, maar ook bijdragen aan een meer efficiënte en duurzame benutting van de beschikbare ruimte. Daarnaast zou deze keuze beter aansluiten bij de gemeentelijke visie van ruimtebesparing en een hoge kwaliteit van de leefomgeving.

Keuze voor de ontwikkeling van de Sportvelden.
De gemeente heeft aangegeven dat de keuze om de sportvelden te verplaatsen en de locatie 5.1.2e als laatste fase van de ontwikkeling te nemen goed gemotiveerd is. Mijn cliënt is echter van mening dat de ontwikkeling van het plandeel 5.1.2e juist eerder zou moeten plaatsvinden. Deze locatie kan sneller worden gerealiseerd en biedt de mogelijkheid om sneller tot een oplossing voor de voetbalvereniging te komen, zonder de maatschappelijk ingrijpende verplaatsing van de sportvelden.

Mijn cliënt verzoekt daarom de fasering van het plan te heroverwegen en de ontwikkeling van het plandeel aan de Elleboogstraat als eerste stap in het plan te zetten. Dit zou niet alleen de planning versnellen, maar ook bijdragen aan een betere oplossing voor de voetbalvereniging.

Verzoek om groene omzoming ter bescherming van het woon- en leefklimaat.
Mijn cliënt hecht veel waarde aan zijn woon- en leefklimaat. De passerelle, zoals voorgesteld in het bestemmingsplan, heeft negatieve gevolgen voor het uitzicht en de rust van zijn woning. Om de visuele en geluidsoverlast te beperken, vraagt mijn cliënt om een voorwaardelijke verplichting op te nemen in het bestemmingsplan.

Deze verplichting zou moeten zorgen voor een groene omzoming rond het plangebied, zodat de impact van de passerelle op het woonklimaat van mijn cliënt aanzienlijk vermindert. Een groene buffer van bomen of struiken kan een effectieve oplossing zijn om de zichtlijnen te verbergen en het geluid te dempen. Dit zou het leefklimaat voor cliënt verbeteren.

Primair verzoeken we u om het vaststellingsbesluit te vernietigen.
Gezien de omvang van de strijdige opvattingen en de impact van het bestemmingsplan op de belangen van mijn cliënt, kan het vaststellingsbesluit niet in stand blijven. Er is onvoldoende rekening gehouden met de zorgen van mijn cliënt over de negatieve gevolgen voor zijn woon- en leefklimaat.

Secundair verzoeken we u om aanpassing van het plan:
En anders vraagt client om een aanpassing van het plan, namelijk:
- De aanleg van een tunnel onder het spoor in plaats van een passerelle en de passerelle uit te sluiten in het plan.
- De woningen in het plandeel De Bendelaar dichter bij het bestaande stedelijke gebied te situeren, zodat de schade aan het polderlandschap wordt beperkt.
- Het opnemen van een voorwaardelijke verplichting voor een groene omzoming rond het plangebied tegenover de woning van cliënt, ter bescherming van zijn woon- en leefklimaat.

Laat het mij weten als u nog vragen hebt.
U bereikt mij via telefoonnummer 5.1.2e E-mailen kan naar
. Noemt u daarbij altijd ons zaaknummer RB-002883805.

Vriendelijke groet,

5.1.2e

5.1.2e
Senior jurist

Maandag, dinsdag en woensdag aanwezig.

achmea rechtsbijstand

GEMEENTE OSS

Gemeenteraad

Dossiernummer	389
Vergaderdatum	12 december 2024
Agendapunt	19
Titel	B Vaststellen bestemmingsplan Stationskwartier 5.1.2e - 2024

Geagendeerd	Vergaderdatum
Gemeenteraad	12 december 2024
Gemeenteraad	**12 december 2024**

Besluit

De raad van de gemeente Oss;

gezien het voorstel van burgemeester en wethouders van 5 november 2024;
gelet op het advies van de raadsadviescommissie van 28 november 2024;
gelet op artikel 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening;

besluit:
1. De grondexploitatie 'Stationskwartier 5.1.2e - 2024' per heden te activeren en daartoe:
a. de grondexploitatie vast te stellen met een verwacht tekort ter grootte van € 5.1.2f, bestaande uit een verwacht exploitatieverlies van € 5.1.2f en een bedrag van € 5.1.2f aan verwachte bovenwijkse kosten o.b.v. de Nota Kostenverhaal;
b. het tekort van € 5.1.2f af te dekken door:
a. inzet van de getroffen voorziening IMVA voor het voorbereidingskrediet ter grootte van € 5.1.2f als dekking in te zetten voor het financieel tekort
b. en aanvullend ten laste van de reserve Mobiliteit een bedrag ter grootte van€ 5.1.2f als dekking in te zetten voor het financieel tekort, mede als gevolg van het realiseren van basistunnel;
c. de onder b. genoemde dekkingsmiddelen ter hoogte van € 5.1.2f voor € 5.1.2f onder te brengen bij de voorziening te verwachten exploitatieverliezen en € 5.1.2f storten in de algemene reserve grondbedrijf (ABR) ; en
d. derhalve geen exploitatieplan vast te stellen.
2. a. het bestemmingsplan 'Stationskwartier 5.1.2e - 2024', inclusief alle bijlagen, gewijzigd vast te stellen in de vorm van de dataset met het identificatienummer NL.IMRO.0828.BPstationskwtrrvn.VG01;
b. de zienswijzen te beoordelen overeenkomstig de 'Nota van zienswijzen en wijzigingen

0389 042009

ontwerpbestemmingsplan 'Stationskwartier 5.1.2e - 2024';
c. de wijzigingen aan te brengen ten opzichte van het ontwerp die zijn aangegeven in de 'Nota van zienswijzen en wijzigingen ontwerpbestemmingsplan 'Stationskwartier 5.1.2e - 2024';
d. aan te geven dat in het bestemmingsplan gebruik is gemaakt van een ondergrond die ontleend is aan de BGT-kaart, aangevuld met kadastrale grenzen en kadastrale bebouwing;
e. Gedeputeerde-Staten van Noord-Brabant te verzoeken om het gewijzigd vastgestelde bestemmingsplan eerder te mogen publiceren;
f. aan te geven dat afdeling 2 van hoofdstuk 1 van de Crisis- en herstelwet op dit besluit van toepassing is.

0389 04 2009

stichting **achmea rechtsbijstand**

Postbus 4116 – 5.1.2e

Postl
Port Betaa
Port Pa
Pays-B

ter:
5.1.2e

NL Frankering betaald € 5.1.2f

KET AANGETEKEND NL

P 210133 AVP

postnl

Postbus 20019
5.1.2e **-GRAVENHAGE**

Huisadres
ekening voor ontvangst



)1-2025 17:49 3SKAAG673169100 32 gr.

R2
RT-SCB
GVBL 4001

Postbus 20019 2500EA
Naam: Raad van State
Adres: ORANJESTRAAT 15, 2514JB

Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 40, 41, 48, 49, 50, 51, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 93, 94, 101, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 108, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 122, 123, 124, 125, 128, 129, 133, 134, 136, 137, 138, 139, 141, 143, 144, 145, 146, 147, 148, 149, 150, 151, 152, 153, 154, 155, 156, 157, 158, 159
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub f	De bescherming van andere dan in het eerste lid, onderdeel c, genoemde concurrentiegevoelige bedrijfs- en fabricagegegevens	53, 116, 119, 125, 129, 131, 157, 159