

Raadsvragen Groen Links

Beoordeling en beantwoording

03-03-2020

Raadsvergadering 5 maart 2020

**Raadsvragen Bestemmingsplan Bredeweg 13 Geffen voor uitbreiding bedrijf van Van Schijndel
Bouwgroep**

De vragen van Groen Links zijn hieronder weergegeven in **rood**.

In het raadsadvies staat enkel dat er een akoestisch onderzoek zou moeten worden uitgevoerd vanwege een heftruc. Maar het akoestisch onderzoek spreekt van wijzigingen in de situatie:

3.3

Aanpassingen representatieve bedrijfssituatie

De onderzochte veranderingen in de representatieve bedrijfssituatie zijn:

1. het toevoegen van twee verkeersbewegingen (naar de noordzijde van de nieuwe hal en te-rug) voor een vrachtwagen. Gedurende 50% van de route is de achteruitrijdsignalering van de vrachtwagen in werking. De rijsnelheid is 5 kilometer per uur;
2. het laden of lossen van de vrachtwagen ter plaatse van de noordzijde van de nieuwe hal gebouwd met de elektrische heftruck (L2) gedurende ten hoogste 2 uur. 50% van de tijd is de achteruitrijdsignalering van de heftruck in werking;
3. rijden van de elektrische heftruck (L1) op het bedrijfsterrein, totaal 5 uur per dag waarvan 4 uur vooruit en 1 één uur achteruit waarbij de achteruitrijdsignalering in werking is.
4. aanpassen van de hoogte van de nieuwe hal van 8,5 naar 10 meter;
5. het aantal verkeersbewegingen op het parkeerterrein zijde Bredeweg en op de Bredeweg zelf van 55 personenwagens per dag is opgehoogd naar 96;
6. toegevoegd zijn 20 verkeersbewegingen per dag van middelzware voertuigen (bestelbussen) op zowel het bedrijfsterrein als de openbare weg;
7. het toevoegen van extra waarneempunten bij woningen van derden.

-Ik zie deze wijzigingen enkel in het akoestisch onderzoek. Maar dit heeft toch ook verkeerskundige gevolgen etc. Ik wil weten wat er exact gewijzigd wordt en waarom dit niet in het raadsadvies staat en ook welke gevolgen dit heeft."

Antwoord [20-02-2020]:

Voor zover ik kan nagaan heeft het akoestisch bureau gerekend met een aantal wijzigingen van de verkeersbewegingen (o.a. heftruck, vrachtwagens en achteruitsignalering) binnen de inrichting. Hiermee is gerekend in het rekenmodel op de geluidgevoelige bestemmingen (gevels woningen). Er is geen sprake van ontoelaatbare geluidhinder.

Opmerkingen: verkeersbewegingen binnen de inrichting zijn een vorm van directe geluidhinder. Verkeersbewegingen op de openbare weg is indirecte geluidhinder omdat regulier verkeer aanwezig is.

Ter aanvulling van ons eerdere antwoord:

In het raadsadvies staat onder het kopje 'Wat is de aanleiding voor dit advies?' onder meer 'En het geluidonderzoek vindt men niet compleet met betrekking tot het mogelijke effect van de elektrische heftruck.'

Onder het kopje 'Welke argumenten zijn er voor dit advies?...' staat onder 1.1 onder meer 'Verder was het geluidonderzoek niet compleet en niet toegespitst op de situatie. Ook het geluidonderzoek is aangepast.'

Het advies had concreter moeten zijn over de aanpassingen in het geluidrapport ten opzichte van het eerdere geluidrapport.

Het geluidrapport van NIPA van 23-11-2016 is betrokken bij de vaststelling van het bestemmingsplan op 14-12-2017. NIPA ging daarbij uit van een bepaalde Representatieve Bedrijfs Situatie (RBS). (De RBS is volgens de Handleiding meten en rekenen Industrielawaai 1999 '... die situatie waarbij de voor de geluidproductie relevante omstandigheden kenmerkend zijn voor een bedrijfsvoering bij volledige capaciteit in de te beschouwen etmaalperiode.')

De gevolgen van de uitbreiding van het bedrijf voor verkeer zijn vervolgens door Poelman van den Broek, advocaat van belanghebbende, de Van Schijndel Bouwgroep, per brief van d.d. 21-03-2019 nader geduid in het kader van de beroepsprocedure bij de Raad van State. Dit met behulp van het verkeersonderzoek van Arthic van 18 maart 2019 naar de feitelijke verkeerssituatie en -intensiteiten. De Raad van State heeft dit Arthic-rapport betrokken bij haar overwegingen. De Raad van State geeft onder meer hierover aan in de Tussenuitspraak van 2 oktober 2019, bij overweging 9.4, dat uit het rapport van Arthic verkeer is gebleken dat het aantal te verwachten verkeersbewegingen kan worden verwerkt op de Bredeweg.

(Deze brief van de advocaat van Poelman van den Broek, namens Van Schijndel Bouwgroep, en het betreffende onderzoek van Arthic voor verkeer, is door de Raad van State ter informatie aan de gemeenteraad gestuurd. De raad heeft deze stukken ontvangen via de lijst ingekomen stukken op 11-04-2019, en de stukken ter afdoening in handen van burgemeester en wethouders gesteld.)

De gemeente heeft bij deze tussenuitspraak opdracht gekregen van de Raad van State om de gevolgen voor geluid beter in beeld te brengen.

De aanpassing van het geluidonderzoek in het addendum door NIPA betreft nu ook het verkeersonderzoek van Arthic.

NIPA heeft in het addendum een vergelijk gemaakt met de RBS zoals die was beschreven in 2016. Het rapport brengt de gevolgen van de uitbreiding van het bedrijf voor geluid nader in beeld en onderbouwt en verantwoordt daarmee beter het plan. Het uitbreidingsplan op zichzelf is onveranderd.

Het addendum is namens de gemeente gecontroleerd, getoetst op de wettelijke kaders, en akkoord bevonden door de ODBN.

--Ik wil graag een overzicht van alle wijzigingen welke consequenties dat heeft.

De uitgangspunten voor het gebruik van de hal en de **verkeersintenties zijn niet gewijzigd**.

Om de Raad van State uitgebreider te informeren over de huidige verkeerssituatie en verkeersintensiteiten is een verkeerrapport, gemaakt door Arthic, verstrekt aan de Raad van State (zie brief Poelman van den Broek d.d. 21-03-2019, bijlage 4). In het vastgesteld bestemmingplan (14-12-2017) was geen uitgebreid verkeersrapport opgenomen alleen een toelichting. in het

addendum bij het geluidrapport zijn de verkeersbewegingen uit het rapport van Arthi 1 op 1 overgenomen zodat dit ook juist is voor de geluidbelasting.

Het geluidrapport van 2016 had bovendien actualisatie nodig op een aantal onderdelen. Die waren al wel opgenomen in het bestemmingsplan bij de vaststelling in 2017, maar niet meer verwerkt in het geluidrapport. Dat is nu uit oogpunt van zorgvuldigheid alsnog gebeurt met het addendum.

1, 2 en 3: Het toekomstig gebruik van de hal is beter in beeld gebracht in het addendum naar aanleiding van de opdracht van de Raad van State: breng de heftruck en de vrachtwagenbewegingen op het terrein in beeld. Dit gebruik was al voor de vaststelling van het bestemmingsplan "Bredeweg 13 Geffen-2017" bekend en nu dus niet gewijzigd: 'efficiëntere opzet van de afmontage en het beglazen van kozijnen, de assemblage en afmontage van prefab-elementen en voor de tijdelijke opslag van prefab onderdelen voor transport.'

4: In het geluidrapport van 23-11-2016 werd nog met een foutieve hoogte van de hal gerekend. in het bestemmingsplan en de verbeelding was al een hoogte van 10 meter opgenomen, terwijl in het rapport van 23-11-2016 nog een hoogte van 8,5 meter stond. Dat is hersteld.

5: Dit is naar aanleiding van het beter in beeld brengen van de bedrijfssituatie ten opzichte van de eerder beschreven RBS. Hieronder met schema's uit verschillende rapportages nader uitgelegd.

6: idem als 5.

In onderstaande schema's is dat M07 in het bovenste schema uit 2016, die in 2020 is gespecificeerd en opgesplitst in M10a en M10b.

Bij 7: Om het addendum compleet te maken, zijn alle omliggende woningen, ook die van appellanten, qua geluidsbelasting meegenomen. Vandaar het toevoegen van extra waarneempunten bij woningen.

Tabellen:

In onderstaande tabel (tabel 2 AKO geluidrapport NIPA 23-11-16) is het aantal van 55 opgenomen M05 personenwagens.

DE INVOERGEGEVENIS ZIJN WEEERGEGEVEN IN ONDERSTAANDE TABEL 2, DE BEREKENINGEN IN BIJLAGE 2.

Tabel 2: Bronoverzicht van de mobiele geluidbronnen in de RBS

Bron:	Omschrijving:	V (km/u)	L (m)	Aantal verkeersbewegingen 07.00 en 19.00 uur	L _{wr} [dB(A)]	L _{Amax} [dB(A)]
Bedrijfsterrein:						
M01a	vrachtwagen	10	10	20	103	-
M01b	vrachtwagen	10	10	20	103	-
M03	vrachtwagen	10	10	1	103	-
M04	vrachtwagen	10	10	2	103	-
M05	personenwagen	20	10	55	90	-
Openbare weg:						
M06	vrachtwagen Bredeweg	35	10	20	103	-
M07	pers.wagen / busjes Bredeweg	50	10	28	90	-
M08	vrachtwagen Leiweg	35	10	20	103	-

In de nadere aanvulling van het verkeersonderzoek van Arthic, ingediend in het kader van de beroepsprocedure, was een en ander geoptimaliseerd en geactualiseerd (rapport 18-03-19). In dat rapport staat de volgende tabel:

In totaal zijn er op een gemiddelde werkdag 176 verkeersbewegingen berekend op de drukste inrit.

	voertuigen	pae's/vtg	pae's
Lichte motorvoertuigen	96	1,0	96
Middelzware motorvoertuigen	20	2,0	40
Zware motorvoertuigen	20	3,0	60
Bus	-	2,5	-
Tweewieler	40	0,3	12
Overig	-	1,5	-
Totaal voertuigen	176		208

Verkeer & ontsluitingsituatie Bredeweg 13 Geffen

18 maart 2019

4

Met lichte motorvoertuigen (=M05 personenwagens) stelt men hier een aantal van 96 die ook weer terug komt in het geluidrapport van NIPA van 17-1-2020:

Tabel 2: Bronoverzicht van de aangepaste/toegevoegde mobiele geluidbronnen in de RBS

Bron:	Omschrijving:	V (km/u)	L (m)	Aantal verkeersbewegingen 07.00 en 19.00 uur	Lwr [dB(A)]	L _{Amax} [dB(A)]
	Bedrijfsterrein:					
M05	personenwagen	20	10	96	90	-
M 10a	Bestelbus (middelzwaar)	10	10	20	95	-
M 10b	Bestelbus (middelzwaar)	10	10	20	95	-
M 11/1	vrachtwagen vooruit	5	10	1	103	-
M 11/2	vrachtwagen achteruit + signalering	5	10	1	108	-
	Openbare weg:					
M07	personenwagen	50	10	48	92	-
M09	middelzwaar (busjes)	50	10	10	95	-

Zo lees ik dat deze wijzigingen gevolgen hebben voor het aantal verkeersbewegingen op de openbare weg. Blijft dit dan nog binnen de normen voor die weg?

De uitwerking in het verkeersonderzoek is nu ook verwerkt in het geluidrapport. Het plan blijft binnen de normen voor geluid en verkeer. Zie hierover het addendum geluid van 21-02-2020, het verkeerrapport van Arthic 18-03-2019 en de overwegingen onder 9, 9.1 – 9.4 van de Tussenuitspraak van Raad van State 02-10-2019 hierover.

-- Waarom worden deze wijzigingen niet in het raadsadvies genoemd?

Ik vraag dit omdat uit het nieuwe akoestisch onderzoek blijkt dat er een toename in het aantal motorvoertuigbewegingen is, ook op de openbare weg. Terwijl in de stukken van december 2017 toen het bestemmingsplan werd vastgesteld staat dat daar geen sprake van is:

Er is geen toename van het aantal motorvoertuigbewegingen door het plan. De verkeersintensiteit blijft gelijk. NIPA heeft in het addendum van 2020 de bepaling van de RBS uit 2016 verbeterd en dus

aangepast met de punten 1 tot en met 7. Het was inderdaad duidelijker geweest als dit uiteengezet was in het raadsvoorstel.

Ik wil graag weten hoe dit zit en waarom er geen melding van wordt gemaakt in het raadsadvies. Welke mogelijke gevolgen zijn er nog meer?

Zie hierboven.

Toevoeging vragen over Bredeweg 13 door Groen Links 28-02-2020:

Het is me onduidelijk wat er nu gewijzigd is in de werkzaamheden/functie in de hal.

Het bedrijf bouwt een hal om bestaande werkzaamheden en opslag ruimer te kunnen huisvesten. Er worden geen extra werkplekken gecreëerd door de bedrijfsuitbreiding.

Waarom wordt de wadi verplaatst en hoe kan het dat dat nergens vermeld wordt?

Er was een zienswijze hierover ingediend in verband met de nabijheid van een vleeskalverenbedrijf. De raad heeft hierop gereageerd in de zienswijzennota bij vaststelling in 2017.

Uit de nota zienswijzen:

'Wijzigingen in bestemmingsplan

Wij nemen de locatie van de wadi op in de regels en de verbeelding van het bestemmingsplan met een aanduiding. Bij deze nota voegen we een bijlage met uitleg over onder andere de aanleg van de wadi.

Toelichting van de gemeenteraad

Wij hebben eerder in het kader van het vooroverleg het bestemmingsplan voorgelegd bij het waterschap. Het waterschap is akkoord met de in het bestemmingsplan opgenomen waterparagraaf.

In het bij het vast te stellen bestemmingsplan toe te voegen memo blijkt dat voor overlast van ongedierte niet hoeft te worden gevreesd als gevolg van de aanleg van de wadi. Wij verwijzen naar bijlage 3 bij deze nota.

Desondanks nemen wij op de verbeelding een gebied op waarbij we aanduiden waar de wadi komt te liggen zodat deze op afstand van het perceel van reclamant komt.'

Verder zijn de vragen van de insprekers niet beantwoord. Voor mij zijn de belangrijkste:

- Er zou sprake zijn van 2 anterieure overeenkomsten, een uit 2014 en een uit 2018. Hoe zit dat?

De anterieure overeenkomst heeft de gemeente Maasdonk gesloten met Van Schijndel Bouwgroep op 11-12-2014.

Het college van de gemeente Maasdonk heeft daarvoor op 14 oktober 2014 ingestemd met aanpassingen van haar eigen standaard overeenkomst (zoals die gebruikelijk was voor anterieure overeenkomsten in Maasdonk), in verband met de overgang van dit dossier en de procedure daarvoor naar de gemeente Oss. Het besluit van het college was conform het advies: 'kennis nemen van en instemmen met de voorgestelde aanpassingen in bijgevoegde concept-anterieure overeenkomst t.o.v. de Maasdonkse standaard. '.

Wij kennen geen anterieure overeenkomst uit 2018. Een anterieure overeenkomst wordt vóórafgaand aan vaststelling van een bestemmingsplan gesloten, liefst zelfs voor de start van de juridische procedure met de ter visie legging van een ontwerpbestemmingsplan. Dit bestemmingsplan is in 2017 vastgesteld. Het zou daarom vreemd zijn als er in 2018 een anterieure overeenkomst was gesloten hiervoor.

De zaak Molenaar – verzoek woningbouw

Hierover gaan de overige vragen van Groen Links.

Zie voor onze lezing van deze zaak onze brief van 15-04-2019 aan de advocaat van dhr. Molenaar, mevrouw Nijman van Halsten advocaten.

De gemeente heeft de advocaat van Molenaar verder nog een brief gestuurd, over een besluit inzake een Wobverzoek van dhr. Molenaar. De brief had onder meer de strekking dat de stukken die in het kader van de Wob zijn gevraagd (door de advocaat van) dhr. Molenaar, deels klaar liggen bij de gemeente voor inzage, na afspraak. Deze stukken zijn tot op heden niet bekeken.

- de Heer Molenaar zegt dat hem planschade is aangeboden. Hoe kan dat?

Op 9 december 2017 heeft de heer Molenaar de gemeente Oss een brief gestuurd. In deze brief eist hij een schadevergoeding omdat zijn perceel geen woonbestemming heeft gekregen. In deze brief verwijst hij ook naar schade die hij lijdt door de uitbreiding van Van Schijndel Bouwgroep.

Wij hebben de heer Molenaar per brief geantwoord. In deze brief hebben wij uitgelegd wat zijn mogelijkheden zijn om schade te verhalen. Hij kan een verzoek om tegemoetkoming in planschade indienen wegens de uitbreiding van Bouwgroep Van Schijndel aan de Bredeweg 13. Wij hebben hem op deze mogelijkheid gewezen. Daarnaast hebben wij hem de mogelijkheid geboden om formeel een verzoek in te dienen.

Een belanghebbende moet toch zelf planschade aanvragen en dit kan toch pas als het plan onherroepelijk is?

Klopt. Het verzoek was ook te vroeg.

-Hoe zit het met de brief waarin de heer Molenaar medewerking voor zijn eigen perceel wordt geboden, mits hij geen stappen neemt richting Raad van State over het plan van van Schijndel?

Er is geen brief waarin medewerking wordt geboden in ruil voor het nalaten van juridische stappen door de heer Molenaar.

Er is wel ambtelijk gesuggereerd naar de heer Molenaar om alle zaken, waar de heer Molenaar bij betrokken is, in samenhang te bekijken en met dhr. Molenaar naar een oplossing te zoeken. Het gaat dan om de bouw van een woning op zijn perceel, een handhavingszaak tegen een bedrijf op een naburig perceel en de uitbreiding van het bouwbedrijf Van Schijndel. Hierbij is gezegd dat dit overleg dan niet gepaard moet gaan met juridische procedures.

- Hoe zit het met de bewering van de heer Molenaar dat alle informatie die hij van 2008 tot 2012 aan de gemeente heeft gegeven is verdwenen?

Een advocaat heeft namens de heer Molenaar een WOB-verzoek ingediend bij de gemeente Oss. Wij hebben naar alle gevraagde documenten gezocht in de archieven van de voormalige gemeente Maasdonk. In deze archieven zijn geen documenten gevonden van de heer Molenaar over een verzoek tot woningbouw op zijn perceel. Dit hebben wij meegedeeld in het besluit over het WOB-verzoek. Tegen dit besluit heeft de advocaat geen bezwaar ingediend.

Kan ik inzage krijgen in de correspondentie met de heer Molenaar?

Wij geven u inzage in de correspondentie tussen de gemeente Oss en de heer Molenaar. Inclusief de hierboven genoemde brieven. Ook kunnen wij een chronologisch overzicht van de zaak geven. U kunt deze stukken inzien bij de griffie.