

Nota van zienswijzen en wijzigingen ontwerpbestemmingsplan 'Stationskwartier Ravenstein - 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 Ravenstein 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 Ravenstein 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 Baxenbosstraat:

Ontsluiting zou via de Schaafdries plaatsvinden is steeds gezegd. Baxenbosstraat 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 Baxenbosstraat houdt de agrarische bestemming met natuur- en landschapswaarden.

De (indicatieve) inrichting van het gebied is te zien in het Landschapsplan Ravenstein Stationskwartier, toegevoegd als Bijlage 30 bij de toelichting. Er loopt alleen een onderhoudspad langs het water.

De Baxenbosstraat is op dit moment enkel een ontsluiting voor de woning Baxenbosstraat nr. 1. 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 Hongerveldstraat. Ook plan voor vrachtwagenluw maken van de Dorpenweg loopt nog.

Mensen zoeken de kortste weg en dat zal zijn via Hongerveldstraat en Bendelaar voor verkeer dat naar Berghem en Schaijk wil en niet via Schaafdries en de Rijt naar de Dorpenweg 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 Ravenstein, 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 Dorpenweg 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 Dorpenweg - de Rijt.

Zienswijze 4

Samenvatting zienswijze

De ontsluiting van het Stationskwartier vindt hoofdzakelijk plaats via de Dorpenweg. 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 Dorpenweg die op kortere afstand staan dan de nieuwe woningen.

De geluiden over het weren van vrachtverkeer op de Dorpenweg zijn niet hoopvol.

Realisatie van Stationskwartier zorgt voor aanzienlijke toename van de toch al hoge geluidsbelasting van de Dorpenweg. 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 Dorpenweg, tussen de rotonde Schaafdries en de spoortunnel, als gevolg van de bouw van het Stationskwartier bedraagt 890

motorvoertuigen per etmaal (bron: Verkeersonderzoek Stationskwartier Ravenstein, 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 Dorpenweg. 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 Dorpenweg heeft de gemeenteraad op 1 februari 2024 een motie aangenomen voor een vrachtwagenverbod op de Dorpenweg 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. Hydrologisch 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 hemelwaterbergingsstelsel 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 waterbergingsopgave 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 Dorpenweg 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 dwarsdoorsneden 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' 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 Ravenstein ("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-/reisdoel. 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 Dorpenweg, de Rijt, Stationssingel en Schaafdries en het spoor. De geluidsbelasting van de Schaafdries, Stationssingel en Dorpenweg 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

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 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, Dorpenweg, 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. specifiek 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 blijft.

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 Ravenstein; 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 Dorpenweg. 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 Elleboogstraat 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 Dorpenweg 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 geluidbelasting op de woning niet hoger dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Ten opzichte van de huidige situatie is sprake van een afname van de geluidbelasting, 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

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 Ravenstein; onderzoek industrielaan, 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 geluidoverschrijdingen 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 dicht 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 Elleboogstraat (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 Hoofdstuk 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 Elleboogstraat 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

Achtertuintje 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 burens 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 'drukke' 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 Den Ong 47 en Dorskamp 54 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 trillingen).

Plantoelichting

De plantoelichting is op meerdere onderdelen aangevuld.

Plankaart

De begrenzingen van het woongebied zijn gewijzigd.

Bij de rotonde aan de Dorpenweg 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)

Er is een bijlage 30 toegevoegd (Landschapsplan Ravenstein Stationskwartier)

Er is een bijlage 31 toegevoegd (Notitie trillingen ontsluiting De Rijt)
