

Verslag van vooroverleg over het concept ontwerpbestemmingsplan Stationskwartier Ravenstein

Het concept ontwerpbestemmingplan, d.d. 29 september 2023, is op 3 oktober 2023 per mail toegezonden naar de volgende vooroverlegpartners:

- Provincie Noord-Brabant (via digitaal aanmeldformulier)
- Waterschap Aa en Maas
- Veiligheidsregio Brabant noord
- Prorail
- NS afdeling Ontwikkeling

Met uitzondering van NS, is van alle overlegpartners een inhoudelijke reactie ontvangen. Deze geven wij hieronder (samengevat) weer en we geven aan hoe we hier bij het ontwerp mee omgaan.

Provincie Noord-Brabant,

Reactie d.d. 16 november 2023 (per mail en post)

De gemeente Oss, het Waterschap Aa en Maas en de provincie zijn al in een eerder stadium in vooroverleg getreden met elkaar over deze ontwikkeling.

Gelijktijdig zijn er nog onderzoeken in uitvoering voor de aspecten bodem en water. Het leidende principe van bodem en water is voor dit plan nog niet voldoende uitgewerkt. Daarnaast zijn er nog een aantal pm-posten opgenomen in het plan en kunnen wij op bepaalde aspecten onvoldoende beoordelen of het plan in overeenstemming is met het provinciaal beleid. Omwille van de tijd is het formele vooroverleg gestart en wordt er gewerkt door de gemeente naar een ontwerpbestemmingsplan. Wij zullen de status van dit plan meenemen in onze reactie.

Wij zijn van mening dat het plan nog niet voldoet aan de Interim omgevingsverordening. Hieronder geven wij aan op welke onderdelen het plan niet voldoet en waar eventueel aanpassing van het plan of een nadere onderbouwing nodig is.

Omdat deze stedelijke ontwikkeling, middels een herbegrenzing van het stedelijk gebied, landt in het landelijk gebied is een uitgebreide motivatie noodzakelijk. Hieronder gaan wij in op deze motivatie.

Lagenbenadering

Het is van belang dat bij het uitwerken van dit principe de beperkte infiltratiemogelijkheden, relatief hoge grondwaterstand en het kwel worden onderzocht om te komen tot een hydrologische situatie die op lange termijn geen negatieve gevolgen heeft voor de bodem, het watersysteem, de woonwijk of naastgelegen percelen.

Meer specifiek willen wij het volgende hierover aangeven:

Het is belangrijk dat bij een ontwikkeling niet wordt afgewenteld op toekomstige generaties. In de watertoets is aangegeven dat er plannen zijn om het waterpeil met 10 cm te verhogen. Dit is nog niet meegenomen in de onderzoeken. Wij vragen de gemeente dit mee te nemen omdat dit gevolgen heeft voor de waterberging en het benodigd bouwpeil. Daarnaast is het vanuit water en

bodem sturend van belang om het grondverzet te beperken. Bij voorkeur worden projecten met een gesloten grondbalans uitgevoerd of wordt grond uit de directe omgeving/gebied toegepast (of bij overschot in de directe omgeving). Op dit moment is nog niet de keuze gemaakt of het gebied wordt opgehoogd. Deze keuze heeft wel invloed op grondverzet, benodigde waterberging etc. en moet dus in samenhang worden bepaald.

Wij vragen de gemeente om de lagenbenadering aan te vullen en het principe van water en bodem sturend aan te vullen met de diverse lopende onderzoeken.

Vanuit deze onderbouwing kan ook nader worden ingegaan op deze locatiekeuze voor woningbouw.

Stedenbouwkundige- en landschappelijke inrichting

De motivering voor dat er is gekozen voor een woningbouwontwikkeling waarbij het station Ravenstein veel meer ingebed komt te liggen in het stedelijk weefsel en ook bijdragen wordt aan een modern woonmilieu waarbij goede overbereikbaarheid een belangrijke rol speelt, kunnen wij volgen. Door het toevoegen van verstedelijking aan de noordzijde komt het station als vanzelf meer centraal in het stedelijk gebied van Ravenstein terecht. Tegelijkertijd moet ervoor gezorgd worden dat Deursen-Dennenburg niet aan Ravenstein vastgroeit.

Een en ander is met een goede analyse onderbouwd in onderhavig plan.

Kwaliteitsverbetering van het landschap

Artikel 3.9. IOV bepaalt dat een bestemmingsplan die een ruimtelijke ontwikkeling mogelijk maakt in het landelijk gebied bepaalt dat die ruimtelijke ontwikkeling gepaard gaat met een fysieke verbetering van de landschappelijke kwaliteit van het gebied of de omgeving. Deze verbetering moet financieel, juridisch en feitelijk zijn geborgd in het plan. De ontwikkeling betreft een stedelijk ontwikkeling. Dat betekent dat vanuit kwaliteitsverbetering van het landschap een investering van 1% van de gronduitgifteprijs geïnvesteerd dient te worden in het landschap. Wij missen de berekening van deze investering van 1% en de maatregelen die hiervoor worden ingezet. Wij vragen de gemeente de berekening op te nemen, alsmede de maatregelen die worden genomen ter verbetering van de landschappelijke kwaliteit.

Planregels

In artikel 3.7 van de planregels is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen voor 50 woningen. Wij vragen ons af op welke manier goed ingeregeld kan worden, dat bijvoorbeeld water en bodem bij het uitvoeren van de wijzigingsbevoegdheid voldoende aandacht krijgt. Op dit moment worden onderzoeken uitgevoerd voor water en bodem, maar bij de uitvoering van de wijzigingsbevoegdheid is het van belang om in te gaan op de monitoring van de wateroverlast bij het gerealiseerde plan. Wij vragen de gemeente dit nader te onderbouwen of de regeling aan te scherpen.

Daarnaast ontbreekt in de planregels de voorwaardelijke verplichting voor het inrichten van de landschappelijke inpassing en de duurzame instandhouding daarvan. Wij vragen de gemeente een dergelijke regeling op te nemen.

Reactie gemeente:

Wij begrijpen dat het voor de provincie op basis van de toegezonden stukken lastig is om een complete reactie te geven.

Ten opzichte van de planversie waarmee de gemeente het wettelijk vooroverleg heeft gevoerd, is er nog veel aanvullende motivering in het definitieve ontwerpplan opgenomen. Daarmee wordt een groot deel van de vragen/opmerkingen van de provincie beantwoord: in Hoofdstuk 2 en 3 hebben we aan de hand van de historie en lagenbenadering een uitgebreide motivering voor de locatiekeuze opgenomen. Bodem en watersturend zijn daarbij uitgangspunt.

De lagenbenadering is nog verder uitgewerkt in het waterhuishoudkundig rapport van Tauw dat ook nog verder is uitgewerkt (bijlage 9 bij de toelichting). Duidelijk is al wel dat we hier niet met een gesloten grondbalans kunnen bouwen. Dit in verband met de benodigde ophoging van de locatie van de woningen en wegen.

De vereiste landschapsinvestering kunnen wij pas bepalen wanneer we meer concreet weten hoeveel uitgeefbare grond er in het plangebied ten noorden van het spoor komt. Op dit moment hebben we daar nog onvoldoende gegevens voor. We werken dit nader uit richting de vaststelling van het plan en nemen hiervoor dan ook een passende regeling in het bestemmingplan op.

De wijzigingsbevoegdheid hebben we aangevuld met het criterium dat sprake moet zijn van een hydrologische situatie die op lange termijn geen negatieve gevolgen heeft voor de bodem, het watersysteem, de woonwijk of naastgelegen percelen.

Waterschap Aa en Maas

Reactie per mail d.d. 30 oktober 2023

Het Waterschap voert aan nog steeds met de gemeente in gesprek te zijn in het kader van het vooroverleg. Een hydrologisch rapport is besproken en is inmiddels verder gevorderd dan de stukken die zijn toegezonden voor het vooroverleg. Het is hierdoor niet mogelijk een volwaardig advies te geven.

Het is inhoudelijk nog niet aannemelijk dat de ontwikkeling van het Stationskwartier geen negatieve gevolgen met zich meebrengt tot de hydrologische situatie.

Het is van belang dat in relatie tot het ontwerp bestemmingsplan, aannemelijk wordt gemaakt dat de nieuwe woningbouw ontwikkeling ook op lange termijn geen negatieve gevolgen heeft.

Hierbij zijn bodem & water sturend als leidend principe een belangrijk uitgangspunt, waar het stedenbouwkundig plan op dient te worden ontworpen.

Het inzichtelijk maken van verschillende, extreme situaties in relatie tot klimaatadaptatie zijn van belang om tot een robuust ontwerp te komen.

De beperkte infiltratiemogelijkheden, relatief hoge grondwaterstand en kwel zijn hierbij belangrijke factoren die voor het stedenbouwkundig ontwerp kaderstellend zijn. Vervolgens zijn er verschillende scenario's, zoals extreme regenbuien essentieel om inzichtelijk te maken, wat dit voor eventuele effecten heeft op het ontwerp.

Met deze informatie worden risico's en kansen zichtbaar, waarbij vervolgens een haalbaar en betaalbaar ontwerp ontwikkeld kan worden.

Graag worden wij dan ook bij het vervolg proces, inhoudelijk betrokken richting het ontwerp bestemmingsplan.

Reactie gemeente:

Wij begrijpen het standpunt van het waterschap dat het op basis van de toegezonden stukken niet mogelijk was om een volwaardige reactie te geven. Inmiddels heeft meermaals overleg met elkaar plaatsgevonden en is het Waterhuishoudkundigplan (bijlage 9 van de toelichting) verder aangevuld aan de hand van de lagenbenadering.

Voor de vragen en opmerkingen kunnen we verwijzen naar onze reactie hiervoor op de vooroverlegreactie van de provincie; deze bevat dezelfde elementen.

We blijven graag met elkaar in overleg over dit plan ook lopende het bestemmingsplantraject.

Prorail

Reactie per mail d.d. 26 oktober 2023

Het voorontwerp-bestemmingsplan geeft ProRail aanleiding tot het maken van opmerkingen.

Geluid:

In paragraaf 5.8.8 van de toelichting van het bestemmingsplan staat dat maatregelen aan de bron of in de overdracht vermoedelijk financieel en stedenbouwkundig niet haalbaar zijn.

Overeenkomstig artikel 110a lid 5 van de Wet geluidhinder kan alleen afgezien worden van maatregelen om de geluidbelasting terug te brengen als deze stuiten op bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard. In dat kader verzoeken wij u een onderzoek naar maatregelen te verrichten om de geluidbelasting terug te brengen en op basis van objectieve criteria te motiveren dat maatregelen aan de bron of in de overdracht financieel en stedenbouwkundig niet haalbaar zijn.

Daarnaast verzoeken wij u nader te onderbouwen dat er ondanks de hoge geluidbelastingen toch sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Trillingen

Volgens artikel 7.2.7. van de Regels kan een Omgevingsvergunning voor het bouwen van woningen alleen verleend kan worden als er een goed woon- en leefklimaat gegarandeerd wordt met betrekking tot het aspect trillingen.

Uit de regels blijkt niet wanneer er sprake is van een goed woon- en leefklimaat.

In plaats van een goed woon- en leefklimaat verzoeken wij u hier op te nemen dat een Omgevingsvergunning voor het bouwen van woningen alleen kan worden verleend als aangetoond wordt dat voldaan wordt aan de streefwaarden voor nieuwe situaties uit SBR Richtlijn B.

Verbeelding

Op de verbeelding is binnen bestemming Verkeer – Railverkeer ook een Functieaanduiding tunnel (tu) opgenomen. Hoe concreet is de tunnel, is het al voldoende duidelijk om deze bestemming al vast te leggen? Uw reactie hierop ziet ProRail graag tegemoet.

Reactie gemeente:

De gemeente gaat nog een aanvullend onderzoek doen naar mogelijke maatregelen om de geluidbelasting in het plangebied terug te brengen. Vooralsnog gaan we met het ontwerpbestemmingsplan uit van een 'worstcase-scenario', waarbij we uitgaan van geluidniveau's zonder dat maatregelen getroffen worden.

Voor het aspect trillingen hebben we in de regels het criterium dat sprake moet zijn van een goed woon- en leefklimaat vervangen door de streefwaarde die Prorail in de vooroverlegreactie noemt.

Over de realisatie van de tunnel zijn gemeente en Prorail met elkaar in gesprek. Hiervoor lopen onderzoeken. Onder andere naar de meeste geschikte locatie voor de tunnel. Vooralsnog houden wij in het ontwerpbestemmingsplan rekening met een zone waarbinnen de tunnel gerealiseerd zou kunnen worden.

Veiligheidsregio Brabant-noord

Reactie per mail d.d. 23 oktober 2023

Het plangebied wordt doorsneden door de spoorlijn Nijmegen -'s-Hertogenbosch waarover vervoer van gevaarlijke stoffen plaats vindt. De vooroverleg reactie spitst zich toe op het aspect externe veiligheid.

Er is een quickscan Externe veiligheid en een nader onderzoek externe veiligheid uitgevoerd. Uit de quickscan blijkt dat alleen de spoorlijn relevant is i.r.t. het aspect externe veiligheid.

Uit het nader onderzoek blijkt dat het groepsrisico zowel in de bestaande als nieuwe situatie onder de 0.1 maal de oriënterende waarde blijft. Dit leidt tot de constatering dat in deze casus met een beperkte groepsrisicoverantwoording kan worden volstaan. De Veiligheidsregio onderschrijft deze constatering. Dit advies biedt de bouwstenen voor deze verantwoording. Wij hanteren hierbij de Omgevingswet die per 01-01-2024 zal worden ingevoerd als uitgangspunt. Onder de Omgevingswet is er rondom activiteiten met gevaarlijke stoffen sprake van aandachtsgebieden. Onderscheiden worden het brand-; explosie-; en gifwolkaandachtsgebied (afstanden resp. 30 – 100 – 1500 meter van de risicobron). In figuur 1 wordt de ligging van het brandaandachtsgebied en explosie-aandachtsgebied over het plangebied zichtbaar gemaakt. Het gifwolkaandachtsgebied gerelateerd aan transportassen wordt op de risicokaart niet zichtbaar gemaakt.

Uit het ontwerpbestemmingsplan blijkt dat als gevolg van geluids- en trillingsnormen dat het onwaarschijnlijk is dat binnen een afstand van <37 meter van het spoor gebouwd kan worden.

Dit betekent dat in het kader van de groepsrisicoverantwoording de scenario's BLEVE en toxisch relevant zijn voor het plan.

Dit laat onverlet dat de effecten van een plasbrand in het plangebied merkbaar zijn en afhankelijk van het gebruik van de buitenruimte direct grenzend aan het spoor tot slachtoffers en schade kan leiden.

Door adviesbureau Kragten is een verantwoording groepsrisico opgesteld waarin in algemene bewoordingen in wordt gegaan op scenario's, de bestrijdbaarheid /beheersbaarheid en zelfredzaamheid. Het document geeft aanleiding tot het maken van enkele opmerkingen.

- Uit de rekenresultaten in de verantwoording wordt duidelijk dat er 343 dodelijke slachtoffers te verwachten zijn. Als gevolg van het rekenmodel geeft dit enigszins een vertekend beeld. In het plangebied wonen nu geen mensen. Na het voltooiën kunnen in plangebied ca. 238 personen wonen. Indien ter hoogte van het plangebied een incident plaats vindt zullen de bewoners in meer of mindere mate met de gevolgen hiervan worden geconfronteerd. De kans op een incident is als gevolg van veiligheidsmaatregelen rondom het vervoer van gevaarlijke stoffen overigens zeer klein. In figuur 2 en 3 (zie bijlage) wordt het slachtoffer-en schadebeeld zichtbaar gemaakt.
- In de verantwoording wordt onder bestrijdbaarheid / beheersbaarheid gesteld dat de inrichting van het plangebied geen invloed heeft op de bereikbaarheid en de bluswatervoorzieningen ter plaatse van de risicobron. Dit klopt niet. Indien een weg parallel aan de spoorlijn ligt en langs deze weg zijn bluswatervoorzieningen aanwezig kan bij alle type spoorongevallen sneller en effectiever worden opgetreden wat zonder meer een positief effect heeft op de hulpverlening.

Beoordeling zelfredzaamheid - bestrijdbaarheid

Het plangebied ligt deels binnen het bereik van een WAS sirene. Alarmering en instructies kunnen ook via NL Alert en andere social media worden gegeven. Aangenomen mag worden gezien de aard van de ontwikkeling personen in het plangebied zonder hulp van derden kunnen reageren op een dreiging waarbij er vanuit gegaan wordt dat ouders hun kinderen begeleiden. Op basis hiervan beoordelen we de mate van zelfredzaamheid als voldoende. De mate van zelfredzaamheid is ook afhankelijk van de vluchtmogelijkheden uit het plangebied. Omdat nog niet duidelijk is hoe het plangebied zal worden ingericht kan dit aspect niet worden meegenomen in de beoordeling. Dit geldt ook voor de bestrijdbaarheid.

Advies

Wij adviseren om in de verdere planvorming en het beoordelen van omgevingsvergunningen bouwen zo veel als mogelijk rekening te houden met een aantal veiligheidsprincipes met als belangrijkste doelen:

- het risico en de gevolgen van een incident voor de toekomstige bewoners te verminderen te beperken en
- de hulpdiensten in staat te stellen om het risico zo goed mogelijk te beheersen en z.s.m. effectief hulp te verlenen.

De veiligheidsprincipes zijn:

- **Afstand tot de risico's vergroot de veiligheid**

Woningen zullen als gevolg van geluids-en trillingsnormen op afstand van minimaal 30 m van het spoor gebouwd worden. Dit heeft een positieve invloed op de veiligheid in het plangebied. Het gebied tussen het spoor en de woningen kan prima gebruikt worden voor verkeersdoeleinden of een groenstrook waarin bijv. gerecreëerd kan worden en water worden geborgen. Door het spelen met de hoogte kan een natuurlijke barrière ontstaan tegen uitstroming van vloeistoffen in de richting van de woningen.

Er zullen in het gebied verschillende type woningen gebouwd worden. Een deelgebied met rijwoningen leidt tot de aanwezigheid van meer personen dan in een deelgebied met vrijstaande woningen.

Door in het stedenbouwkundig plan hiermee rekening te houden kan er invloed uitgeoefend worden op de personendichtheden waarbij idealiter de laagste dichtheden aan het spoor worden gesitueerd. Dit leidt tot minder slachtoffers met letaal of ernstige verwondingen.

- **Bouwwerken en omgeving bieden bescherming**

Een gebouw biedt al een mate van bescherming tegen een effecten van een explosie of het binnendringen van toxische stoffen. Uit oogpunt van energieprestatie eisen in het Bouwbesluit, straks Bbl volgt dat de woningen goed geïsoleerd zijn. Een aanwezige mechanische ventilatie moet handmatig afgeschakeld kunnen worden. (artikel 4.124 Bbl) Door gebouwen haaks op het spoor te situeren en het toepassen van blinde gevels word het risico op letsel kleiner. Ook door het beperken van het glasoppervlak per kozijn en hierin dikker glas te plaatsen of het toepassen van beglazing met een kleine kans op scherfwerking, leidt een beperking op van het risico op letsel door rondvliegende scherven. Dit heeft ook een positief effect op de geluidbelasting in de woning.

- **Bouwwerken en gebieden zijn snel en veilig te verlaten**

Het vluchten uit woningen is geen probleem. Voor appartementengebouwen geldt dat men via een trappenhuis of een galerij de begane grond moet bereiken. In dit geval bevinden de vluchtwegen zich idealiter aan de risicoluwe zijde. In het stedenbouwkundig plan moet rekening worden gehouden met vluchtwegen van het spoor aflopend. Dit kunnen ook langzaamverkeersroutes zijn.

- **De omgeving maakt snel en effectief optreden van hulpdiensten mogelijk**

Door bij de inrichting van het gebied rekening te houden met onze richtlijnen beschreven in de beleidsregels bluswater en bereikbaarheid VRBN is het mogelijk om in het plangebied hulp te verlenen. Zoals eerder opgemerkt draagt een weg met bluswatervoorzieningen parallel aan de spoorlijn aan het verbeteren van de bestrijdbaarheid bij incidenten op het spoor. Met deze voorzieningen kan ook in de bluswaterbehoefte in het plangebied worden voorzien.

Mensen zijn bekend met risico's en weten hoe te handelen

Risicocommunicatie houdt met name het bieden van handelingsperspectief in. Dit kan zichtbaar worden gemaakt door een combinatie van informatie aan bewoners of andere aanwezigen en fysiek aangeven van vluchtwegen en schuilplaatsen. De Gemeente Oss is een van deelnemers aan de campagne "op t juiste spoor". Door de beschikbare informatie actief te delen zijn mensen zich bewust van het risico en handelingsperspectief en kunnen deze informatie mee nemen in het besluit om hier te gaan wonen.

Verder adviseren wij om t.b.v. de verantwoording over het groepsrisico zo concreet als mogelijk inzicht te geven in de maatregelen die genomen zullen worden - of overwogen worden om het risico te beperken.

Definitieve bestemmingsplan:

Wij ontvangen graag het definitieve bestemmingsplan ter inzage. Dit is ten behoeve van ons adviesproces en de voorbereiding op het bestrijden van branden, rampen en crisis.

Wij realiseren ons dat vanuit juridisch-planologisch oogpunt niet mogelijk is om het toepassen van veiligheidsprincipes te borgen in planregels. De principes dragen echter bij aan het creëren een veilige leef-en woonomgeving. Wij gaan graag met de mensen die uitvoering aan de ontwikkeling gaan geven

in gesprek om te onderzoeken of en op welke manier de veiligheidsprincipes in het ontwerp van het plangebied en de te bouwen woningen in het gebied vorm kunnen worden gegeven. Wij vragen u om het aanbod bij betrokkenen onder aandacht te brengen.

Reactie gemeente:

Wij nemen de adviezen van de Veiligheidsregio mee bij de verdere planvorming, de nadere uitwerking van het stedenbouwkundig plan en uiteindelijk de tender waarmee marktpartijen worden geselecteerd voor de realisatie van dit project.

Wij zullen het aanbod om in gesprek te gaan over de veiligheidsprincipes meenemen bij deze selectie.
