



's-Hertogenbosch

Vereniging "Zakkend Zand"
T.a.v. de heer O. Schoenmakers
Guldenvliesstraat 11
5211 AM 'S-HERTOGENBOSCH

Uw brief van : 26 mei 2013
Uw kenmerk :
Ons kenmerk : SO/ROS 3944
Datum : 16 augustus 2013

Ref. : G.v.d.Doelen
Tel. : (073) 615 56 48
Fax : (073) 615 53 21
E-mail : g.vanderdoelen@s-hertogenbosch.nl

Onderwerp : Eindverslag inspraak Ruimtelijke onderbouwing P&R aan de Majijweg.

Geachte heer Schoenmakers,

Op 26 mei 2013 heeft u een inspraakreactie ingediend op de ruimtelijke onderbouwing en het conceptbouwplan voor de bouw van een P&R voorziening voor ca. 850 parkeerplaatsen aan de Majijweg.

Op 13 augustus 2013 hebben burgemeester en wethouders een raadsinformatiebrief vastgesteld, waarin de gemeenteraad wordt geïnformeerd over de ruimtelijke onderbouwing en het vaststellen van het eindverslag Inspraak. Uw reactie is voorzien van gemeentelijk commentaar in het eindverslag Inspraak dat onderdeel uitmaakt van de ruimtelijke onderbouwing. Voor het uitgebreide commentaar op uw reactie verwijs ik u naar het eerder genoemde eindverslag inspraak dat u bij deze brief ontvangt.

De ingekomen inspraakreacties hebben geleid tot enige aanpassing van het bouwplan. Voorts wordt de aanpassing van de Lekkerbeetjesstraat gezien als reconstructie van een weg en wordt een uitgebreide monitoring als gevolg van de bouw- en saneringswerkzaamheden toegezegd. Voor de uitgebreide motivering verwijs ik u naar het eerder genoemd eindverslag Inspraak.



's-Hertogenbosch

Nadat de initiatiefnemer van het bouwplan voor de bouw van de P&R voorziening de definitieve aanvraag om een omgevingsvergunning heeft ingediend, wordt het ontwerpbesluit om af te wijken van het bestemmingsplan samen met de ruimtelijke onderbouwing wederom gedurende zes weken ter inzage gelegd. Tijdens deze termijn kan iedereen zienswijzen naar voren brengen. U wordt daarover te zijner tijd geïnformeerd.

Als u vragen hebt over de procedure, het bouwplan of de ruimtelijke onderbouwing, kunt u bellen met de heer G.A.M. van der Doelen van mijn afdeling via telefoonnummer (073) 615 56 48.

Hoogachtend,
Het hoofd van de afdeling Ruimtelijke Ordening en Stedenbouw,

ir. S. van der Beek

Eindverslag inspraak

Vooroverleg en inspraak

Vooroverleg

In het kader van het overleg als bedoeld in artikel 3.1.1 het Besluit ruimtelijke ordening is het concept-nieuwbouwplan toegezonden aan de volgende instanties:

- Provincie Noord-Brabant
- Waterschap Aa en Maas

De provincie Noord Brabant heeft bij schrijven van 27 mei 2013 medegedeeld dat de voorontwerp-omgevingsvergunning geen aanleiding geeft tot het maken van opmerkingen. Daarnaast heeft Waterschap Aa en Maas per email (d.d. 28 mei 2013) medegedeeld geen opmerkingen te hebben op de waterparagraaf.

Inspraak.

Ingevolge de gemeentelijke Inspraakverordening is voor de realisering van uitbreiding en bouw van een Park & Ride voorziening (hierna te noemen: P&R) voor ca. 850 parkeerplaatsen aan de Majijweg een inspraakprocedure gevoerd. Met ingang van 15 april 2013 heeft het conceptbouwplan en de bijbehorende ruimtelijke onderbouwing gedurende zes weken voor een ieder ter inzage gelegen, met de mogelijkheid om binnen die periode op het plan te reageren. Daarnaast is op 15 mei 2013 een openbare inspraakavond gehouden. Tijdens deze avond is het plan toegelicht en bestond de mogelijkheid om mondeling op het plan te reageren. Er zijn 20 schriftelijke inspraakreacties binnengekomen.

Hieronder zijn de ingekomen inspraakreacties samengevat weergegeven en voorzien van commentaar. In de paragrafen 1 t/m 5 zal worden ingegaan op de meest essentiële inspraakreacties. In paragraaf 1 wordt ingegaan de vraag op waarom de uitbreiding P&R aan de Majijweg moet plaatsvinden. In paragraaf 2 wordt beantwoord waarom de uitbreiding past binnen het gemeentelijk beleid. In paragraaf 3 wordt ingegaan op de verkeersaspecten en de bereikbaarheid na de uitbreiding van de P&R. Paragraaf 4 gaat nader in op de onderliggende onderzoeken ten aanzien van geluid, lucht, trillinghinder en monitoring in relatie met de bouwwerkzaamheden en de bodemsanering. In paragraaf 5 wordt nader ingegaan op de stedenbouwkundige inpassing van de nieuwbouw. Vervolgens zijn de ingediende inspraakreacties per reclamant samengevat en voorzien van een beoordeling, waarbij mogelijk is verwezen naar bovengenoemde paragrafen. Dat een inspraakreactie samengevat is weergegeven, betekent niet dat die onderdelen van de reactie die niet expliciet worden genoemd, niet bij de beoordeling zijn betrokken. De inspraakreacties zijn in zijn geheel beoordeeld. Van de eerder genoemde inspraakavond is een verslag gemaakt, dat onderdeel uitmaakt van de Ruimtelijke Onderbouwing. De op deze avond ingebrachte mondelinge reacties zijn in het gemeentelijke commentaar meegewogen.

1. Waarom uitbreiding P&R aan de Majijweg?

In het actieplan "Groei op het Spoor" wordt door het Rijk ingezet op groei van het gebruik van de trein. Een uit dit actieplan voortvloeiend stap is het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS). De centrale positie van 's-Hertogenbosch (mogelijkheden vanuit 's-Hertogenbosch naar Utrecht-Amsterdam-Eindhoven-Maastricht -Breda en Nijmegen) betekent dat volgens genoemd programma er uiterlijk in 2020 iedere 10 minuten een intercity stopt. Vast staat dat 's-Hertogenbosch door zijn centrale ligging een grote regionale aantrekkingskracht heeft. Als gevolg van deze gunstige ligging en alle ontwikkelingen op en rond het spoor is de verwachting dat het aantal treinreizigers van circa 22.000 per dag in 2009 groeit naar 33.000 reizigers per dag in 2020. Parallel aan de groeiverwachtingen van het aantal treinreizigers groeit ook de behoefte aan P&R plaatsen. De totale behoefte aan P&R plaatsen voor 's-Hertogenbosch bedraagt (als gevolg van het actieplan "Groei op het spoor" in 2020) circa 1200 parkeerplaatsen. Voor de korte termijn (2014) heeft de NS een directe parkeerbehoefte aan ca. 868 P&R plaatsen.

In de huidige situatie zijn er bij het centraal station 626 P&R plaatsen beschikbaar die gericht zijn op gebruikers van deze plaatsen en die de stad uit gaan met de trein. Deze locaties zijn:

- . 82 parkeerplaatsen aan de Parallelweg;
- . 162 parkeerplaatsen aan de Magistratenlaan;
- . 382 parkeerplaatsen aan de Maijweg;

Er bestaat op dit moment dus een actueel tekort van ca. 242 P&R plaatsen.

Van de thans nog beschikbare P&R parkeerplaatsen zullen de 82 P&R plaatsen aan de Parallelweg in verband met het doortrekken van de Parallelweg verdwijnen. Dit betekent dat het actuele tekort oploopt naar ca. 324 P&R parkeerplaatsen waarvoor een oplossing is gezocht in de omgeving van de Maijweg.

Huidige parkeersituatie in het projectgebied omgeving Maijweg.

Op dit moment is het gebied al voor een groot gedeelte in gebruik als parkeerterrein op maaiveld. Het terrein is verdeeld in 3 gedeelten. In het noordelijk deel ligt een P&R terrein met een capaciteit van 382 parkeerplaatsen.

Aan de zuidzijde liggen twee parkeerterreinen met eigen toegangen op de Maijweg en met een capaciteit van in totaal 100 parkeerplaatsen. Deze terreinen worden gebruikt door Essent en het aan de Koningsweg gevestigde Koningshuis. Deze 100 parkeerplaatsen zijn niet beschikbaar voor P&R – gebruikers.

Totaal zijn er in de huidige situatie dus 482 parkeerplaatsen. Met de realisatie van een P&R-voorziening van ca. 850 parkeerplaatsen aan de Maijweg, waarvan 100 parkeerplaatsen niet beschikbaar voor P&R, en de bestaande 162 P&R-plaatsen aan de Magistratenlaan komt het aantal P&R-plaatsen op 912. Zoals hierboven is aangegeven bedraagt de actuele behoefte 324 P&R plaatsen. Met het voorgesteld plan worden er dus feitelijk 368 extra P&R plaatsen gerealiseerd en wordt het actuele tekort (324 ppl) met 368 parkeerplaatsen opgevangen.

Er is vervolgens gekeken waar deze P&R parkeerplaatsen het beste gerealiseerd kunnen worden. Hierbij zijn zowel de gebieden en terreinen aan de west- als oostzijde van het spoor onderzocht en beoordeeld. Belangrijke criteria bij deze zoektocht zijn geweest: bereikbaarheid, beschikbaarheid terreinen, de streef loopafstanden, de inzet van beschikbare middelen (eigendom, kosteneffectiviteit) en de mogelijkheid om combinaties van werken uit te voeren (sanering en bouw garage).

a. Bereikbaarheid.

Vanuit de bereikbaarheid van een P&R voorziening bezien verdient een ligging aan de westzijde van het spoor (Magistratenlaan/Parallelweg) de voorkeur. De Magistratenlaan is namelijk aangewezen als doorstroom as voor autoverkeer. Na doortrekking van de Parallelweg (gereed in 2015) ontstaat er een nieuwe verbinding tussen de zuidelijke Randweg en de Zandzuigerstraat. Deze as vormt de zuidwestelijke ontsluiting van de stad. De aansluiting van P&R parkeerplaatsen op deze doorstroom as ten opzichte van de binnenstadsring heeft in principe de voorkeur.

Het P&R terrein aan de Maijweg betreft een reeds bestaande P&R voorziening (die in eigendom is van de NS) die goed functioneert, voldoet aan de eisen die door de NS aan een P&R functie gesteld worden en tegemoet komt aan de behoefte van langparkeerders die de stad per trein uitgaan. Zoals gezegd functioneert het maaiveld van dit terrein al als P&R terrein.

De bereikbaarheid van het P&R terrein aan de Maijweg is sinds de aanleg van de Randweg (2011) aanzienlijk verbeterd. De Randweg heeft immers voor een aanzienlijke verkeersafname gezorgd op de binnenstadsring (Willems- en Wilhelminaplein en de Koningsweg). Door van een bestaande onbebouwde voorziening (wat op basis van het vigerende bestemmingsplan is toegestaan) een gebouwde voorziening te maken in twee bouwlagen, waarvan één verdiept, zijn wij van mening dat in deze situatie van een functioneel alleszins acceptabel alternatief kan worden gesproken. Bovendien is er sprake van zorgvuldig ruimtegebruik door het gebruik binnen de bestaande gronden te intensiveren.

b. Beschikbaarheid terreinen.

Het aantal beschikbare terreinen voor P&R parkeerplaatsen (voor totaal ca. 1200 in 2020) is beperkt evenals de mogelijkheden tot uitbreiding van de bestaande P&R terreinen. Tussen de spoorzone (het

eigendom van Prorail) en de Magistratenlaan is te weinig ruimte aanwezig om de beoogde aantal P&R parkeerplaatsen op een kwalitatief acceptabele en kosteneffectieve wijze uit te breiden.

Realisering van P&R parkeerplaatsen aan de Parallelweg een paar honderd meter noordelijker dan de bestaand 82 P&R plaatsen behoort theoretisch tot de mogelijkheden. Het optionele terrein is echter op korte termijn niet beschikbaar en wordt in samenhang ontwikkeld met het wijkplan voor Boschveld. Dit terrein is bovendien niet geschikt om aan de totale P&R behoefte te kunnen voldoen. Wel wordt bekeken of dit optionele terrein voor de langere termijn (2020) kan voorzien om de resterende behoefte aan P&R parkeerplaatsen op te vangen. Het P&R terrein aan de Majijweg is al bestaand, onmiddellijk beschikbaar en is relatief eenvoudig uit te breiden.

c. Loopafstanden.

De NS hanteert een streef loopafstand tussen de P&R locatie tot aan de ingang van het station. Deze streef afstand bedraagt ca. 300 meter. Van alle genoemde locaties (Majijweg, Magistratenlaan en Parallelweg) is de minimum/maximum loopafstand bepaald.

Majijweg	min.	260 mtr	max.	580 mtr
Parallelweg	min.	130 mtr	max.	360 mtr
Magistratenlaan	min.	65 mtr	max.	500 mtr
Optie Parallelweg	min.	460 mtr	max.	585 mtr

De optie Parallelweg blijkt de grootste loopafstand te hebben tot de ingang van het station. De Magistratenlaan ligt gunstig. De locatie aan de Majijweg voldoet aan de streefloopafstand en is een acceptabel alternatief.

Conclusie.

Samenvattend is de reeds bestaande P&R voorziening (die in eigendom is van de NS) een voorziening die goed functioneert, voldoet aan de eisen van een P&R functie en tevens beschikbaar is, waar de uitbreiding relatief eenvoudig kan worden uitgevoerd en die voldoet aan de behoefte van treinreizigers die hun voertuig lang willen parkeren bij het station. Zoals eerder is gesteld functioneert het maaiveld van dit het terrein aan de Majijweg al als P&R terrein. Door van een bestaande onbebouwde voorziening (wat op basis van het vigerende bestemmingsplan is toegestaan) een gebouwde voorziening te maken in twee bouwlagen, waarvan één verdiept, zijn wij van mening dat in deze situatie uitbreiding van de capaciteit zowel ruimtelijk als functioneel aanvaardbaar mag worden geacht.

2. Past de uitbreiding binnen het gemeentelijk beleid.

De doelstelling van het gemeentelijk beleid is om de stad bereikbaar, leefbaar en economisch aantrekkelijk te houden. Dit is vastgelegd in de Ontwerp Koersnota Hoofdinfrastructuur en in het uitwerkingsplan Koersnota Hoofdinfrastructuur 's-Hertogenbosch. Een uitvloeisel van genoemde doelstelling is om het aantal autoverplaatsingen te verminderen ten gunste van het openbaar vervoer en de fiets. De geplande P&R voorziening heeft geen negatieve maar juist positieve effecten op het streven om het openbaar vervoer te stimuleren. Een P&R voorziening is een parkeervoorziening bij een halte of station die bedoeld is voor automobilisten die vervolgens met openbaar vervoer verder reizen. Er zijn twee typen P&R concepten te onderscheiden. Het betreft een P&R locatie in het centrum nabij het station of een P&R locatie aan de rand van de stad. De beoogde P&R locatie aan de Majijweg kan worden gekenmerkt als P&R nabij het station. Deze P&R locatie heeft tot doel dat de auto alhier wordt gestald als voor- en natransport van een treinreis. Voorts heeft deze locatie als kenmerk dat deze voorziening overwegend wordt gebruikt voor woon-werk en zakelijk verkeer dat de stad uitgaat, dat er minimaal een dagdeel wordt geparkeerd en is er een voordeeltarief voor parkeren in combinatie met een treinreis.

Een P&R voorziening aan de rand van de stad kenmerkt zich door woon-werk-zakelijk en bezoekersverkeer dat de stad in gaat, waar de auto wordt gestald en verder wordt gereisd naar de stad met openbaar vervoer (bus/tram) en gebruikt wordt voor bezoekers naar de stad. Hier bestaat er een voordeeltarief voor parkeren in combinatie met een buskaart. Als voorbeeld van dit type P&R worden de P&R locaties aan de Vlijmenseweg, Stadionlaan en Pettelaarpark bedoeld. Bij alle twee genoemde typen P&R locaties is stimulering van het openbaar vervoer het uitgangspunt. Dezelfde stimulans wordt gegeven voor de fietsers, door fietsenstallingen bij het station uit te breiden voor

fietzers die verder reizen met de trein. De fiets is dan eveneens voor- en natransportmiddel voor de trein.

De stelling van insprekers dat het beleid zich richt op het zoveel mogelijk creëren van een autoluwe binnenstadsring is op zich juist. Daarom is om dit te bewerkstelligen de Magistratenlaan/Parallelweg aangewezen als doorstroomas voor het autoverkeer. De verkeersaantrekkende werking van deze wegen zorgt voor vermindering van het verkeer in en om de binnenstad.

Als gevolg van de doortrekking van de Parallelweg verdwijnen er 82 P&R parkeerplaatsen aan de Parallelweg. Naast de behoefte om in 2020 over circa 1200 P&R plaatsen te beschikken is gekeken waar deze gerealiseerd zouden moeten. Zoals al eerder is gesteld zou uitbreiding van de P&R locatie Magistratenlaan de voorkeur hebben. Hiervoor ontbreekt echter de ruimte. Het bestaande P&R terrein aan de Maijweg is gezien de ligging een goed alternatief. Het terrein is direct via de Lekkerbeetjesstraat ontsloten op de Koningsweg. De Koningsweg wordt na de doortrekking van de Parallelweg sterk ontlast, waardoor een goede bereikbaarheid van de P&R voorziening aan de Maijweg gewaarborgd is en voldaan wordt aan het gestelde kader van een goede bereikbaarheid en verkeersafwikkeling van de voorziening.

Resumerend kan de conclusie worden getrokken dat met de uitbreiding van de P&R locatie aan de Maijweg stimulering van het openbaar vervoer wordt bewerkstelligd. Met de geplande uitbreiding wordt de binnenstadsring bovendien niet onevenredig belast. Het verkeer naar de P&R locatie aan de Maijweg is namelijk bestemmingsverkeer en geen doorgaand verkeer. Bovendien behoeft dit bestemmingsverkeer niet in de woonwijk 't Zand te zijn en zal dit verkeer 't Zand daarom ook niet extra belasten.

De gemeenteraad heeft op 22 januari 2013 registratienr. 97589, het besluit genomen om op lange termijn te groeien naar een systeem waarbij 50% van de benodigde bezoekersplaatsen op transferia is gelegen en 50% in en om de binnenstad. De binnenstad is daarbij gedefinieerd rondom de binnenstadsring, waarvan de Koningsweg onderdeel uitmaakt.

Voor die laatste 50% bezoekersparkeerplaatsen in de binnenstad geldt dat het grootste deel daarvan in parkeergarages aan de rand van de binnenstad wordt gerealiseerd. Primair wordt hiervoor de parkeergarages Stationsplein, Vonk&Vlam-terrein/Hekellaan, Arena, Wolvenhoek ingezet.

Op piekmomenten (enkele malen per jaar) is er in de binnenstad echter sprake van een parkeerprobleem, vooral door de vele bezoekers. Hiervoor wordt gezocht naar extra parkeercapaciteit, zoals P+R station, Paleiskwartier (tijdelijk) en parkeerplaatsen van bedrijven in en om de binnenstad. De uitbreiding van P+R Maijweg draagt dus bij aan het opvangen van een incidentele extra parkeerbehoefte op de piekmomenten. Daarnaast zal de P&R voorziening niet elke dag 24 uur per dag bezet zijn. De P&R voorziening biedt daardoor de nodige flexibiliteit om een incidenteel alternatief te bieden voor kort- en langparkeerders van de binnenstad en directe omgeving.

De beoogde uitbreiding van de P&R aan de Maijweg past dan ook binnen de geldende beleidskaders van de gemeente 's-Hertogenbosch.

3. Verkeersaspecten/bereikbaarheid na de uitbreiding van de P&R.

Zowel op de inspraakavond als via de ingekomen schriftelijke inspraakreacties worden grote zorgen geuit over de toename van autoverkeer in de woonwijk als gevolg waarvan de woonwijk in veel gevallen onbereikbaar zal zijn. Ten aanzien van deze geuite bezwaren wordt het volgende opgemerkt. In zijn algemeenheid wordt bij de beoordeling van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in 's-Hertogenbosch gebruik gemaakt van het regionale verkeersmodel. Dit regionale verkeersmodel is gebouwd met 10 gemeenten, de Provincie Noord-Brabant en Rijkswaterstaat en mag als betrouwbaar worden beschouwd. Tevens is het verkeersmodel bestuurlijk vastgesteld en besloten is dat hiermee berekeningen mogen worden uitgevoerd voor toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen. Met dit model kunnen voorspellingen worden gedaan van toekomstige verkeersstromen. Dit verkeersmodel is ook voor de berekeningen van de verkeersstromen als gevolg van de uitbreiding van P&R capaciteit toegepast. Het verkeersmodel is voor een analyse van deze schaal en aard feitelijk te grof. Het verkeersmodel is daarom ook nog aangevuld met extra locatie specifieke gegevens om een goede weergave van de werkelijkheid te beschrijven.

De uitkomsten van het verkeersmodel (verkeersintensiteiten per wegdeel) worden beoordeeld aan de hand van de functie die de betreffende wegen in het stedelijk gebied vervullen. Zo is de Koningsweg een stedelijke gebiedsontsluitingsweg, zijn de Lekkerbeetjesstraat en de Maijweg erftoegangswegen binnen een verblijfsgebied, waarvan de Lekkerbeetjesstraat een buurtontsluiting vervult. (bron raadsvoorstel wegategorisering gemeente 's-Hertogenbosch januari 2005 registratienr. 05007).

Er is geen wettelijk voorschrift waaraan de intensiteit op wegen binnen een verblijfsgebied getoetst kan/moet worden. Binnen een 30-km zone wordt een intensiteit tot ca. 6000 mvt/etmaal op basis van ervaringen aanvaardbaar geacht.

a. Lekkerbeetjesstraat.

In een aantal reacties is gesteld dat er sprake is van een enorme onaanvaardbare verkeerstoename op de Lekkerbeetjesstraat.

Op basis van de gegevens van het verkeersmodelberekeningen zal de verkeerstoename 1800 mvt/etmaal zijn en stijgen van 4500 mvt/etmaal naar 6300 mvt/etmaal. In deze toename zijn alle relevante ontwikkelingen in het gebied betrokken (Essent, Koningsweg 101, uitbreiding P&R Maijweg en de toename van het autogebruik van 1% per jaar, de zogenaamde autonome ontwikkeling). Op grond van deze uitkomsten zijn wij van oordeel dat gesproken kan worden van een aanvaardbaar niveau van verkeersbelasting voor deze buurtontsluitingsweg.

Naar aanleiding van de inspraakreacties dat er in de Lekkerbeetjesstraat nu al sprake is van chaotische taferelen en wordt gevraagd om aan te geven hoe lang de wachtrij in de Lekkerbeetjesstraat zal zijn wordt het volgende opgemerkt.

In het rapport van Goudappel "Analyse uitbreiding P & R Maijweg" van december 2012 is in bijlage 1 het berekeningsresultaat opgenomen van de cyclustijden en de wachtrijen die op de Koningsweg en de Lekkerbeetjesstraat ontstaan.

Uit die berekeningen volgt dat de cyclustijden van de verkeersregeling zeer kort zijn – respectievelijk 61 seconden en 51 seconden voor de ochtend en de avondspits in de toekomstige situatie 2020 met de P&R uitbreiding. De rijstrookindeling voor de Lekkerbeetjesstraat is hierbij aangepast. De gunstige effecten van de maatregelen op de binnenstadsring (autoluwe binnenstadsring) zijn nog buiten beschouwing gelaten.

Voor de Lekkerbeetjesstraat – die een lengte heeft van ca. 33 meter - ontstaan langere wachtrijen tot 60 meter (ca. 10 auto's). Dit is geen ongebruikelijke rij voor een verkeerslicht. Voor de helft van de wachtrij is dus plaats op de Lekkerbeetjesstraat en voor het restant zal die wachtrij een plek vinden op de beschikbare ruimte van de Maijweg-zuid richting Willemsstraat (beschikbaar 90 meter), voor een beperkt deel op de Maijweg-noord nabij de huisnummers 70 t/m 78 en deels op het P&R terrein zelf achter de slagbomen. Door de lage cyclustijd van ca. 60 seconden zal er sprake zijn van een vlotte doorstroming bij de verkeerslichten, ondanks dat de wachtrij zich over de drie genoemde richtingen verdeelt. Van echte stagnatie of filevorming zal naar onze mening dus geen sprake zijn.

b. Koningsweg.

De verkeersintensiteit op de Koningsweg-noord zal ten gevolge van de aanleg van de Randweg en de Parallelweg 2^e fase aanzienlijk dalen van 15.900 mvt/etmaal naar 13.300 mvt/etmaal. Op het deel van de Koningsweg ten zuiden van de aansluiting met de Lekkerbeetjesstraat wordt een daling verwacht van 13.900 naar 10.900 mvt/etmaal. Indien de gemeenteraad op 10 september 2013 het besluit neemt om in te stemmen met de aanpak van de autoluwe binnenstadsring, dan zal het aantal verkeersbewegingen op de binnenstadsring op lange termijn nog verder afnemen. Met deze ontwikkeling is overigens met de berekeningen voor de beoogde parkeergarage nog geen rekening gehouden. De thans voorliggende berekeningen gaan dus uit van een worst-case scenario. De toename van het aantal verkeerswegingen als gevolg van de uitbreiding P&R voorziening (ca 650 tot maximaal 850 mvt) zal zich deels in zuidelijke en deels in noordelijke richting over de Koningsweg verspreiden en zal derhalve zeer beperkt zijn. De wachtrijen op de Koningsweg zijn van een omvang dat gesteld kan worden dat de wachtrijen goed opgesteld kunnen worden. Op grond van het vorenstaande is de gemeente van oordeel dat ondanks de uitbreiding van de P&R (zeker op langere termijn) gesproken kan worden van een verbetering van de verkeerssituatie op de Koningsweg.

Maijweg en omgeving.

De verkeersintensiteiten in de Maijweg zullen als gevolg van het verplaatsen van de in- en uitrit van het parkeerterrein enigszins afnemen met ca. 150 mvt/etmaal tot een niveau van 2250 mvt/etmaal. Van belang is dat de verkeersafwikkeling op het kruispunt Lekkerbeetjesstraat-Koningsweg vlot kan afwikkelen. Indien dat niet het geval zou zijn dan bestaat er een kans op het ontstaan van sluipverkeer.

Zoals onder het kopje "Lekkerbeetjesstraat" al is vermeld, zal volgens de uitgevoerde berekeningen de verkeerafwikkeling in de Lekkerbeetjesstraat vlot verlopen, doordat er korte cyclustijden in de verkeersregeling worden gerealiseerd. Vooralsnog blijkt uit de berekeningen dat geen sluipverkeer zal ontstaan. Het is echter op voorhand nooit geheel uit te sluiten. Uiteraard worden na de planrealisatie de maatregelen gemonitord en beoordeeld. Eventuele aanvullende circulatiemaatregelen of plaatsen van verkeersborden die het inrijden van de Maijweg verbieden, behoren tot de mogelijkheden om te voorkomen dat de gevreesde overlast daadwerkelijk ontstaat. Vooralsnog wordt dit niet noodzakelijk geacht.

Samenvattend.

In het totale gemeentelijke verkeersbeleid is voorzien in de aanleg van doorstroommassen (de Randweg, de Parallelweg 2^{de} fase) en een autoluwe binnenstadsring. Het doorgaande verkeer wordt uit de binnenstad gehaald en naar de doorstroommassen geleid.

De bereikbaarheid van het centrum zal daardoor verbeteren en ruimte bieden om voor toekomstige ontwikkelingen.

Het verkeer naar de P+R Maijweg betreft bestemmingsverkeer (station) en geen doorgaand verkeer: In principe is deze P&R locatie bedoeld voor langparkeerders die de stad met de trein verlaten. De P&R behoefte is berekend voor 2020. Tussentijd wordt de P&R garage incidenteel ook in daluren gebruikt voor binnenstadbezoekers en voor bedrijven. Daarmee past deze ontwikkeling dus binnen de ambities van de Koersnota. De geprognosticeerde verkeersintensiteiten blijven binnen de gestelde grenzen en kaders voor dit type wegen. Bovendien blijkt dat het verkeer zowel nu als in de toekomst goed af te wikkelen is.

4. Milieuaspecten.

a. Geluid.

Veel inspraakreacties hebben betrekking op de vrees voor onaanvaardbare toename van wegverkeerslawaai als gevolg van de toename van autoverkeer in het gebied.

In het uitgevoerde akoestisch onderzoek (rapport van 15 maart 2013 is aangetoond dat voor de Koningsweg en Maijweg nauwelijks c.q. zeer beperkte verschillen qua geluidsbelasting zijn te verwachten. Voor de Lekkerbeetjesstraat met de hoekpunten Koningsweg en Maijweg is een toename van geluidsbelasting te verwachten van ca. 2 dB. In het onderzoek zijn gebruikelijke uitgangspunten, randvoorwaarden en richtlijnen ten aanzien van rijnsnelheid, wegtype, kruispuntcorrecties e.d. toegepast. Aanvankelijk is uitgegaan van het gegeven dat er geen sprake is van reconstructie van een weg, omdat volgens de definitie alleen sprake is van een reconstructie indien er fysieke wijzigingen op of aan een bestaande weg optreden en waarbij als gevolg van deze verandering de geluidsbelasting met (afgerond) 2 dB of meer toeneemt. Naar aanleiding van de reacties op de inspraakavond en de schriftelijk ingediende reacties wordt alsnog uitgegaan van reconstructie van een weg in het kader van de Wet geluidhinder. Hiervoor is een aanvullend akoestisch onderzoek uitgevoerd voor met name de woningen aan de Lekkerbeetjesstraat. (akoestisch onderzoek 26 juni 2013, projectnr. 192036.17395.00). Uit dit onderzoek blijkt de woningen Lekkerbeetjesstraat 1,3, 3a, 5, 7 9, 11 en Maijweg 79 een belasting hebben tot maximaal 60 dB, hetgeen een toename van maximaal 2 dB ten opzichte van de huidige voorkeursgrenswaarden. De geluidsbelasting op de gevels van de geluidgevoelige bestemmingen kan worden gereduceerd door maatregelen aan de bron of in het overdrachtsgebied. Een mogelijkheid is beperking van het verkeer door omleiding of anderszins. Dit is in voorliggende situatie niet mogelijk omdat de verkeersstroom door de Lekkerbeetjesstraat bijna uitsluitend bestemmingsverkeer betreft met de kortste aansluiting naar de parkeerbestemming, terwijl beperking van de P&R voorziening zelf in strijd is met de projectdoelstelling. Maatregelen aan het wegdek zijn gelet op de lage snelheid niet effectief. Een andere maatregel zou kunnen zijn afscherming van het geluid in de vorm van een geluidsscherm. Dit is vanuit stedenbouwkundig en landschappelijke inpassing echter niet gewenst.

Nu maatregelen aan de bron en overdracht niet of nauwelijks effectief en/of doelmatig zijn is onderzoek gedaan om aan de eerder genoemde woningen maatregelen te treffen. Voor deze woningen zal, mits doelmatig, aan de eigenaar/bewoner een isolatiepakket worden aangeboden. Bovendien zal een procedure worden gevoerd om voor de woningen een hogere waarde vast te stellen.

De geluidsbelasting van het rijdende verkeer in en op de P&R-voorziening is uitvoerig onderzocht is het akoestisch onderzoek (d.d. 5 maart 2013 Gz110576abA1.kt). Door de verdiepte ligging en door

middel van een borstwering op het parkeerdek en aanpassing van de hellingbanen, zijn voor de dag, avond en nacht geluidswaarden berekend die ongeveer overeenkomen met het referentieniveau van het spoorweglawaai en wegverkeerslawaai. Gelet op de ligging van deze P&R-voorziening, het type omgeving en het gegeven dat nu al sprake is van een parkeerterrein, terwijl de P&R-voorziening enigszins, zij het beperkt, wordt terug gelegd, is geconcludeerd dat sprake is van een aanvaardbare geluidsbelasting.

Er zijn ook inspraakreacties binnengekomen die betrekking hebben op geluidsoverlast als gevolg van toename op het spoor. Alhoewel deze reacties los staan van de beoogde P&R voorziening wordt het volgende opgemerkt.

Tussen de sporenbundel en de P&R voorziening zal ter hoogte van de Lekkerbeetjesstraat tot de Guldenvlietstraat een geluidsscherm van 5 meter hoog en 225 meter lang worden gebouwd. Hiermee zullen een groot aantal woningen (64 stuks) aan de Majijweg aanzienlijk worden ontlast. Voor de overige woningen aan deze zijde van het spoor (van de Guldenvlietstraat richting Hertogstraat) was de geluidsbelasting onvoldoende hoog voor een saneringsaanpak. De P&R voorziening zal hier wel enige reductie van de geluidsbelasting bieden.

In het kader van het nieuwste voornemen vanuit het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) voor het spoor tussen Meteren en Boxtel via 's-Hertogenbosch zal uiteraard een nieuwe verkenning naar de eventuele extra geluidsbelasting worden gedaan. Daarbij hoort een afweging van maatregelen. De gemeente is in de richting van het Rijk en Prorail uiterst alert dat onderzoek en mogelijke maatregelen adequaat worden uitgevoerd.

b. Lucht.

Er zijn veel inspraakreacties ingediend over de luchtkwaliteit en met name over de toename van fijn stof. Uit het luchtkwaliteitsonderzoek dat bij de Ruimtelijke Onderbouwing ter inzage heeft gelegen blijkt dat, uitgaande van een worst-case-scenario (verkeerscijfers, wegtype "canyon" en stagnatie) zowel bij de oplevering als later (2015 en 2023) aan de wettelijke grenswaarden voor fijn stof en stikstofdioxide zal worden voldaan. De bijdrage van de uitbreiding van de P&R-voorziening aan de totale belasting van fijn stof is berekend als relatief beperkt.

Er is vanwege alle bezorgdheid en om elke twijfel weg te nemen een second opinie laten uitvoeren door Adviesbureau Peutz b.v.. d.d. 19 juli 2013. In dit luchtkwaliteitsonderzoek is een nog meer geavanceerde methode gebruikt, die beter geschikt is voor meer complexe situaties en bovendien zijn meerdere rekenposities waar onder aan de Majijweg genomen. Ook in dit onderzoek is uitgegaan van hetzelfde worst-case-scenario, waarin nu ook de in- en uitrit en de verkeersbewegingen van de P&R voorziening als "activiteit" zelf zijn betrokken, wat overigens op zichzelf niet verplicht is. Bovendien zijn de meest actuele data voor wat betreft de generieke invoergegevens zoals de achtergrondconcentraties gebruikt.

De resultaten voor de Lekkerbeetjesstraat, Majijweg en Koningsweg laten zien dat voor wat betreft stikstofoxide goed, respectievelijk voor wat betreft fijn stof ruimschoots aan de gestelde jaargemiddelde immissieconcentraties voldaan wordt. Ook de uurgemiddelde grenswaarde voor stikstofdioxide, noch het aantal dagen van het daggemiddelde voor fijn stof worden overschreden. De bijdrage van de uitbreiding van de P&R voorziening aan de totale belasting wordt ook in dit onderzoek als relatief beperkt(-er) gekwalificeerd.

De berekende cumulatie op rekenpunten op het trottoir in het onderzoek van Adviesbureau Peutz b.v. geeft ten opzichte van het berekeningsmodel van het eerder onderzoek van bureau Goudappel en Coffeng een aanzienlijk gunstiger beeld.

Na het uitvoeren van genoemde second opinie kan het volgende worden geconcludeerd. Aangezien is uitgegaan van een worst-case-scenario en de toename als gevolg van de uitbreiding van de P&R voorziening relatief beperkte is, terwijl de komende jaren in zijn algemeenheid de achtergrondconcentraties zullen worden teruggedrongen en bovendien de Koningsweg op kortere termijn (aanleg verlengde Parallelweg) en naar verwachting ook op langere termijn (binnenstadsring) autoluwer zal worden gemaakt, kan de luchtbelasting aanvaardbaar worden geacht.

c. Trillingshinder

Naar aanleiding van de stelling dat een gebouwde constructie met een lengte van 350 al bestaande trillingen van het spoor mogelijk zal versterken wordt het volgende opgemerkt.

In zijn algemeenheid kan worden gesteld dat een bouwwerk, in dit geval de gebouwde parkeervoorziening, in het overdrachtsgebied tussen een trillingsbron i.c. het spoor en de

woningblokken aan de zijde van de Majijweg, Koningsweg etc. niet zal versterken. Eerder is aan te nemen dat sprake zal zijn van een zekere dempende werking.

Deze aanname wordt bevestigd uit de conclusie van een nader onderzoek dat is verricht door het bureau Alcedo, Adviseurs voor o.a. trillingen en bouwfysica d.d. 12 juni 2013. Hieruit blijkt dat de gebouwde parkeervoorziening namelijk in principe gelijk werkt aan een voorziening in het overdrachtsgebied die specifiek met betrekking tot trillingen wordt toegepast, zijnde een betonnen wand, sleuf met EPS of andere gelijksoortige voorziening. De bouw van de parkeervoorziening met fundament zal door deze wand en bouwmasse de trillingen in de bovenlaag van de bodem onderbreken i.c. verzwakken, althans niet versterken.

De door sommige insprekers aangehaalde trilling problematiek als gevolg van het spoor staat feitelijk los van de beoogde P&R voorziening. De problematiek is bij de gemeente uiteraard wel bekend en heeft de nodige aandacht. In de procedure van het Tracébesluit "Sporen in den Bosch" is dat aan Prorail en het Rijk ook duidelijk gemaakt. Bij het komende spoorse project van de uitwerking van Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) Meteren-Boxtel zal de gemeente zich inzetten om hiervoor volle aandacht te krijgen.

d. Monitoring in relatie tot bouw- en saneringswerkzaamheden.

Door verschillende insprekers is naar voren gebracht dat de bouw van Essent in het verleden al veel schade heeft veroorzaakt en dat de voorgenomen bodemsanering opnieuw veel schade zal veroorzaken. De bouw van Essent en de uit te voeren bodemsanering aan de Majijweg zijn niet te vergelijken. De bouw- en grondwerkzaamheden van Essent gingen veel verder en waren veel ingrijpender dan de beoogde grondwerkzaamheden voor de bodemsanering. Er is bij Essent veel dieper gegraven dan bij de parkeergarage het geval zal zijn. Bovendien zijn de graafwerkzaamheden van veel beperktere duur.

Monitoring bodemsanering.

Reeds in 2008 is een saneringsonderzoek uitgevoerd en als gevolg van de geconstateerde vervuiling een saneringsplan opgesteld. Op grond van dit saneringsplan is door de Provincie een beschikking afgegeven om de saneringswerkzaamheden uit te voeren. Deze saneringswerkzaamheden door de NS staan feitelijk los van de bouw van de P&R voorziening, maar ze zijn nog niet uitgevoerd omdat de NS werk met werk wil maken. De bodemsanering maakt formeel dan ook geen deel uit van deze ruimtelijke procedure.

Ter informatie over de bodemsanering en de monitoring wordt desalniettemin het volgende opgemerkt.

De sanering vindt plaats op een gedeelte van het terrein van NS langs de Majijweg tussen de Hertogen Guldenvliesstraat. Deze bodemsanering wordt uitgevoerd door de verontreiniging weg te graven tot een diepte van maximaal ca. 3,5 tot 4 meter onder het maaiveld tot het oorspronkelijke maaiveld van voor de ophoging van 't Zand.

Bij de verbouwing van het Essent-gebouw in het vorige decennium is een ondergrondse garage gebouwd waardoor het grondwaterpeil over een zeer lange periode aanzienlijk is verlaagd. Als reactie op de ontstane onrust in de directe omgeving is er toen een meetprogramma uitgevoerd. De conclusies van dit meetprogramma zijn beschreven in de rapportage "Monitoring wijk 't Zand 's-Hertogenbosch" d.d. 10 maart 2008. Hiertoe zijn 20 zgn. deformatiebouten in de voorgevels van panden geplaatst, die gelegen zijn in het gebied tussen Hertogstraat, Koningsweg, Guldenvliesstraat en Majijweg. In dit gebied zijn verder 4 peilbuizen geplaatst om het grondwaterpeil te meten, die nog aanwezig zijn.

Bij de voorgenomen bodemsanering aan de Majijweg zal de uitvoeringsduur van het graven en aanvullen van grond ca. 3 a 4 weken duren. De verlaging van de het grondwaterpeil kan bij de voorgevel een centimeter bedragen ten opzichte van de gemeten laagste grondwaterstand ter plaatse. Om dit risico zelfs te voorkomen wordt een folie opgenomen tijdens de bodemsanering aan de zijde van de woningen.

In overleg met SBNS wordt het monitoringsprogramma, zoals in 2008 is gerapporteerd, uitgevoerd zowel voor de start als na de oplevering van de saneringswerkzaamheden. Ook zal het grondwater in de vier geplaatste peilbuizen voor, tijdens en na de uitvoering worden gemeten. Tevens zal naast het gebied tussen de Guldenvliesstraat en Hertogstraat ook in de gevellijnen ten noorden van de Hertogstraat en ten zuiden van de Guldenvliesstraat en over een beperkt aantal woningen aan de Majijweg en ten noorden van Hertogstraat en ten zuiden van de Guldenvliesstraat

nog ca. 10 nieuwe deformatiebouten worden aangebracht. Dit gebied staat aangegeven op de bijlage die dat onderdeel uitmaakt van het eindverslag inspraak.

Uit het vorenstaande blijkt dat de bodemsanering met de grootste zorgvuldigheid inhoud zal worden uitgevoerd en de mogelijke consequenties op een uitgebreide schaal worden gemonitord.

Monitoring voor bouwwerkzaamheden.

In zijn algemeenheid wordt opgemerkt dat monitoring van bouwwerkzaamheden in het kader van de deze procedure ruimtelijk niet relevant zijn. Dit aspect komt bij de uitvoering van de werkzaamheden aan de orde.

Met betrekking tot de verantwoordelijkheid voor het ontstaan van bouwschade wordt het volgende opgemerkt. Het eventueel ontstaan van schade als gevolg van bouwwerkzaamheden betreft een privaatrechtelijke zaak. De gemeente speelt hierin als publiekrechtelijk orgaan geen rol en kan hiervoor niet verantwoordelijk worden gesteld. De gemeente als publiekrechtelijk rechtspersoon is verantwoordelijk voor de ruimtelijke ordening, het wegbeheer, het milieu etc.

Het is tussen particuliere partijen niet verplicht of gebruikelijk, dat de initiatiefnemer van de nieuwbouw op voorhand met eigenaren en gebruikers van panden uit de omgeving regelingen treft voor vergoeding van eventuele schade, die kan optreden als gevolg van de nieuwbouw. De bestaande aansprakelijkheidsregelingen geven aan benadeelden een redelijke waarborg op schadevergoeding met beroepsmogelijkheden op de onafhankelijke rechter. Overigens wordt in dit verband opgemerkt dat, bij daadwerkelijke schade aan bestaande panden in de omgeving veroorzaakt door de realisering van de nieuwbouw, de bouwer door middel van een zogenaamde C.A.R. verzekering tegen dergelijke schade verzekerd is. Zoals eerder is gesteld is de gemeente in deze niet aansprakelijk te stellen en derhalve als zodanig niet verantwoordelijk. De gemeente kan bij het afgeven van de omgevingsvergunning ten aanzien van bovengenoemde zaken ook geen voorwaarden stellen. De gemeente kan bij het afgeven van een zogenaamde werkterreinvergunning wel eisen stellen over de wijze van bouwen, zoals bijvoorbeeld boren in plaats van heien. Voorts kunnen eisen worden gesteld over de veiligheid op de bouwlocatie en het voorkomen van schade door bouwverkeer. Het gaat hier dan met name over voorwaarden ten aanzien van het afsluiten van het bouwterrein, het plaatsen van een bouwkeet en bouwkransen en het bepalen van aan en afvoerroutes van bouwverkeer. Wij hebben begrip over de bezorgdheid van de omwonenden over mogelijke bouwschade en merken hierover het volgende op.

Tijdens de bouw van de parkeergarage zullen er geen werkzaamheden worden verricht welke trillingen veroorzaken. Bij de bouw van de garage worden trillingsvrije funderingspalen toegepast. Het bouwverkeer in- en naar de bouwplaats kan daarentegen wel trillingen veroorzaken.

Met name de Lekkerbeetjesstraat zal als aan- en afvoerroute dienen voor transport. Bij de woningen Lekkerbeetjesstraat 3 t/m 11 zullen metingen worden verricht voor trillingshinder en vooraf foto's worden gemaakt en een samenvatting van gebreken worden beschreven. Om trillingshinder te voorkomen zullen onder andere snelheidsmaatregelen voor zwaar verkeer worden genomen, waardoor trillingshinder tot een minimum wordt beperkt.

Tijdens de bouw van de garage zullen er geen werkzaamheden plaatsvinden op een lager niveau dan het grondwater.

Er wordt als gevolg van de bouw geen grondwater onttrokken en daarmee is het niet benodigd een bemalingsadvies en/of monitoringsplan op te stellen t.b.v. het onttrekken van grondwater.

Een uitgebreide motivering van de monitoring is vastgelegd in het monitoringsrapport van 18 juli 2013.

5. Stedenbouwkundige opzet.

Bij het ontwerpen van het bouwplan voor de P&R voorziening is getracht de bebouwde voorziening zoveel mogelijk in de bestaande omgeving in te passen. De huidige situatie langs de Maijweg wordt gekenmerkt door een bestaand parkeerterrein op maaiveld. Het parkeerterrein parallel aan de Maijweg is daarvan afgescheiden door een hek met gaas, waarboven prikkeldraad is aangebracht. De totale hoogte is ca. 2,40 meter. Dit hek bevindt zich op een afstand die varieert tussen de 12 en 13 meter ten opzichte van de gevels van de woningen aan de Maijweg. Op regelmatige afstanden staan langs de Maijweg fraaie oude Kastanjabomen waartussen haaks wordt geparkeerd. Op één plek is tussen de Guldenvliesstraat en de Lekkerbeetjesstraat is een speelplek aanwezig.

In het kader van het Tracébesluit "Sporen in den Bosch" is langs het spoor een geluidsscherm geprojecteerd. De hoogte van dit scherm bedraagt ca. 5 meter. Het geluidsscherm zal worden geïntegreerd in de parkeergarage door middel van het separaat plaatsen van een transparant scherm tegen de achterwand van de parkeergarage. De ontwerpen van de geluidsschermen en parkeerdek zijn op elkaar afgestemd. Qua uitvoering zijn ze gescheiden.

De beoogde te bouwen P&R voorziening wordt deels uitgevoerd op maaiveldniveau (ter hoogte van het gebouw van Brand Loyalty), deels in de vorm van een parkeerdek en is in lengte gelijk aan de huidige onbebouwde parkeervoorziening (ca. 360 meter). Het parkeerdek is half verdiept geprojecteerd, 1,2 meter onder maaiveld en de vloer daarboven ligt op 1,6 meter. Op het parkeerdek wordt een borstwering aangebracht met een hoogte van 1,1 meter. Het parkeerdek wordt natuurlijk geventileerd en is om die reden aan de onderzijde open. Door een efficiënte indeling met schuin parkeren wordt de breedte van het parkeerdek smaller dan de huidige parkeervoorziening. De afstand van de woningen aan de Maijweg en de beoogde parkeergarage wordt ten opzichte van de bestaande situatie daarmee met 2,7 meter vergroot, waardoor het straatprofiel wordt verbreed. Deze extra ruimte kan op verschillende wijzen worden heringericht. Er kan meer groen worden geprojecteerd en/of er kunnen speelvoorzieningen komen. De gemeente is voornemens de Maijweg te herinrichten. In overleg met de bewoners zullen dan mogelijk 28 parkeerplaatsen komen te vervallen, ten gunste van een groene inrichting. Deze parkeerplaatsen voor bewoners zullen door de NS in de parkeergarage gecompenseerd worden onder nader overeen te komen voorwaarden. Er is een groenplan opgesteld dat uitgaat van een groene bekleding van de gevel van het parkeerdek en het overgangsgebied tussen straat en dek. In dit plan zijn langs de Maijweg beukenhagen geprojecteerd, die bijdragen aan de visuele verkleining van de lengtemaat van het parkeerdek. Het parkeerdek zelf zal begroeid worden met verschillende klimplanten die met de seizoenen een variërend beeld op leveren. In de groene zone langs het dek komen verschillende bodembedekkers. Het parkeerdek heeft zoals hiervoor is beschreven de zelfde lengte als het huidige parkeerveld.

Om deze lengte minder nadrukkelijk te maken is in het aanzicht van de parkeervoorziening een onderverdeling aangebracht. Het begin en eind van het dek krijgen een duidelijk accent. De zogenaamde kop en/of staart benadering. Door hoogte en vormgeving ontstaat zo een duidelijke markering van het einde en het begin van het parkeerdek. Een verdere onderverdeling is gevonden door in- en uitgangen voor gebruikers van het dek als aanleiding te zien om deze te benadrukken middels de vormgeving. Deze ingangen liggen ten opzichte van het parkeerdek wat naar voren geschoven, zodat er ook een diepte afwisseling ontstaat. Aanvankelijk liep dit element door in een overkapping over een deel van het dek. Deze overkappingen kregen op drie plaatsen van de totale lengte een maximale hoogte van 4,70 meter. Naar aanleiding van inspraakreacties die zich richten tegen de hoogte en massaliteit van de overkappingen is nog eens grondig op dit onderdeel gestudeerd en is het bouwplan aangepast. Er is wel vastgehouden aan het principe om de in/uitgangen visueel te benadrukken om de lengte te onderbreken. Er is nu echter voor gekozen om ter plaatse van de in/uitgangen voor gebruikers een schijf te plaatsen van metselwerk (hoogte 3,10 meter) in plaats van het eerder gebruikte plaatmateriaal. Tussen de bovenkant van het metselwerk en het dakelement is een open ruimte van ca. 0,85 meter. Daarboven is een dak element aangebracht dat rust op kolommen. De totale hoogte bedraagt 4,36 meter. maar het geheel is transparanter en minder massaal en komt tegemoet aan de bezwaren van insprekers.

Door het vervallen van dit dakvlak wordt de opgave voor het opvangen en vasthouden van het regenwater anders opgelost (met behulp van kratten).

Naar aanleiding van enkele inspraakreacties waarin de vrees wordt geuit dat vanaf het parkeerdek in de woningen aan de Maijweg kan worden gekeken, waardoor een inbreuk op de privacy ontstaat wordt het volgende opgemerkt.

Langs de Maijweg staat een indrukwekkende rij kastanjabomen met een forse kruin. De onderlinge afstand tussen de bomen varieert tussen de 10 en 13 meter.

Op de rand van het parkeerdek is een ondoorzichtige borstwering aangebracht van 1.10 meter. Het parkeerdek ligt gemiddeld op een afstand van ruim 15 meter van de gevels van de woningen. Een automobilist die uitstapt staat dan op een afstand van ca. 17 meter van de voorgevel van de woningen aan de Maijweg. Een dergelijk afstand betekent dat gezichtsherkenning niet aan de orde is. Bovendien zullen de aanwezige kastanjabomen het zicht vanaf het parkeerdek in de woningen (zeker wanneer er bladeren aan de bomen zitten) voor het overgrote deel ontnemen. De gemeente is van mening dat met dit bouwplan, mede gezien het feit dat hier sprake is van een binnenstedelijke inbreidingslocatie, een stedenbouwkundige acceptabele inpassing wordt bereikt. Het bouwplan kent een rustige en ingetogen architectuur met hedendaagse detailleringen die past in deze omgeving. De afstand van de beoogde parkeergarage tot aan de woningen is voor een binnenstedelijke locatie alleszins aanvaardbaar. De gemeente is van mening dat met dit bouwplan de privacy en het woongenot niet op een onaantvaardbare wijze wordt aangetast.

6.2.2 Inspraakreacties.

Reactie a, b, c: ingekomen inspraakreacties

Commentaar: *gemeentelijk commentaar*

Schriftelijke inspraakreacties:

1. De heer E.F. Bart, Koningsweg 89, 's-Hertogenbosch.

reactie a:

Inspreker is van mening dat de P&R voorziening in strijd is met het gemeentelijk beleid. Een P&R voorziening hoort (zoals in de analyse uitbreiding P&R Maijweg is verwoord) aan de andere kant van het spoor aan de parallelweg Magistratenlaan gerealiseerd te worden. Een toename van verkeersbewegingen op de binnenstadsring is een stap in de verkeerde richting.

Betwijfeld wordt of (ten aanzien van de verkeersbelasting die zich op het kruispunt Koningsweg/Lekkerbeetjesstraat voordoet), de lucht en geluidskwaliteit de maximaal toelaatbare waarden niet zullen overschrijden. Dit temeer gezien de thans al chaotische tafereelen die zich hier voordoen. De gemeente dient verantwoordelijkheid waar te maken dat wanneer toelaatbare waarden worden overschreden er afdoende maatregelen genomen worden om binnen de grenzen van het toelaatbare te komen.

In de analyse van Goudappel/Coffeng staat vermeld dat de Lekkerbeetjesstraat te kort is om de wachtrij in de Lekkerbeetjesstraat op te vangen en dat dit in de P&R voorziening moet worden opgelost. Gevraagd wordt hoe lang die rij in dergelijke situaties wordt.

Commentaar:

Voor het gemeentelijke commentaar wordt korthedshalve verwezen naar het gestelde onder 1a (bereikbaarheid) 2. (past uitbreiding binnen het gemeentelijk beleid), 3a bereikbaarheid Lekkerbeetjesstraat) en 4a en 4b (geluid en lucht).

reactie b:

Als alternatieven voor de P&R garage aan de Maijweg stelt inspreker voor om daar waar de Parallelweg over de Dieze wordt gebracht de vrijkomende ruimte te benutten voor parkeerplaatsen. Hierdoor kan direct aansluiting worden gezocht op de doorstroomas. Om de verkeersdruk op de Koningsweg/Lekkerbeetjesstraat niet verder te verhogen dient de garage aan de Maijweg in ieder geval beperkt te blijven tot 1 laag. Deze laag zou dan in zijn geheel voorzien kunnen worden van een groen dak.

Commentaar:

Voor het gemeentelijke commentaar wordt korthedshalve verwezen naar het gestelde onder 1.a.b. en c. Hierin wordt uitvoerig ingegaan waarom tot de keuze van uitbreiding aan de Maijweg is besloten. Het voorgestelde alternatief ter plekke waar de Parallelweg over de Dieze is niet geschikt voor zoveel P&R plaatsen en bovendien financieel niet haalbaar.

2. D. van Dun en V. van Schijndel, Maijweg 19 te 's-Hertogenbosch

reactie a:

Insprekers zijn van mening dat er door de komst van de parkeergarage veel meer verkeer door de woonwijk komt, met alle gevolgen van dien voor uitstoot uitlaatgassen, geluidsoverlast en files in de woonwijk. Daarnaast wordt gesteld dat de uitbreiding niet nodig is omdat het bestaande parkeerterrein zelden volstaat. Bovendien druipt deze parkeergarage in tegen de stimulans die de gemeente wil geven aan het gebruik van openbaar vervoer.

Commentaar.

Voor het gemeentelijke commentaar wordt korthedshalve verwezen naar het gesteld onder 2 (past uitbreiding binnen gemeentelijk beleid) en 4 a en b (geluid en lucht. Uit analyse van de P&R capaciteit blijkt dat de bezetting van de P&R aan de Maijweg thans gemiddeld op werkdagen rond de 80% ligt, waarbij wordt opgemerkt dat de drukste dagen van de week de dinsdag en donderdag betreft. De drukste maanden van het jaar zijn september tot en met december.

reactie b:

Het karakter van de monumentale woonwijk 't Zand gaat verloren door de komst van een betonnen parkeergarage. Het uitzicht op de monumentale panden en het uitzicht vanuit de monumentale panden gaat geheel verloren. Nu is er prachtig uitzicht op het spoor met langskomende terreinen en het levendige uitzicht op de autoslaapterrein waarop oldtimers en motoren worden vervoerd. De komst van de parkeergarage zal afbreuk doen aan de privacy, omdat bezoekers van de garage in de woonkamer kunnen kijken.

Commentaar.

De aanwijzing tot beschermd stadsgezicht houdt niet in dat het karakter van de wijk bevroren wordt in die zin dat er geen ontwikkelingen meer mogen plaatsvinden.. Een stad is een levende stad, er is, ook in een beschermd stadsgezicht, ruimte voor nieuwe ontwikkelingen. Het gemeentebestuur heeft tot taak belangen tegen elkaar af te wegen. In voorliggende situatie heeft deze afweging geresulteerd in het voornemen om mee te werken aan het algemeen belang van een goede P&R voorziening. Hierbij is overwogen dat er geen andere belangen onevenredig worden geschaad. Het ontwerp van de gebouwde P&R voorziening past naar het oordeel van de gemeente in de directe woonomgeving. Het concept bouwplan is voorzien van een positief advies van de welstand/ monumentencommissie. Er kan altijd verschil van mening zijn over het beleven van uitzicht. Het uitzicht verandert weliswaar, maar naar onze mening niet in nadelige mate. De aanblik van geparkeerde auto's, afgescheiden door een hekwerk met prikkeldraad zal in positieve zin wijzigen. Het straatprofiel wordt verruimd en het parkeerdek en de vrijkomende ruimte worden voorzien van levendige begroeiing die met de seizoenen mee kleurt. De gemeente is van oordeel dat het gebouw het monumentale karakter van de woonwijk 't Zand niet onevenredig aantast.

reactie c:

Het huis van insprekers staat te koop. Insprekerster vreest waardedaling van haar woning als de parkeergarage wordt gebouwd.

Commentaar

Indien insprekers menen dat er als gevolg van afwijking van het vigerende bestemmingsplan sprake is van waardevermindering van zijn/haar eigendom, staat het die persoon vrij om bij het college van burgemeester en wethouders een verzoek om planschadevergoeding als bedoeld in artikel 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening in te dienen. Op grond van dit artikel kent het college van burgemeester en wethouders aan een belanghebbende, voor zover blijkt dat deze ten gevolge van de bepalingen van het nieuwe bestemmingsplan schade lijdt of zal lijden, welke redelijkerwijs niet of niet geheel te zijnen laste behoort te blijven en waarvan de vergoeding niet of niet voldoende door aankoop, onteigening of anderszins is verzekerd, op zijn/haar verzoek een naar billijkheid te bepalen schadevergoeding toe. Bij de beoordeling van een planschadeverzoek dient het oude planologische regime te worden vergeleken met het nieuwe planologische regime. Daarbij is niet de feitelijke situatie van belang, maar hetgeen planologisch maximaal kon en kan worden gerealiseerd.

reactie d:

De realisering van de parkeergarage zal leiden tot fysieke schade aan de huizen. De huizen aan de Maijweg zijn gebouwd zonder fundering. Scheuren en verzakkingen zullen het gevolg zijn, hetgeen al eerder is gebeurd zoals bij de gemeente bekend is.

Commentaar.

Voor het gemeentelijke commentaar wordt korthedshalve verwezen naar het gestelde onder 4d (monitoring tijdens bouw- en saneringswerkzaamheden.

reactie e:

Aanpassing van het bestemmingsplan om de parkeergarage mogelijk te maken druipt in tegen de wensen van alle bewoners van de Maijweg. De gemeente behoeft geen ja te zeggen tegen

voornemen van de NS. Hierbij wordt opgemerkt dat de informatievoorziening over de mogelijkheden om bezwaar aan te tekenen niet zijn toegelicht.

Commentaar.

Door de initiatiefnemer NS wordt een verzoek gedaan om medewerking te verlenen aan uitbreiding van een bestaande P&R voorziening aan de Majijweg. Dit betreft een particulier verzoek, waarover de gemeente een gemotiveerde belangenafweging moet maken. Wij zijn van mening dat op basis van de door de NS aangedragen motieven en op basis van ons beleid om het openbaar vervoer te stimuleren er geen gronden aanwezig zijn om aan het verzoek van de NS geen medewerking te verlenen. Voor een uitgebreide motivering wordt kortheidshalve verwezen naar het gestelde onder 1 (waarom uitbreiding P&R aan de Majijweg) en 2 (past de uitbreiding binnen het gemeentelijk beleid).

Tijdens de inspraakavond is wel informatie verstrekt over de mogelijkheden om bezwaar aan te tekenen. Omdat er bij sommige aanwezigen onduidelijkheid bleef bestaan heeft wethouder Snijders toegezegd in het verslag van deze avond een procedure beschrijving op te nemen, hetgeen is geschied. Hieruit blijkt dat het college van burgemeester en wethouders inhoudelijk zullen reageren op zowel de mondeling als schriftelijk ingekomen inspraakreacties en een eindverslag inspraak zullen vaststellen.

Iedereen die heeft gereageerd krijgt schriftelijk bericht over het besluit van het college hoe met de inspraakreacties is omgegaan. Vervolgens wordt het formele bouwplan (met eventuele afpassingen als gevolg van de inspraakreacties) nogmaals 6 weken ter inzage gelegd en kunnen er zienswijzen worden ingediend. Iedereen die een inspraakreactie heeft ingediend wordt hiervan persoonlijk op de hoogte gesteld. Daarna wordt pas door het college besloten over het al dan niet verlenen van een omgevingsvergunning.

3. A. Bon Majijweg 23 te 's-Hertogenbosch

reactie a:

Inspreker stelt dat de woonwijk 't Zand in de afgelopen 30 jaar sterk van karakter is veranderd. Van een heerlijk vrij woonbuurtje is de woonwijk veranderd door de komst een parkeerterrein, kantoorpanden en bedrijvigheid. Het uitzicht op de terreinen is echter gebleven en dat volgens inspreker gelukkige geven wordt door de komst van een parkeergarage teniet gedaan. Dit betekent dat de privacy wordt aangetast omdat bezoekers van de garage in de woning kunnen kijken, hetgeen onacceptabel is. In de woonwijk 't Zand staan Rijksmonumenten die beschermd moeten. Als de parkeergarage gerealiseerd wordt zal het karakter van de woonwijk door alle bedrijvigheid erom heen totaal verloren gaan en kun je deze wijk beter slopen.

Commentaar.

Een stad is dynamisch en is constant in beweging. Er bestaan geen blijvende rechten. De gemeente dient constant een afweging te maken tussen algemeen en particulier belang. Voor verder commentaar wordt kortheidshalve verwezen naar het gemeentelijk commentaar onder reactie b van de inspraakreactie onder 2. Over de aantasting van de privacy wordt kortheidshalve verwezen naar het gestelde onder 5 (stedenbouwkundige opzet).

reactie b:

Het standpunt van de gemeente dat er meer groen komt is niet juist. Er zullen tientallen bomen die nu op het parkeerterrein staan worden gekapt. Ter compensatie zal een beukenhaag worden gepland langs de muur van de garage. Er is geen enkel kans dat deze haag het zal overleven. Inspreker wil dat de garage er niet komt en dat er een stadstuin wordt gerealiseerd.

Commentaar.

De door inspreker bedoelde bomen op het bestaande P&R terrein zullen inderdaad moeten worden gekapt. Het betreft overigens bomen die niet volwaardig zijn en geen beschermende status hebben. De gevel van het parkeerdek komt ca. 2,70 meter achter het huidige hekwerk te liggen. Deze nieuwe ruimte wordt toegevoegd aan de openbare ruimte. Voor de invulling hiervan en voor de wijze waarop de gevel van het parkeerdek kan worden verzacht is door Prorail een landschapsontwerper ingeschakeld. Het ontwerp voor deze vergroening is besproken in de welstands- / monumentencommissie en is daar positief ontvangen. Er ligt een particulier verzoek waarover de gemeente een afweging dient te maken. Een stadstuin is in deze ruimtelijke procedure niet aan de orde en behoeft dan ook niet beoordeeld te worden.

reactie c:

In het stationsgebied zijn meer dan genoeg parkeerplaatsen Het huidige parkeerterrein staat volgens inspreker nooit helemaal vol. Vaak staan er nu al files in de Lekkerbeetjesstraat en een toename

naar 6500 autobewegingen per dag is onaanvaardbaar en in strijd met het beleid van de gemeente om het centrum autoluw te maken. Bovendien volgt hieruit een flinke extra belasting van de luchtkwaliteit.

Commentaar.

Uit de analyse van P&R capaciteit dat de bezetting van de P&R aan de Maijweg gemiddeld op werkdagen rond de 80% ligt, waarbij wordt opgemerkt dat de drukste dagen van de week de dinsdag en donderdag betreft. De drukste maanden van het jaar zijn september tot en met december.

Voor het overige gemeentelijk commentaar wordt korthedshalve verwezen naar het gestelde onder 2 (past de uitbreiding binnen het gemeentelijk beleid) 3a (verkeersaspecten Lekkerbeetjesstraat en 4b (lucht).

reactie d:

Inspreekster stelt dat de gehele buurt op de schop gaat en er geen speelruimte meer is voor de kinderen. Waarom wordt niet geïnvesteerd in groen in plaats van meer auto's naar deze buurt te halen. Voor bewoners verdwijnen veel parkeerplaatsen, die mogelijk gecompenseerd worden in de garage, maar wie wil er in een file staan om je auto op te halen. Bovendien biedt het bovendien een uitstekende gelegenheid voor criminaliteit waarvan de buurt nu al last heeft. Een parkeergarage is een onzalig plan en inspreker vraagt waarom de gemeente bereid is deze prachtige woonbuurt naar de verloederding te helpen.

Commentaar

In de bestaande situatie is langs de Maijweg een speelplek aanwezig. Deze speelplek komt niet te vervallen. De gemeente is voornemens de Maijweg te herinrichten. In overleg met de bewoners zullen dan mogelijk 28 parkeerplaatsen komen te vervallen, ten gunste van een groene inrichting. Deze parkeerplaatsen zullen door de NS in de parkeergarage gecompenseerd worden onder nader overeen te komen voorwaarden. De herinrichting zal in overleg met de buurtbewoners worden uitgevoerd. De uitstraling van de Maijweg zal een groener karakter hebben en er zal geen sprake zijn van beperking, maar eerder van verbetering van speelruimte ten opzichte van de huidige situatie in het openbaar gebied. De door inspreker gevreesde overlast als gevolg van toename van criminaliteit is geen ruimtelijk aspect. Dit betreft een aspect van handhaving van de openbare orde en is in dit kader niet relevant. Overigens zien wij op voorhand niet in dat de kans op criminaliteit na bouw van de P&R voorziening zal toenemen. Voor het overige commentaar wordt korthedshalve verwezen naar het gestelde onder 2 (past de uitbreiding binnen het gemeentelijk beleid)

Zowel tijdens de inspraakbijeenkomst als in deze reactie is gemeld dat veel parkeerplaatsen verdwijnen, dat er een tekort aan bewonersparkeren is of dat het aantal belanghebbenden parkeerplaatsen in gebruik zijn van kantoren.

Zoals ook tijdens de inspraakbijeenkomst is aangegeven zal de totale parkeerbalans niet in ongunstige zin wijzigen. Er zal dus geen afname zijn van het aantal parkeerplaatsen in de buurt ten gevolge van deze ruimtelijke ontwikkeling.

Het signaal dat er te weinig belanghebbenden-parkeerplaatsen in de buurt zijn wordt betrokken bij de totale aanpak van het belanghebbende parkeren in de binnenstad. Eind 2013 is voorzien in het aanbieden van een voorstel aan de gemeenteraad om de wachtlijst bij het belanghebbenden parkeren aan te pakken en te verkleinen. Voor het gebied 'T Zand is toegezegd om het belanghebbenden parkeren aan een nadere analyse te onderwerpen en de resultaten eind 2013 te presenteren.

4 J Attema en E Crespo. Guldenvliesstraat 25 te 's-Hertogenbosch.

reactie a:

Een parkeergarage voor meer dan 800 auto's past niet in een tot nu toe rustige woonwijk en past niet in het beleid om het centrum autoluw te houden. Een toename van de voorgestane verkeersintensiteiten zal voor veel overlast en luchtvervuiling zorgen.

Commentaar.

Voor het gemeentelijk commentaar wordt korthedshalve verwezen naar het gestelde onder 2 (past de uitbreiding binnen het gemeentelijke beleid) 3 (verkeersaspecten/bereikbaarheid) en 4b lucht.

reactie b:

De geplande parkeergarage tast het vrije uitzicht en de privacy van insprekers aan. Vanaf het parkeerdek kan men recht in de woning van insprekers kijken. Daarnaast zullen 's-avonds de autokoplampen en verlichting van het parkeerdek voor veel overlast zorgen.

Commentaar.

Vrij uitzicht in een stedelijk gebied is op voorhand geen vaststaand gegeven, noch een verkregen recht. Langs de Maijweg staat een indrukwekkende rij kastanjabomen met een forse kruin. De onderlinge afstand tussen de bomen varieert tussen de 10 en 13 meter.

Op de rand van het parkeerdek is een ondoorzichtige borstwering aangebracht van 1.10 meter. Het parkeerdek ligt gemiddeld op een afstand van ruim 15 meter van de gevels van de woningen. Een automobilist die uitstapt staat dan op een afstand van ca. 17 meter van de voorgevel van de woningen aan de Maijweg af. Een dergelijk afstand betekent dat gezichtsherkenning niet aan de orde is.

Bovendien zullen de aanwezige kastanjabomen het zicht vanaf het parkeerdek in de woningen (zeker wanneer er bladeren aan de bomen zitten) voor het overgrote deel ontnemen. De gemeente is van mening dat met dit bouwplan, mede gezien het feit dat hier sprake is van een binnenstedelijke inbreidingslocatie, een stedenbouwkundige acceptabele inpassing wordt bereikt. Het bouwplan kent een rustige en ingetogen architectuur met hedendaagse detailleringen die past in deze omgeving. De afstand van de beoogde parkeergarage tot aan de woningen is voor een binnenstedelijke locatie alleszins aanvaardbaar. De gemeente is van mening dat met dit bouwplan de privacy en het woongenot niet op een onaanvaardbare wijze wordt aangetast.

Er is een verlichtingsadvies opgesteld over de kunstmatige verlichting van de P&R voorziening. Voor de beoordeling van de lichtsterkte is aangesloten bij de richtlijnen van de Nederlandse Stichting voor Verlichtingskunde. In dit geval is de norm voor stedelijk gebied gehanteerd. Dat betekent dat op de gevels van de woningen aan de Maijweg in de dag- en avondperiode een lichtsterkte van maximaal 10 Lux en in de nachtperiode van maximaal 2 Lux mag optreden. Door het toepassen van speciale armatuur en verlichtingstechniek en door een afscherpende werking van een borstwering wordt de lichtuitstraling tot een minimum beperkt en wordt voldaan aan bovengenoemde richtlijnen. Het verlichtingsadvies is uitgebreid aan de orde geweest bij de behandeling van het bouwplan door de gemeentelijke welstandscommissie, die met het verlichtingsadvies heeft ingestemd.

reactie c:

Insprekers stellen dat de bouw van Essent al veel schade aan de woningen in 't Zand heeft opgeleverd. De bodemsanering en bouw zal verdere schade aan de monumentale woning veroorzaken.

Commentaar.

Voor het gemeentelijk commentaar wordt korthedshalve verwezen naar het gestelde onder 4 d (Milieuaspecten monitoring in relatie tot bouw en saneringswerkzaamheden).

5. J. Fleuren, Maijweg 24 te 's-Hertogenbosch

reactie a:

Inspreekster stelt dat de 't Zand een prettige en betrokken woonwijk is. Met het station en het Paleiskwartier is het er zeker beter op geworden. De wijk is echter nu al slecht ontsloten. Inspreekster zegt dat ze nagenoeg iedere ochtend voor de eigen deur moet aansluiten in de file om naar haar werk te vertrekken. Iedereen kan bedenken dat de uitbreiding van de parkeercapaciteit een verkeersinfarct gaat veroorzaken in de Lekkerbeetjesstraat. Waar overal parkeerterreinen/transferia aan de rand van de stad zijn/worden gerealiseerd wordt hier een forse uitbreiding in een woonwijk gerealiseerd.

Commentaar.

Voor het gemeentelijk commentaar wordt korthedshalve wordt verwezen wordt naar het gestelde onder 2 (past uitbreiding binnen het gemeentelijk beleid) en 3 (verkeersaspecten/bereikbaarheid na uitbreiding van de P&R).

reactie b:

Tot op zekere hoogte accepteert inspreker het wonen aan het spoor, maar de trillingen en het lawaai van goederenverkeer zijn onverteerbaar. Er wordt zelfs gesteld dat de frequentie van het goederenverkeer zal gaan toenemen. De woonbuurt kan met de slechte ondergrond niet meer belasting aan.

Commentaar.

Voor het gemeentelijk commentaar wordt korthedshalve verwezen naar het gestelde onder 4 c (Milieuaspecten, trillingshinder).

6. P. Frenken, Guldenvliesstraat 4d te 's-Hertogenbosch

reactie:

Inspreker stelt dat door toename van auto's de toename van fijnstof onacceptabel is. Voorts zal er veel verkeersoverlast ontstaan omdat de toegangswegen hier niet op berekend zijn.

Commentaar.

Voor het gemeentelijk commentaar wordt korthedshalve verwezen naar het gestelde onder 3 (verkeersaspecten/bereikbaarheid na de uitbreiding P&R) en 4 b (Milieuaspecten, lucht)

7. M.P.T. v.d. Goor F.H.J. Vogels, Koningsweg 45A en M.A.B. Valentijn, Koningsweg 45 te 's-Hertogenbosch.

reactie a:

De Ns drukt haar zin door om de P&R garage aan de Maijweg te realiseren, terwijl er aan de andere zijde van het spoor genoeg ruimte is en het daar ook veiliger is. Het voornemen van de NS is ook in strijd met het beleid van de gemeente om minder auto's naar het centrum te trekken. Bovendien zal de verkeersbelasting op de Lekkerbeetjestraat onaanvaardbaar toenemen en zal het openbaar vervoer op de Koningsweg stagneren.

Commentaar.

Voor het gemeentelijk commentaar wordt korthedshalve verwezen naar het gestelde onder 2 (past de uitbreiding binnen het gemeentelijk beleid).

reactie b:

Insprekers zijn van mening dat de milieuvervuiling sterk zal toenemen en dat de gezondheid van de bewoners in het geding komt.

Commentaar.

Voor het gemeentelijk commentaar wordt verwezen korthedshalve verwezen naar het gestelde onder 4 (Milieuaspecten onder lucht).

reactie c:

Door de bouw van een saaie parkeergarage zal het fraaie uitzicht vanaf de Maijweg verdwijnen.

Commentaar.

Voor het gemeentelijk commentaar wordt korthedshalve verwezen naar het commentaar op inspraakreactie 4 onder b.

reactie d:

Als de Parkeergarage er komt verdwijnen er een aanmerkelijk aantal parkeerplaatsen in de buurt. Er zijn nu al veel bedrijven die een druk leggen op het parkeren in de wijk. Als compensatie zouden buurtbewoners vrij moeten kunnen parkeren in de garage.

Commentaar.

Voor het gemeentelijk commentaar wordt korthedshalve verwezen naar het commentaar op inspraakreactie 3 onder d.

8. A.G.P.M. Grimbergen en N Grimbergen, Maijweg 57 te 's-Hertogenbosch.

reactie a:

Bij de voorgenomen bodemsanering zijn er grote risico's voor onherstelbare schade aan de monumentale kastanjabomen aan de Maijweg. Het huidige parkeerterrein is in de afgelopen jaren al langdurig gesaneerd. Inspreker vraagt wat het nut is van deze extra bodemsanering ten behoeve van meer blik en vervuulend verkeer.

Commentaar.

Het behoud van de kastanjabomen aan de Maijweg is ook voor de gemeente een belangrijke voorwaarde. In het bomenbeleidsplan hebben deze bomen een beschermende status. Er is een bomeneffectenanalyse uitgevoerd. De conclusie uit deze analyse is dat gezien de goede ondergrondse en bovengrondse vitaliteit, de toekomstverwachting van de bomen alsnog (redelijk) goed is. Er zullen voor zover nodig maatregelen worden geëist om de kastanjabomen optimaal tegen schade te beschermen. Het is juist dat in het verleden al enkele bodemsaneringen zijn uitgevoerd voor gevallen van ernstige bodemverontreiniging. Er is op één locatie nog een verontreiniging met olie en aromaten aanwezig. Omdat er geen sprake is van spoedeisendheid is deze sanering nog niet uitgevoerd. Voor de sanering is al vergunning verleend en zal tegelijkertijd met de bouw van de parkeergarage in het kader van werk met werk maken worden uitgevoerd. De sanering staat feitelijk los van de bouw van de garage. De stelling dat de bodemsanering wordt uitgevoerd ten behoeve van meer blik en vervuulend verkeer is dan ook niet juist.

reactie b:

Inspreker vindt de toename van verkeer voor de woonwijk 't Zand onaanvaardbaar mede gezien de toename van geluidshinder, stank en fijnstof.

Commentaar.

Voor het gemeente commentaar wordt korthedshalve verwezen naar het gestelde onder 4 (Milieuaspecten geluid en lucht.)

reactie c:

De straatcriminaliteit zal toenemen in de geplande groenstrook tussen de geluidswal en de parkeergarage. Daarnaast zal er meer zwerfafval komen van gebruikers van de parkeergarage. Het uitzicht op het spoor wordt de bewoners van de Majijweg ontnomen.

Commentaar.

Straatcriminaliteit is geen ruimtelijke aspect maar valt onder handhaven van de openbare orde en is hier niet relevant. Overigens zien wij op voorhand niet in dat de kans op criminaliteit na bouw van de P&R voorziening zal toenemen. Voor het gemeentelijk commentaar op het vrij uitzicht op het spoor wordt korthedshalve verwezen naar het gestelde onder 5 (stedenbouwkundige opzet).

reactie d:

Inspreker stelt dat er al voldoende parkeergelegenheid wordt geboden in de parkeergarage van het Paleiskwartier. Als er al meer parkeerplaatsen nodig zijn dan dienen deze gerealiseerd te worden buiten de woonwijk 't Zand. Voor het huidige parkeerterrein wordt voorgesteld de huidige ingang te verplaatsen naar de zuidkant om de verkeersdruk op de Majijweg af te laten nemen.

Commentaar.

Wat voor ligt is een verzoek om uitbreiding van de bestaande P&R voorziening tot ca. 850 parkeerplaatsen. De gemeente is voornemens hieraan medewerking te verlenen. Aan het verzoek van inspreker om de bestaande ingang te verplaatsen naar het zuiden is onderdeel van het voorliggende plan. In die zin zal de verkeersdruk op de Majijweg ook enigszins afnemen. De verplaatsing van de ingang gaat echter wel gepaard met de uitbreiding van de capaciteit P&R parkeerplaatsen naar ca. 850, omdat deze uitbreiding naar ons oordeel aanvaardbaar is. Voor het overige wordt korthedshalve verwezen naar het gestelde onder 1 en 2 (waarom uitbreiding P&R aan de Majijweg en past uitbreiding binnen het gemeentelijk beleid.)

9. S.A. Harding, Guldenvliesstraat 7 te 's-Hertogenbosch.

reactie:

Inspreker heeft bezwaar tegen de voorgenomen uitbreiding en het realiseren van een gebouwde parkeervoorziening, omdat zij zich zorgen maakt over de leefbaarheid en bereikbaarheid van haar woonomgeving.

Commentaar.

Voor het gemeentelijk commentaar wordt korthedshalve verwezen naar het gestelde onder 3 (verkeersaspecten/bereikbaarheid) en 4 (milieuaspecten.)

10. M.J.A. v.d. Heuvel, Koningsweg 25 te 's-Hertogenbosch.

reactie a:

Inspreker woont aan de Koningsweg waar al jaren verkeersoverlast is en waar dagelijks files staan. Deze weg is ondanks een aangelegd fietspad niet veilig omdat er sluipverkeer is en mede doordat er drempels zijn weggehaald. De gemeente heeft in het verleden nooit structureel de verkeersproblematiek in de wijk aangepakt. Als gevolg van de uitbreiding P&R voorziening zal de toename van verkeer enorm toenemen. Inspreker heeft twijfels over de theoretische resultaten van de onderzoeken met name daar waar het gaat om piekmomenten. De voorgenomen ontwikkeling is in strijd met het gemeentelijke beleid om de auto uit de binnenstad te weren. De P&R voorziening zou bestemd zijn voor forensisch verkeer, maar de garage gaat ook gebruikt worden voor kort parkeren ten behoeve van werknemers en bezoekers van de stad. De gemeente gaat er vanuit dat de Koningsweg ontlast gaat worden door de nieuwe zuid-westverbinding. Dit is nog maar de vraag nu de Koningsweg gebruikt gaat worden om extern verkeer naar de parkeergarage te leiden.

Commentaar.

Er is voor de gemeente geen aanleiding om aan de resultaten van de diverse onderzoeken te twijfelen. De P&R voorziening kan op piekmomenten inderdaad (enkele malen per jaar als er echt sprake is van een parkeerprobleem) gebruikt worden voor vooral door de vele bezoekers van de stad. Hiervoor wordt gezocht naar extra parkeercapaciteit, zoals P+R station, Paleiskwartier (tijdelijk) en

parkeerplaatsen van bedrijven in en om de binnenstad. De uitbreiding van P+R Maijweg draagt dus bij aan het opvangen van een incidentele extra parkeerbehoefte op de piekmomenten. Daarnaast zal de P&R voorziening niet elke dag 24 uur per dag bezet zijn. De P&R voorziening biedt daardoor de nodige flexibiliteit om een alternatief te bieden voor kort- en langparkeerders van de binnenstad en directe omgeving.

Voorts wordt korthedshalve verwezen naar het gemeente commentaar onder 1 (waarom uitbreiding P&R aan de Maijweg) en 2 (past uitbreiding binnen het gemeentelijk beleid).

reactie b:

Er is momenteel geen behoefte aan extra parkeercapaciteit, omdat al veel parkeergarages leeg staan zoals bij Essent, Paleiskwartier en Station. Het genoemde bezettingspercentage van 90% wordt niet gehaald en gevraagd wordt hoe de berekening van 368 extra parkeerplaatsen tot stand is gekomen. De toename van treinreizigers met 50-63% in de toekomst wordt gezien de economische crisis betwijfeld. Er is meer behoefte aan parkeerplaatsen voor bewoners.

Commentaar.

Voor het gemeentelijk commentaar wordt korthedshalve verwezen naar het gestelde onder 1 (waarom uitbreiding P&R aan de Maijweg). Als aanvulling hierop wordt opgemerkt dat de parkeergarages Paleiskwartier en Station goed worden gebruikt. Uit gegevens van de beheersystemen van deze parkeergarages, verkregen van de afdeling Stadstoezicht van de gemeente 's-Hertogenbosch die deze garages beheert, is het gebruik van een omvang dat zeker niet gesproken kan worden van leegstand. Uiteraard nog afgezien van het feit dat deze garages niet bedoeld zijn voor P&R functies voor treingebruikers of binnenstadbezoekers. De Essent garage is geen openbare maar een particuliere garage.

Zowel tijdens de inspraakbijeenkomst als in deze reactie is gemeld dat veel parkeerplaatsen verdwijnen, dat er een tekort aan bewonersparkeren is of dat het aantal belanghebbenden parkeerplaatsen in gebruik zijn van kantoren.

Zoals ook tijdens de inspraakbijeenkomst is aangegeven zal de totale parkeerbalans niet in ongunstige zin wijzigen. Er zal dus geen afname zijn van het aantal parkeerplaatsen in de buurt ten gevolge van deze ruimtelijke ontwikkeling.

Het signaal dat er te weinig belanghebbenden parkeerplaatsen in de buurt zijn wordt betrokken bij de totale aanpak van het belanghebbende parkeren in de binnenstad. Eind 2013 is voorzien in het aanbieden van een voorstel aan de gemeenteraad om de wachtlijst bij het belanghebbenden parkeren aantepakken en te verkleinen. Voor het gebied 'T Zand is toegezegd om het belanghebbenden parkeren aan een nadere analyse te onderwerpen en de resultaten eind 2013 te presenteren.

reactie c:

De leefbaarheid van de woonwijk wordt met voorgestane ontwikkeling extreem aangetast. De grenzen van milieu worden (fijnstof, roet, geluid) overschreden. De gemeente stelt weliswaar dat alles onder de wettelijke normen blijft, maar bij piekmomenten is dat niet het geval.

Commentaar.

Voor het gemeentelijk commentaar wordt korthedshalve verwezen naar het gestelde onder 4 a en b (Milieuaspecten geluid en lucht).

reactie d:

De gemeente heeft zorgplicht naar de bewoners van de monumentale panden. In dit verband wil inspreker dat de gemeente garant staat voor schade als gevolg van bouwactiviteiten en afgravingen, boringen en trillingen. De zogenaamde 0 meting dient uitgebreid te worden naar ook de woningen aan de Koningsweg.

Commentaar.

Met betrekking tot de verantwoordelijkheid voor het ontstaan van bouwschade en/of saneringswerkzaamheden wordt het volgende opgemerkt. Het eventueel ontstaan van schade als gevolg van bouwwerkzaamheden betreft een privaatrechtelijke zaak. De gemeente speelt hierin als publiekrechtelijk orgaan geen rol en kan hiervoor niet verantwoordelijk worden gesteld. De gemeente als publiekrechtelijk rechtspersoon is verantwoordelijk voor de ruimtelijke ordening, het wegbeheer, het milieu etc. Er zal echter wel monitoring plaatsvinden zoals is verwoord in het gestelde onder 4 d (milieuaspecten monitoring in relatie tot bouw en saneringswerkzaamheden) waarnaar korthedshalve wordt verwezen.

reactie e:

reactie a:

Het Koningshuis is eigenaar van het voormalige hoofdkantoor aan de Koningsweg 66 en huurt sinds 1996 een parkeerterrein aan de Majijweg. Deze parkeervoorziening wordt opgenomen in de te realiseren parkeergarage. De beoogde parkeervoorziening mist echter toekomstwaarde en er wordt nagelaten te voorzien in voldoende parkeergelegenheid voor naburige bedrijven. De parkeercapaciteit wordt uitgebreid van 350 naar 850 plaatsen. Volgens inspreker zijn in de berekeningen niet meegenomen het verlies aan plaatsen van het Koningshuis, alle Essentgebouwen en het in aanbouw zijnde gebouw van Brand Loyalty. De laatste twee genoemde gebouwen hebben weliswaar een parkeerkelder, maar die staan qua capaciteit niet in verhouding tot de norm voor de parkeerbehoefte die bij de oppervlakte van deze kantoren hoort. Voorts zal het project La Facade wanneer beide gebouwen zijn gerealiseerd van invloed zijn op de parkeerbalans. De gebouwen van Essent kennen thans voor de gebruiker nog een zekere overcapaciteit. Zodra alle gebouwen echter conform de huidige normen in gebruik genomen zijn, zal de behoefte exponentieel stijgen. In de strook aan de centrumzijde van het spoor bevinden zich een aantal grotere kantoren waarin volgens de huidige normen ruim 2000 mensen een werkplek kunnen vinden. Daarnaast zijn er nog villa's in gebruik als kantoor die geen eigen parkeervoorziening hebben. Inspreker is van mening dat het stationsgebied onmogelijk in alle parkeerbehoefte kan voorzien. Op de inspraakavond werd van de zijde van bewoners de parkeerdruk van bedrijven als negatief ervaren. Het pand van inspreker is al sedert 1922 in gebruik als kantoorpand. Als zodanig bestaat er minstens zoveel recht op parkeergelegenheid als bewoners van het gebied. Als de economische crisis voorbij is zal er een onmiskenbare schaarste aan parkeerplaatsen voor bedrijven ontstaan. Er wordt gepleit om het parkeerdek in zuidelijke richting uit te breiden en/of een kelder ten behoeve van bedrijven te realiseren. Op de inspraakavond maakte iedereen zich druk over het aantal verkeersbewegingen in de Lekkerbeetjesstraat. Op zich een terechte bezorgdheid. Er is echter verzuimd de mogelijkheid te onderzoeken een ontsluiting van de parkeervoorziening op de voormalige Willemsstraat te maken. De Maatschap Monument Koningshuis heeft belangstelling voor parkeerplaatsen op basis van een duurzame overeenkomst. Dit kan zijn in de vorm van eigendomssituatie (recht van opstal of i.d.) dan wel een huur- of pachtovereenkomst tegen een marktconforme prijs. Aangezien er grote twijfels bestaan ten aanzien van de continuïteit en garantie op parkeerplaatsen op middellange en lange termijn wordt bezwaar gemaakt tegen voorgenomen ontwikkeling. De Maatschap wil graag met betrokkenen in gesprek treden om tot een passende en duurzame oplossing te komen.

Commentaar:

Door inspreker De Maatschap Monument Koningshuis worden sinds 1996 parkeerplaatsen gehuurd van NS aan de Majijweg ten behoeve van het voormalige hoofdkantoor aan de Koningsweg 66.

De huurovereenkomst betreft een privaatrechtelijke overeenkomst tussen De maatschap Monument Koningshuis bv en NS vastgoed. Nu deze overeenkomst tussen beide partijen is ontbonden, is de vraag in hoeverre hieraan voor de gemeente gevolgen zijn verbonden in het kader van een beoordeling en belangenafweging van een goede ruimtelijke ordening.

Door inspreker wordt gewezen op het feit dat de beoogde parkeervoorziening geen toekomstwaarde heeft en wordt nagelaten te voorzien in voldoende parkeergelegenheid voor naburige bedrijven. Het college is van oordeel dat het voorliggende plan geen belemmering vormt om te komen tot hernieuwde afspraken tussen beide private partijen in welke vorm en aard dan ook. Dat op dit moment nog geen afspraken zijn gemaakt is voor het college geen aanleiding om aanvullende parkeermaatregelen te treffen die zich uitstrekken in de publieke ruimte en waarvan de kosten ten laste komen van de gemeentelijke begroting.

Een beoordeling van de parkeerbehoefte van Essent, Brand Loyalty en La Facade heeft plaats gevonden binnen de afzonderlijke planprocedures van deze ontwikkelingen. Er is geen aanleiding om de (ongewijzigde) parkeerbehoefte van deze plannen in deze ruimtelijke procedure te betrekken. Voor de eventuele toekomstige plannen zullen aparte ruimtelijke procedures worden gevolgd, waarin ook de parkeerbalans opnieuw wordt beoordeeld.

Indien toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen hun parkeerbehoefte niet op een aanvaardbare wijze kunnen realiseren dan kan dat een belemmering zijn voor dergelijke ontwikkelingen.

Omdat het pand van belanghebbende al sedert 1922 in gebruik is als kantoorpand, niet voorzien is van parkeerfaciliteiten op eigen terrein en in al die tijd gebruik is gemaakt van de openbare ruimte (tot 1996) betekent voor het college dat inspreker aanspraak kan maken op het gebruik van belanghebbenden parkeerplaatsen in de openbare ruimte tegen de vastgestelde voorwaarden en

Insprekerster vraagt of de gemeente meer parkeervergunningen gaat uitdelen aan bedrijven. Zij wil duidelijkheid over het parkeervergunningenbeleid in het gebied

Commentaar.

Kortheidshalve wordt verwezen naar het commentaar onder b. reactie f:

Nu is er uitzicht op de treinen dat door de komst van een parkeergarage teniet gedaan. Dit betekent dat de privacy wordt aangetast omdat bezoekers van de garage in de woning kunnen kijken, hetgeen onacceptabel is. In de woonwijk 't Zand staan Rijksmonumenten die beschermd moeten. Als de parkeergarage gerealiseerd wordt zal het karakter van de woonwijk door alle bedrijvigheid erom heen totaal verloren gaan en kun je deze wijk beter slopen. Insprekerster heeft bezwaren tegen de hoogte van de parkeervoorziening.

Commentaar.

Langs de Majjweg staat een indrukwekkende rij kastanjabomen met een forse kruin. De onderlinge afstand tussen de bomen varieert tussen de 10 en 13 meter. Op de rand van het parkeerdek is een ondoorzichtige borstwering aangebracht van 1,10 meter. Het parkeerdek ligt gemiddeld op een afstand van ruim 15 meter van de gevels van de woningen. Een automobilist die uitstapt staat dan op een afstand van ca. 17 meter van de voorgevel van de woningen aan de Majjweg af. Een dergelijk afstand betekent dat gezichtsherkenning niet aan de orde is. Bovendien zullen de aanwezige kastanjabomen het zicht vanaf het parkeerdek in de woningen (zeker wanneer er bladeren aan de bomen zitten) voor het overgrote deel ontnemen. Voorts wordt kortheidshalve verwezen naar het gestelde onder 5 (stedenbouwkundige opzet), waarin tevens een beschrijving is gegeven van de aanpassing van de hoogten van de overkappingen van de entrees.

reactie g:

Het bestaande groen wordt aangetast omdat de bomen op het bestaande parkeerterrein worden verwijderd. Er wordt nauwelijks groen teruggegeven. Het geplande groen langs voor de parkeergarage krijgt geen kans te groeien door de uitstoot van autogassen.

Commentaar.

De door inspeker bedoelde bomen op het bestaande P&R terrein zullen inderdaad moeten worden gekapt. Het betreft overigens bomen die niet volwaardig zijn en geen beschermende status hebben. Het gevel parkeerdek komt ca. 2,70 meter achter het huidige hekwerk te liggen. Deze nieuwe ruimte wordt toegevoegd aan de openbare ruimte. Voor de invulling hiervan en voor de wijze waarop de gevel van het parkeerdek kan worden verzacht is door Prorail een landschapsontwerper ingeschakeld. Het ontwerp voor deze vergroening is besproken in de welstands- / monumentencommissie en is daar positief ontvangen.

11 Drs. M.K. Jenniskens-Schute, Koningsweg 5 te 's-Hertogenbosch.

reactie a:

De gemeente wil tegen haar beleid in medewerking verlenen aan een parkeervoorziening die de auto naar de binnenstad haalt. De toestroom van auto's kan de Lekkerbeetjesstraat niet aan. Zeker op piekmomenten zal er filevorming ontstaan.

Commentaar.

Voor het gemeentelijk commentaar wordt kortheidshalve verwezen naar het gestelde onder 2 (past de uitbreiding binnen het gemeentelijk beleid) en 3 a (Verkeersaspecten/bereikbaarheid Lekkerbeetjesstraat).

reactie b:

De parkeergarage wordt bij de entrees meer dan 4 meter hoog. Een dergelijk gebouw zal een ontzettend negatieve invloed hebben op de stads- en rijksmonumenten in de woonwijk 't Zand. Het geplande groen heeft geen kans om te groeien.

Commentaar.

Het bouwplan is naar aanleiding van de ingekomen inspraakreacties op dit onderdeel aangepast. De entrees zijn transparanter en minder massaal gemaakt. Voor een uitgebreidere motivering wordt kortheidshalve verwezen naar het gestelde onder 5 (stedenbouwkundige opzet).

12. Het Koningshuis, Koningsweg 66 te 's-Hertogenbosch.

reactie a:

Het Koningshuis is eigenaar van het voormalige hoofdkantoor aan de Koningsweg 66 en huurt sinds 1996 een parkeerterrein aan de Majijweg. Deze parkeervoorziening wordt opgenomen in de te realiseren parkeergarage. De beoogde parkeervoorziening mist echter toekomstwaarde en er wordt nagelaten te voorzien in voldoende parkeergelegenheid voor naburige bedrijven. De parkeercapaciteit wordt uitgebreid van 350 naar 850 plaatsen. Volgens inspreker zijn in de berekeningen niet meegenomen het verlies aan plaatsen van het Koningshuis, alle Essentgebouwen en het in aanbouw zijnde gebouw van Brand Loyalty. De laatste twee genoemde gebouwen hebben weliswaar een parkeerkelder, maar die staan qua capaciteit niet in verhouding tot de norm voor de parkeerbehoefte die bij de oppervlakte van deze kantoren hoort. Voorts zal het project La Facade wanneer beide gebouwen zijn gerealiseerd van invloed zijn op de parkeerbalans. De gebouwen van Essent kennen thans voor de gebruiker nog een zekere overcapaciteit. Zodra alle gebouwen echter conform de huidige normen in gebruik genomen zijn, zal de behoefte exponentieel stijgen. In de strook aan de centrumzijde van het spoor bevinden zich een aantal grotere kantoren waarin volgens de huidige normen ruim 2000 mensen een werkplek kunnen vinden. Daarnaast zijn er nog villa's in gebruik als kantoor die geen eigen parkeervoorziening hebben. Inspreker is van mening dat het stationsgebied onmogelijk in alle parkeerbehoefte kan voorzien. Op de inspraakavond werd van de zijde van bewoners de parkeerdruk van bedrijven als negatief ervaren. Het pand van inspreker is al sedert 1922 in gebruik als kantoorpand. Als zodanig bestaat er minstens zoveel recht op parkeergelegenheid als bewoners van het gebied. Als de economische crisis voorbij is zal er een onmiskenbare schaarste aan parkeerplaatsen voor bedrijven ontstaan. Er wordt gepleit om het parkeerdek in zuidelijke richting uit te breiden en/of een kelder ten behoeve van bedrijven te realiseren. Op de inspraakavond maakte iedereen zich druk over het aantal verkeersbewegingen in de Lekkerbeestjesstraat. Op zich een terechte bezorgdheid. Er is echter verzuimd de mogelijkheid te onderzoeken een ontsluiting van de parkeervoorziening op de voormalige Willemsstraat te maken. De Maatschap Monument Koningshuis heeft belangstelling voor parkeerplaatsen op basis van een duurzame overeenkomst. Dit kan zijn in de vorm van eigendomssituatie (recht van opstal of i.d.) dan wel een huur- of pachtovereenkomst tegen een marktconforme prijs. Aangezien er grote twijfels bestaan ten aanzien van de continuïteit en garantie op parkeerplaatsen op middellange en lange termijn wordt bezwaar gemaakt tegen voorgenomen ontwikkeling. De Maatschap wil graag met betrokkenen in gesprek treden om tot een passende en duurzame oplossing te komen.

Commentaar:

Door inspreker De Maatschap Monument Koningshuis worden sinds 1996 parkeerplaatsen gehuurd van NS aan de Majijweg ten behoeve van het voormalige hoofdkantoor aan de Koningsweg 66.

De huurovereenkomst betreft een privaatrechtelijke overeenkomst tussen De maatschap Monument Koningshuis bv en NS vastgoed. Nu deze overeenkomst tussen beide partijen is ontbonden, is de vraag in hoeverre hieraan voor de gemeente gevolgen zijn verbonden in het kader van een beoordeling en belangenafweging van een goede ruimtelijke ordening.

Door inspreker wordt gewezen op het feit dat de beoogde parkeervoorziening geen toekomstwaarde heeft en wordt nagelaten te voorzien in voldoende parkeergelegenheid voor naburige bedrijven. Het college is van oordeel dat het voorliggende plan geen belemmering vormt om te komen tot hernieuwde afspraken tussen beide private partijen in welke vorm en aard dan ook. Dat op dit moment nog geen afspraken zijn gemaakt is voor het college geen aanleiding om aanvullende parkeermaatregelen te treffen die zich uitstrekken in de publieke ruimte en waarvan de kosten ten laste komen van de gemeentelijke begroting.

Een beoordeling van de parkeerbehoefte van Essent, Brand Loyalty en la Facade heeft plaats gevonden binnen de afzonderlijke planprocedures van deze ontwikkelingen. Er is geen aanleiding om de (ongewijzigde) parkeerbehoefte van deze plannen in deze ruimtelijke procedure te betrekken. Voor de eventuele toekomstige plannen zullen aparte ruimtelijke procedures worden gevolgd, waarin ook de parkeerbalans opnieuw wordt beoordeeld.

Indien toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen hun parkeerbehoefte niet op een aanvaardbare wijze kunnen realiseren dan kan dat een belemmering zijn voor dergelijke ontwikkelingen.

Omdat het pand van belanghebbende al sedert 1922 in gebruik is als kantoorpand, niet voorzien is van parkeerfaciliteiten op eigen terrein en in al die tijd gebruik is gemaakt van de openbare ruimte (tot 1996) betekent voor het college dat inspreker aanspraak kan maken op het gebruik van belanghebbenden parkeerplaatsen in de openbare ruimte tegen de vastgestelde voorwaarden en

kosten. Indien de Maatschap Monument Koningshuis en de NS niet tot overeenstemming komen dan kan een beroep gedaan worden op de o.a. de belanghebbenden parkeerregeling. Hiervoor geldt evenwel een wachttijd en in zulke gevallen kan en dient dan te worden uitgeweken naar bijvoorbeeld de gemeentelijke transferia en de betaalde openbare parkeerplaatsen, deels gerealiseerd in parkeergarages. Juist deze openbare parkeervoorzieningen zijn opgericht om de openbare parkeerbehoefte op een goede wijze te kunnen invullen. Binnen het beleid van de gemeente is uitbreiding van parkeercapaciteit op transferia en deels in parkeergarages aan de orde. Hiermee heeft de gemeente alsdan invulling gegeven aan haar publiekrechtelijke taak. Het eisen danwel bepleiten van de aanleg van extra parkeerplaatsen bij NS (in welke vorm dan ook) past niet in het gemeentelijke beleid en behoort niet tot de taak van de gemeente.

In de reactie van inspreker is gesteld dat verzuimd is om de Willemsstraat te betrekken in het onderzoek naar de ontsluiting van de parkeervoorziening. Van een dergelijk verzuim is geen sprake omdat de Willemsstraat een functie heeft voor alleen het langzaam verkeer.

De Willemsstraat was tot 2012 een verbinding tussen de Koningsweg en de gebouwen van Essent. De Willemsstraat had alleen maar een toegang van de Koningsweg, maar geen uitgang op het Willemsplein en of de Koningsweg. In 2012 is een onttrekkingsbesluit genomen voor de Willemsstraat – in verband met de bouw van het gebouw van Brand Loyalty – waardoor de Willemsstraat op dit moment een doodlopende weg is geworden.

In de plannen van de Paleisbrug (voorheen Ponte Palazzo) en de plannen van de reconstructie van het Willemsplein, wordt de Willemsstraat primair ingezet als langzaam verkeersroute. Er is geen mogelijkheid om de Willemsstraat op het Willemsplein aan te sluiten.

13. J.A. Lauwerijssen. Guldenvliesstraat 19 te 's-Hertogenbosch.

reactie a:

Inspreker zegt dat het Essentgebouw veel schade aan de historische panden heeft veroorzaakt. Ook nu zullen damwanden worden geslagen. Gevraagd wordt welke maatregelen worden genomen om schade te voorkomen of te monitoren.

Commentaar.

Voor het gemeentelijk commentaar wordt korthedshalve verwezen naar het gestelde onder 4 d (Milieuaspecten monitoring in relatie tot bouw en saneringswerkzaamheden)

reactie b:

De Lekkerbeetjesstraat en de Koningsweg zijn niet berekend op een forse stijging van verkeersbewegingen. De toekomstige situatie Koningsweg en Ponte Palazzo zal leiden tot ernstige verkeershinder en slechte bereikbaarheid van de wijk.

Commentaar.

De komst van de Paleisbrug (voorheen Ponte Palazzo genoemd) heeft geen effect om de omvang van de verkeersstromen. Wel is het zo dat de wegonttrekking (afsluiting) van de Willemsstraat leidt tot een verplaatsing van verkeersstromen naar de Lekkerbeetjesstraat. Dit effect is meegenomen in de berekeningen. Voor het overige commentaar wordt korthedshalve verwezen naar het gestelde onder 3 (verkeersaspecten/bereikbaarheid na de uitbreiding van de P&R).

reactie c:

Inspreker stelt dat niet duidelijk is wat er met de huidige speelvoorzieningen gaat gebeuren. Hij vindt de aanwezigheid van speelvoorzieningen noodzakelijk voor de leefbaarheid van de wijk.

Commentaar.

In de bestaande situatie is langs de Maijweg een speelplek aanwezig. Deze speelplek komt niet te vervallen. De gemeente is voornemens de Maijweg te herinrichten. In overleg met de bewoners zal de herinrichting plaatsvinden.

14. J.L. Murphy. Maijweg 25 te 's-Hertogenbosch.

reactie:

Inspreker is blij aan de mooie Maijweg te wonen en de realisering van het nieuwe station en het Paleiskwartier hebben de mooie uitstraling van de omgeving alleen maar versterkt. De beoogde parkeergarage zal op piekmomenten veel overlast geven zeker bij de vreemd gesitueerde ingang. Het bestaande parkeerterrein staat misschien om die reden wel nooit vol.

Commentaar.

Voor het gemeentelijk commentaar wordt korthedshalve verwezen naar het gestelde onder 3 (verkeersaspecten/bereikbaarheid na uitbreiding van de P&R.)

15. S.M.L. Niessen en Y.A.M. Niessen-Michielsen, Koningsweg 35 te 's-Hertogenbosch.

reactie a:

Insprekers vrezen enorme toename van autoverkeer. De huidige situatie is al verre van ideaal. Bij toename van verkeer zal die nog verder verslechteren en zullen de files toenemen.

Commentaar

Voor het gemeentelijk commentaar wordt korthedshalve verwezen naar het gestelde onder 3 (verkeersaspecten/bereikbaarheid na uitbreiding van de P&R).

reactie b:

De te realiseren parkeergarage vormt een aantasting van de woonomgeving door toename van geluidsoverlast en uitlaatgassen. Tevens kunnen de werkzaamheden schade veroorzaken aan de monumentale woningen.

Commentaar.

Voor het gemeentelijk commentaar wordt korthedshalve verwezen naar het gestelde onder 4 a, b en d (Milieuaspecten, geluid, lucht en monitoring in relatie tot bouw en saneringswerkzaamheden).

reactie c:

Het bestaande parkeerterrein wordt nu vooral in de weekenden veel gebruikt als speelterrein. Er blijft hierdoor geen (grote) speelruimte over in dit gebied.

Commentaar.

Het bestaande P&R terrein is particulier bezit van de NS en is niet bestemd voor een speelterrein. In de bestaande situatie is langs de Maijweg een speelplek aanwezig. Deze speelplek komt niet te vervallen. De gemeente is voornemens de Maijweg te herinrichten. In overleg met de bewoners zal de herinrichting plaatsvinden.

16. A.E. Schamp en M.F. Schamp – van Wijngaarden, Koningsweg 65 te 's-Hertogenbosch.

reactie a:

Door de uitbreiding van de parkeer capaciteit en na het gereedkomen van het gebouw Brand Loyalty zal de verkeersdruk op onaanvaardbare manier toenemen. Voorts is het in strijd met het beleid om de auto uit de stad ter weren.

Commentaar.

Voor het gemeentelijk commentaar wordt korthedshalve verwezen naar het gestelde onder 2 en 3 (past de uitbreiding binnen het gemeentelijk beleid en verkeersaspecten/bereikbaarheid na uitbreiding van de P&R).

reactie b:

Insprekers vrezen als gevolg van graaf en heiwerkzaamheden en/of het onttrekken van grondwater verzakkingen en scheurvorming aan hun huizen.

Commentaar.

Voor het gemeentelijk commentaar wordt korthedshalve verwezen naar het gestelde onder 4 d (Milieuaspecten, monitoring in relatie tot bouw en saneringswerkzaamheden).

reactie c:

De voorgestelde parkeergarage vormt een gedrocht in de omgeving. Het maakt de buurt onveilig, duister en verpest het uitzicht.

Commentaar.

De gemeente ziet niet in waarom door de bebouwde parkeervoorziening de buurt onveilig en donkerder zal worden. Het gebouw is op een stedenbouwkundige aanvaardbare wijze in de omgeving ingepast. Voor het overige gemeentelijk commentaar wordt korthedshalve verwezen naar het gestelde onder 5 (stedenbouwkundige opzet.)

17. O. Schol, Guldenvliesstraat 17 te 's-Hertogenbosch.

reactie:

Het meest belangrijke bezwaar betreft de grote toename van verkeer. Daarnaast zorgt dit voor toename van fijnstof. Voorts maakt inspreker zich zorgen over het bouwen op kwetsbare grond. Hierdoor kan schade ontstaan aan de woning.

Commentaar.

Voor het gemeentelijk commentaar wordt korthedshalve verwezen naar het gestelde onder 3 en 4b en d (Verkeersaspecten/bereikbaarheid na uitbreiding van de P&R en Milieuaspecten lucht en monitoring in relatie tot bouw en saneringswerkzaamheden)

18. B.M. Timmers en N.G.H.M. Hanssen, Majweg 20 te 's-Hertogenbosch.

reactie:

De inhoud van de inspraakreactie heeft dezelfde strekking als de inspraakreactie genoemd onder 3.

Commentaar.

Voor het gemeentelijk commentaar wordt korthedshalve verwezen naar het commentaar onder inspraakreactie 3.

19. Vereniging "Zakken Zand" p/a Guldenvliesstraat 11 te 's-Hertogenbosch.

reactie a:

De vereniging vertegenwoordigt een groot aantal bewoners uit het gebied "het Zand Zuid". De vereniging stelt dat de termijn om bezwaar te maken met 6 weken dient te worden verlengd omdat de procedure niet correct zou zijn gevoerd. Op de inspraakavond zou informatie zijn verstrekt die niet in de Ruimtelijke Onderbouwing en in het bouwplan is opgenomen.

Commentaar.

De stelling dat de procedure niet correct zou zijn gevoerd wordt bestreden. Het concept bouwplan met Ruimtelijke Onderbouwing heeft gedurende 6 weken in het kader van de inspraak ter inzage gelegen. Hierover is in de buurt huis- aan- huis een brief verspreid, waarin hierover informatie is gegeven en waarin teven werd aangegeven dat het bouwplan op het stadskantoor ter inzage ligt en dat het bouwplan ook kan worden geraadpleegd op de gemeentelijke internetsite. Tijdens de inspraakavond is bovendien informatie verstrekt over de mogelijkheden om bezwaar aan te tekenen. Omdat er bij sommige aanwezigen onduidelijkheid bleef bestaan heeft wethouder Sniijders toegezegd in het verslag van deze avond een procedure beschrijving op te nemen, hetgeen is geschied. Hieruit blijkt dat het college van burgemeester en wethouders inhoudelijk zullen reageren op zowel de mondeling als schriftelijk ingekomen inspraakreacties en een eindverslag inspraak zullen vaststellen. Iedereen die heeft gereageerd krijgt schriftelijk bericht over het besluit van het college hoe met de inspraakreacties is omgegaan. Vervolgens wordt het formele bouwplan (met eventuele afpassingen als gevolg van de inspraakreacties) nogmaals 6 weken ter inzage gelegd en kunnen er zienswijzen worden ingediend. Iedereen die een inspraakreactie heeft ingediend wordt hiervan persoonlijk op de hoogte gesteld. Daarna wordt pas door het college besloten over het al dan niet verlenen van een omgevingsvergunning.

reactie b:

De noodzaak tot uitbreiding van de P&R is niet aanwezig. De parkeergarages aan de Magistratenlaan en het station, het transferium aan de Vlijmenseweg en een P&R terrein aan de noordzijde van het station hebben volgens de vereniging lang geen maximale bezettingsgraad. De bezettingsgraad van de huidige P&R garage is volgens onderzoek 80% tot 90%. Het doel van een P&R voorziening is de mogelijkheid voor langparkeren. De onderzoeken lijken hierop gebaseerd. Tijdens de inspraakavond werd medegedeeld dat er mogelijkheden zijn voor kort parkeren. De geschatte verkeersbewegingen komen hierdoor buiten de spitsuren mogelijk hoger te liggen. De vereniging heeft bezwaar tegen een parkeervoorziening die naast lang parkeren ook mogelijkheden biedt voor andere parkeerbehoeften.

Commentaar.

De door inspreker genoemde parkeergarages zijn niet bedoeld voor P&R functies en hebben volgens gegevens uit het beheerssysteem een zodanige bezettingsgraad dat zeker niet van leegstand kan worden gesproken. Deze garages hebben o.a. een geheel ander tariefsysteem. Het transferium aan de Vlijmenseweg functioneert zelfs uitstekend en kent een functie ten behoeve van binnenstadbezoekers.

De beoogde uitbreiding aan P&R parkeerplaatsen aan de Majweg is bedoeld om te kunnen voldoen aan de behoefte om in 2020 ca. 1200 P&R parkeerplaatsen rondom het station te hebben. De

beoogde P&R heeft primair de functie om een parkeerplaats te bieden voor langparkeerders. Reizigers die met de auto na de P&R voorziening komen en daarna verder reizen met de trein. 90% van de capaciteit wordt gebruikt door P&R gebruikers. 10% van de capaciteit wordt gebruikt door andere doelgroepen

Op piekmomenten (enkele malen per jaar) is er in de binnenstad echter sprake van een parkeerprobleem, vooral door de vele bezoekers. Hiervoor wordt gezocht naar extra parkeercapaciteit, zoals P&R station, Paleiskwartier (tijdelijk) en parkeerplaatsen van bedrijven in en om de binnenstad. De uitbreiding van P&R Maijweg draagt dus bij aan het opvangen van een incidentele extra parkeerbehoefte op de piekmomenten. Daarnaast zal de P&R voorziening niet elke dag 24 uur per dag bezet zijn. De P&R voorziening biedt daardoor de nodige flexibiliteit om een alternatief te bieden voor kort- en langparkeerders van de binnenstad en directe omgeving.

De beoogde uitbreiding van de P&R aan de Maijweg past dan ook binnen de geldende beleidskaders van de gemeente 's-Hertogenbosch.

reactie b:

De Lekkerbeetjesstraat wordt de enige aan- en afvoer mogelijkheid naar drie parkeermogelijkheden. Met een verwachte congestie van verkeer tijdens spijstijden zal dit filevorming geven op de Koningsweg en het Lekkerbeetjesstraat en sluipverkeer veroorzaken op de Maijweg. In het rapport van Goudappel Coffeng spreken het aantal ingeschatte verkeersbewegingen elkaar nog tegen. Op pagina 14 wordt gesproken over maximaal 6500 verkeersbewegingen en op pagina 15 over 9000 voertuigen. Voorts zijn de verwachte verkeerstromen vanuit de Ponte Palazzo niet in de rapporten verwerkt. De verenging is van mening dat er een nieuw onderzoek moet komen. De verkeersveiligheid mede bij calamiteiten neemt af tot onacceptabele proporties.

Commentaar:

In het gestelde onder 3 (verkeersaspecten/bereikbaarheid na de uitbreiding van de P&R) is uitgebreid uiteengezet dat de beoogde P&R voorziening niet leidt tot onaanvaardbare stagnatie en daarmee een onacceptabele verkeersonveiligheid. Te meer omdat de aansluiting Lekkerbeetjesstraat-Koningsweg per saldo minder verkeer zal verwerken in de toekomstige situatie ten opzichte van de huidige situatie. Verder heeft 't Zand enkele toegangen die – in geval van calamiteiten – gebruikt kunnen worden door nood- en hulpdiensten en eventuele evacuaties.

Aanvullend wordt opgemerkt dat in de analyse van de uitbreiding van de P&R Maijweg is berekend dat in de huidige situatie op de Lekkerbeetjesstraat 4500 mvt/etmaal plaatsvinden en in de toekomstige situatie de etmaalintensiteit 6300 zal bedragen. De komst van de Paleisbrug (voorheen Ponte Palazzo genoemd) heeft geen effect op de omvang van de verkeersstromen. Wel is het zo dat de weggonttrekking (afsluiting) van de Willemsstraat leidt tot een verplaatsing van verkeersstromen naar de Lekkerbeetjesstraat. Dit effect is meegenomen in de berekeningen. Er bestaat dan ook geen aanleiding om nieuw onderzoek te doen.

reactie c:

De beoogde parkeergarage zal een toename veroorzaken van geluid, trillingen en fijn stof. Er dient een nieuw onafhankelijk onderzoek te worden verricht met inachtneming van de toestroom van de Ponte Palazzo.

Commentaar:

Voor het gemeentelijk commentaar wordt korthedshalve verwezen naar het gestelde onder 4 a, b en 3 (Milieuaspecten geluid, lucht en trillingshinder). Over de toestroom als gevolg van de Ponte Palazzo wordt verwezen naar het commentaar onder b.

reactie d:

Het woongenot en de privacy nemen af. Vanaf het parkeerdek wordt inblik in de woningen aan de Maijweg mogelijk. Het aangezicht van de wijk met Rijksmonumenten wordt permanent aangetast.

Commentaar:

Voor het gemeentelijk commentaar wordt korthedshalve verwezen naar het gestelde onder 5 (stedenbouwkundige opzet).

reactie e:

De speelmogelijkheden voor de kinderen uit de wijk 't Zand worden verder beperkt. Nu al zijn er onvoldoende speelmogelijkheden en het huidige speeltuintje aan de Maijweg is een aanfluiting.

Commentaar:

Voor het gemeentelijk commentaar wordt korthedshalve verwezen naar het gestelde onder inspraakreactie 3 onder d.

reactie f:

Het rooien van bomen op het huidige parkeerterrein betekent een vermindering van het groen in de wijk. Het geplande groen heeft weinig groeikansen. De gemeente dient garantie te geven voor voldoende groenvoorziening en niet uit te besteden aan de eigenaar van de P&R garage. De beoogde P&R voorziening verstoort vliegbewegingen van vleermuizen en betekent en verschraving van de stadsfauna.

Commentaar.

Bij de aanleg van begroeiing zal uiteraard rekening worden gehouden met de groeikansen van de beplanting. De groenstrook voor de beoogde P&R voorziening is in eigendom van de NS. De gemeente kan niet garant staan voor onderhoud van groen dat niet in haar bezit is. Wel is een privaatrechtelijk overeenkomst gesloten waar een inrichtingsplan onderdeel van uitmaakt. Mocht de NS zich niet of onvoldoende aan het inrichtingsplan houden dan zal de gemeente de NS op basis van privaatrechtelijk afspraak hierop aanspreken.

Uit het gehouden flora- en fauna- onderzoek blijkt dat er geen vaste rust- en verblijfplaatsen van boombewonenden en/of beschermende soorten zijn aangetroffen. Ook zijn er geen broedvogels met jaar rond beschermde nesten aangetroffen. De ontwikkeling is daarom niet strijdig met de Flora- en Faunawet.

reactie g:

De waarde van de panden zal aanzienlijk dalen waardoor planschade zal optreden.

Voor het gemeentelijk commentaar wordt korthedshalve verwezen naar het gestelde onder inspraakreactie 2 onder c.

reactie h:

Door de bouw en de beoogde bodemsanering kan in de wijk 't Zand schade ontstaan aan de huizen, zoals bij eerdere bouwprojecten in de buurt is gebleken. Aangedrongen wordt op een onafhankelijk onderzoek naar de gevolgen van de bouw voor de huizen, waarbij een 0-meting van huizen het uitgangspunt is en constante monitoring plaatsvindt tijdens de bouwfase.

Commentaar.

Voor het gemeentelijk commentaar wordt korthedshalve verwezen naar het gestelde onder 4 d (Milieuaspecten, monitoring in relatie tot bouw en saneringswerkzaamheden.)

20 E. Zuidema en J.M. Puijk, Majweg 11 te 's-Hertogenbosch.

reactie a:

Een toename op de Lekkerbeetjestraat naar 6300 voertuigen zal met name in piekmomenten leiden tot een verkeersinfarct in de wijk 't Zand

Commentaar.

Voor het gemeentelijk commentaar wordt korthedshalve verwezen naar het gestelde onder 3 (verkeersaspecten/bereikbaarheid na uitbreiding van de P&R).

reactie b:

De aanzienlijke toename van verkeer zal een verdere verslechtering van het milieu betekenen.

Bovendien zal de buurt onveilig worden door hanggroepjongeren en zal er overlast zijn van lichten van auto's die in de woning schijnen.

Commentaar.

Voor het gemeentelijk commentaar wordt korthedshalve verwezen naar het gestelde onder 4 (Milieuaspecten) De door inspreker gevreesde overlast als gevolg van toename van hanggroep jongeren is geen ruimtelijk aspect. Dit betreft een aspect van handhaving van de openbare orde en is in dit kader niet relevant. Overigens zien wij op voorhand niet in dat de kans op toename van hanggroep jongeren na de bouw van de P&R voorziening zal toenemen.

Er is een verlichtingsadvies opgesteld over de kunstmatige verlichting van de P&R voorziening. Voor de beoordeling van de lichtsterkte is aangesloten bij de richtlijnen van de Nederlandse Stichting voor Verlichtingskunde. In dit geval is de norm voor stedelijk gebied gehanteerd. Dat betekent dat op de gevels van de woningen aan de Majweg in de dag- en avondperiode een lichtsterkte van maximaal 10 Lux en in de nachtperiode van maximaal 2 Lux mag optreden. Door het toepassen van speciale armatuur en verlichtingstechniek en door een afschermende werking van een borstwering wordt de lichtuitstraling tot een minimum beperkt en wordt voldaan aan bovengenoemde richtlijnen. Het verlichtingsadvies is uitgebreid aan de orde geweest bij de behandeling van het bouwplan door de gemeentelijke welstandscommissie, die met het verlichtingsadvies heeft ingestemd.

reactie c:

Insprekers vrezen als gevolg van de bouw en saneringswerkzaamheden schade aan hun woning. Bij eerder uitgevoerde projecten zijn ook ernstige schades ontstaan. Op de inspraakavond werd aangegeven dat voor en na de bouw bij een zeer beperkt aantal woningen 0 metingen worden verricht. De gemeente moet veel meer doen om schade te voorkomen en om de monumentale panden te beschermen. De zogenaamde 0 metingen dienen over een veel groter gebied te worden uitgebreid. Verder dient de gemeente er op toe te zien dat de overlast tijdens de bouw zoveel mogelijk wordt beperkt. Onduidelijk blijft of er ook 's-nachts werkzaamheden plaatsvinden.

Commentaar.

Voor het gemeentelijk commentaar wordt korthedshalve verwezen naar het gestelde onder 4 d (Milieuaspecten, monitoring in relatie tot bouw en saneringswerkzaamheden).

reactie d:

De parkeergarage veroorzaakt volgens insprekers vrij verlies van uitzicht over het spoor. De hoogte van 2,8 meter en bij de entrees zelfs 4,3 meter beperkt het uitzicht enorm. Andersom kunnen gebruikers van de parkeergarage in de woningen aan de Maijweg kijken. De waarde van de woningen zal aanzienlijk dalen. Tijdens de inspraakavond werd een toename van groen toegezegd. De gemeente gaat dit echter niet zelf onderhouden, zodat er geen enkel garantie is dat ook groen blijft.

Commentaar.

Voor het gemeentelijk commentaar wordt korthedshalve verwezen naar het gestelde onder 5 (stedenbouwkundige opzet) en naar het commentaar op de inspraakreactie 2 onder c en inspraakreactie 19 onder f.

21 M.A.J. van Duijnhoven, Hertogstraat 12 te 's-Hertogenbosch

Bezwaar wordt gemaakt tegen de voorgenomen uitbreiding en het bouwen van een P&R voorziening aan de Maijweg

Reactie

Voor het gemeentelijk commentaar wordt korthedshalve verwezen naar het gestelde onder 1 t/m 5

