

's-Hertogenbosch

P+R-voorziening Maijweg

ruimtelijke onderbouwing

identificatie

projectnummer:

192036.17395.00

projectleider:

ir. R.J.M.M. Schram

auteur:

ir. R.J.M.M. Schram
drs. W.L. Verweij

planstatus

datum:

25-06-2013

opdrachtgever:

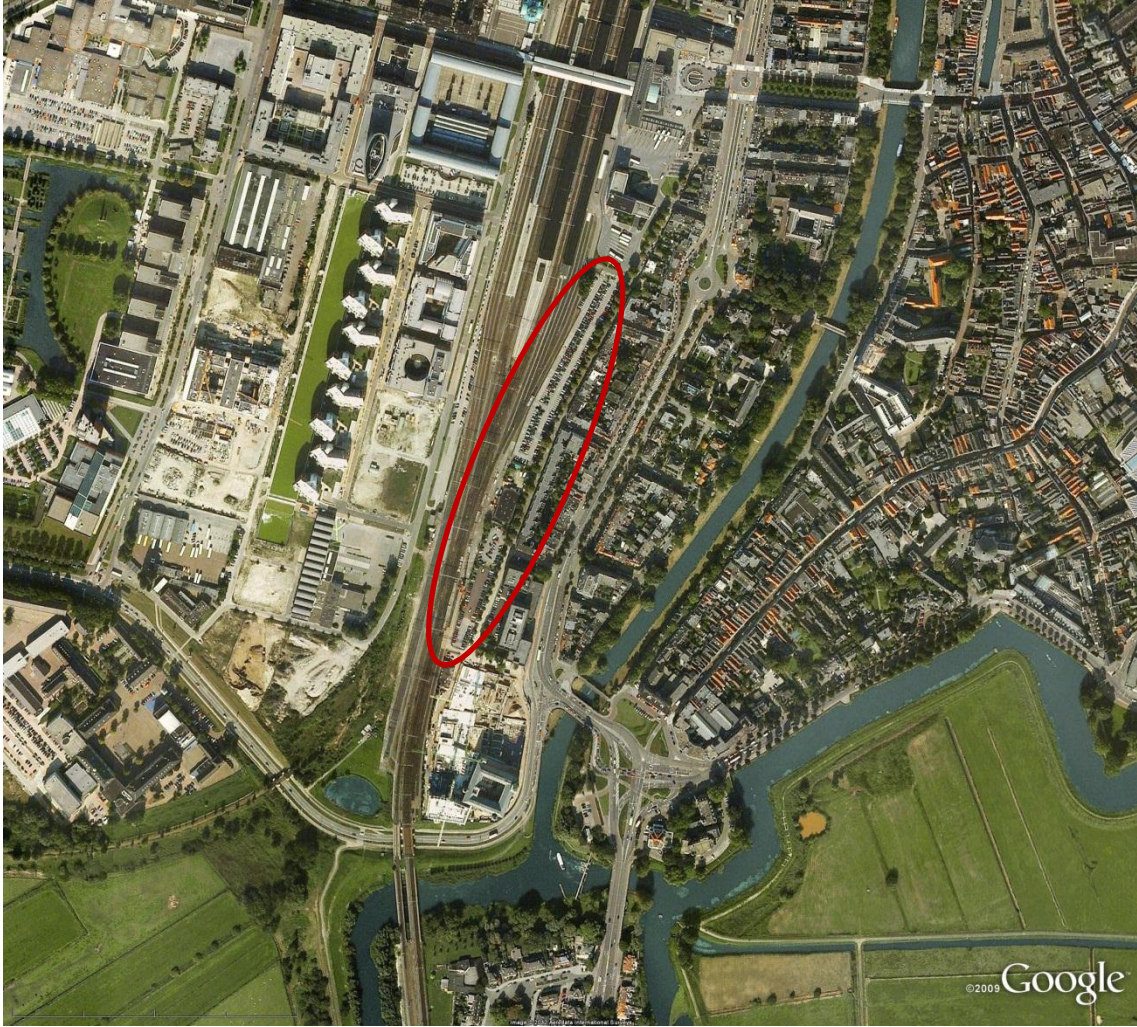
NS Stations

Inhoud

Ruimtelijke onderbouwing	3
1.1. Inleiding	3
1.2. Ligging projectgebied	3
1.3. Planologische regeling	3
1.4. Huidige situatie	4
1.5. Beschrijving initiatief	6
1.6. Toetsing aan het beleid	9
1.7. Toetsing aan sectorale aspecten	11
1.7.1. Inleiding	11
1.7.2. Bodem	11
1.7.3. Integraal waterbeheer	12
1.7.4. Verkeer en parkeren	12
1.7.5. Wegverkeerslawaaï	14
1.7.6. Milieuhinder van bedrijfsactiviteiten	17
1.7.7. Externe veiligheid	18
1.7.8. Luchtkwaliteit	19
1.7.9. Overige aspecten	21
1.8. Afweging en conclusie	23

Bijlagen:

1. Situatieschets.
2. Lijst van uitgevoerde onderzoeken.



Figuur 1 Ligging projectgebied

1.1. Inleiding

NS Stations is voornemens het bestaande Park&Ride (P+R)-terrein aan de Maijweg in 's-Hertogenbosch uit te breiden. Hiermee wordt tegemoetgekomen aan de bestaande behoefte aan P+R-parkeerplaatsen in 's-Hertogenbosch en worden (P+R)-parkeerplaatsen die elders zullen vervallen, gecompenseerd. De voorziening is ook toekomstgericht: door verbeteringen in het treinaanbod zal het aantal treinpassagiers en daarmee de vraag naar P+R-plaatsen de komende jaren naar verwachting toenemen.

Het planvoornemen gaat uit van een dubbellaagse P+R-voorziening van maximaal 850 parkeerplaatsen. Deze parkeervoorziening zal halfverdiept gerealiseerd worden.

De volledige realisatie van deze P+R-voorziening is niet mogelijk binnen het vigerende bestemmingsplan 't Zand. Om de ontwikkeling mogelijk te maken, zal de uitgebreide omgevingsvergunningsprocedure ex artikel 2.12 lid 1 sub a onder 3 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) doorlopen worden. Aan deze procedure van de Wabo kan slechts medewerking worden verleend indien sprake is van een activiteit die niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening en de besluitvorming een goede ruimtelijke onderbouwing bevat. Om aan de genoemde eisen te voldoen is dit document opgesteld. Dit bevat de ruimtelijke onderbouwing voor het afwijken van het bestemmingsplan.

1.2. Ligging projectgebied

Het projectgebied betreft huidige P+R-terrein aan de Maijweg in 's-Hertogenbosch en twee aangrenzende parkeerterreinen (locatie Koningshuis, locatie Essent). Het parkeerterrein ligt tussen de sporen en de Maijweg, tussen station 's-Hertogenbosch en het hoofdkantoor van Essent (zie figuur 1).

1.3. Planologische regeling

Op basis van het vigerende bestemmingsplan 't Zand gelden voor het projectgebied de bestemmingen 'Spoorwegen' en 'Verkeer'. Het planvoornemen is strijdig met de bestemming Spoorwegen. Deze strijdigheid heeft betrekking op het overschrijden van het bebouwingspercentage binnen de bestemming 'Spoorwegen'. In deze ruimtelijke onderbouwing wordt aangetoond, dat het afwijken van het bestemmingsplan voor deze ontwikkeling niet leidt tot onoverkomelijke bezwaren.



Figuur 2 Uitsnede plankaart bestemmingsplan 't Zand

1.4. Huidige situatie

Het projectgebied ligt tussen de sporen en de Maijweg, tussen station 's-Hertogenbosch en het hoofdkantoor van Essent.

Omgeving projectgebied

Het projectgebied ligt in een gemengd gebied met meerdere functies. Ten noorden ligt het stationsgebied, waar behalve het station ook kantoren, winkels en appartementen staan. Ten oosten van het gebied, tussen de Maijweg en de Koningsweg, ligt een wijk met vooral woningen. Met name aan de zijde van de binnenstadsring worden de panden ook voor andere functies gebruikt, bijvoorbeeld kantoren. In het gebied ten zuiden van de Lekkerbeetjesstraat staan de kantoorgebouwen van Essent en het binnenkort te vestigen Brand Loyalty. Dit laatste gebouw wordt momenteel verbouwd. Aan de overzijde van het spoor ligt het Paleiskwartier. Aan de spoorzijde staat hier met name kantoorbebouwing.

Projectgebied

Op dit moment is het gebied al voor een groot gedeelte in gebruik als parkeerterrein op maaiveld. Het terrein is verdeeld in 3 gedeeltes. In het noorden ligt een P&R terrein met een capaciteit van 382 parkeerplaatsen en wordt ontsloten aan de noordzijde nabij het station. Deze zijn te bereiken via de rotonde voor het stationsplein, de parallelweg van de Oranje Nassaulaan en de Colvernierstraat, alsmede via de Lekkerbeetjesstraat en de Maijweg. Aan de zuidzijde liggen twee parkeerterreinen met eigen toegangen op de Maijweg met een capaciteit van in totaal 100 parkeerplaatsen. Deze terreinen worden gebruikt door Essent en het aan de Koningsweg gevestigde Koningshuis. Hiervoor zijn huurovereenkomsten gesloten, die met het oog op de beoogde ontwikkeling zijn opgezegd. Deze 100 parkeerplaatsen zijn niet beschikbaar voor P&R – gebruikers. Om de drie terreinen staat een hekwerk. Het projectgebied is nagenoeg geheel verhard, op een enkel plantsoen na. Er staat geen bebouwing. Tussen het terrein en de rijbaan van de Maijweg liggen (haakse)

parkeerplaatsen. Deze worden afgewisseld met bomen. Desondanks heeft de Maijweg door deze parkeerplaatsen een stenig karakter.

Aan de westzijde van het spoor ligt nog een P&R terreinen (Parallelweg(82 pp) die vanwege de doortrekking van de parallelweg zal verdwijnen. Totaal zijn dit 564 parkeerplaatsen, waarvan 100 parkeerplaatsen zijn verhuurd aan derden en niet voor P&R beschikbaar. Netto zijn er 464 P&R plaatsen beschikbaar die worden gerealiseerd binnen de nieuwe P&R, die wordt uitgebreid tot ca. 850 parkeerplaatsen

Overig aanbod parkeerterreinen

In de omgeving van het projectgebied, rondom station 's-Hertogenbosch, liggen diverse andere parkeerlocaties.

P+R-terreinen

Aan de westzijde van het spoor ligt nog een P+R-terreinen aan de Magistratenlaan (162 parkeerplaatsen).

Parkeergarages

Bij het station liggen 2 betaalde parkeergarages. Dit zijn de garages Stationsplein (250 parkeerplaatsen) en garage Paleiskwartier (ruim 1.000 plaatsen).

Overige locaties

De bovengenoemde capaciteit wordt aangevuld met (gratis) parkeerplaatsen op gronden tussen het voormalige hoofdkantoor van Laurus en het bedrijf Grasso. Op dit terrein parallel aan het spoor zijn 150 tot 200 parkeerplaatsen beschikbaar.

Ontwikkelingen

De omgeving van het projectgebied is een dynamisch gebied, waar de komende jaren een aantal ontwikkelingen spelen.

- In de gemeentelijke Koersnota hoofdinfrastructuur is onder meer opgenomen, dat de Magistratenlaan/Parallelweg aangewezen zal worden als doorstroomas voor het autoverkeer. Deze as vervangt de doorstroomfunctie van de binnenstadsring (Koningsweg-Koninginnenlaan). Door de doortrekking van de Parallelweg verdwijnen de parkeerplaatsen van het P&R terrein Parallelweg. Door de aanleg van deze weg vervallen in ieder geval het P+R-terrein Parallelweg en parkeerplaatsen tussen Laurus en Grasso. In totaal betreft het hier zo'n 250 parkeerplaatsen.
- Het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) omvat onder meer de introductie van het spoorboekloos rijden. Voor het tracé Eindhoven-Amsterdam zou dit betekenen, dat het aantal treinen toeneemt en het treingebruik intensificeert. Dit stelt eisen aan het voor- en natransport; onder andere zal de vraag naar P+R-plaatsen toenemen.
- Als gevolg van de intensivering van het treinverkeer zijn ook fysieke maatregelen nodig. Hiertoe heeft de minister van Infrastructuur en Milieu het tracébesluit Sporen in Den Bosch genomen. Met het tracébesluit wordt ook de bouw van geluidsschermen langs het spoor planologisch mogelijk gemaakt.
- Ten zuiden van het projectgebied wordt de Ponte Palazzo gerealiseerd, een fiets/loopbrug over het spoor. Naast de stationspasserelle ontstaat een nieuwe verbinding tussen het Paleiskwartier en de binnenstad van 's-Hertogenbosch.
- In het projectgebied is een bodemverontreiniging geconstateerd. Inmiddels is aan Stichting Bodemsanering Nederlandse Spoorwegen (SBNS) de beschikking verleend om in 2013, voorafgaand aan de bouw van de P+R-voorziening en na beëindiging van het nu gekozen planologisch traject, een bodemsanering uit te voeren. In het voornemen van SBNS wordt een laag grond van voornoemd perceel ter grootte van het oppervlak van het parkeerdek, tot circa 1,6 m onder maaiveld ontgraven. Plaatselijk zal er tot 4,5 m diepte gesaneerd worden. De sanering maakt geen deel uit van deze procedure.

1.5. Beschrijving initiatief

Aanleiding

Op basis van de verwachte mobiliteitsgroei en het toenemend aantal treinreizigers, heeft NS Stations een prognose gemaakt van het aantal gewenste P+R-plaatsen in 's-Hertogenbosch. Om die reden is NS Stations voornemens om het bestaande P+R-terrein aan de Maijweg uit te breiden. Hierbij worden ook de twee naastgelegen parkeerterreinen betrokken. Het plan gaat uit van een P+R-voorziening van maximaal 850 plaatsen.

Het plan gaat uit van het maken van werk met werk: zoals hierboven aangegeven, zal SBNS voorafgaand aan de bouw van de P+R-voorziening een bodemsanering uitvoeren. Het ontgraven perceel biedt de mogelijkheid om een deel van het terrein halfverdiept te realiseren. Hierboven zal een parkeerdek komen.

Hoofdropzet en lay-out parkeervoorziening

De beoogde P+R-voorziening bestaat uit twee delen. Het deel van de P+R-voorziening ten noorden van de Lekkerbeetjesstraat wordt opgericht in twee lagen. Het onderste niveau is half verdiept op 1,2 m onder maaiveld, het bovenste parkeerdek bevindt zich op 1,6 m boven maaiveld aan de Maijwegzijde. Hiermee wordt de meeste parkeercapaciteit nabij het (bus)station gerealiseerd. De hoogte van het parkeerdek is nodig in verband met de vereiste natuurlijke ventilatie. De voorziening krijgt daarom ook geen gesloten wanden. Op het deel tussen de Lekkerbeetjesstraat en het hoofdkantoor van Essent, tegen de Ponte Palazzo, vindt het parkeren op maaiveld plaats.



Sfeerimpressie interieur noordelijk deel P+R-voorziening

De in- en uitrit voor automobilisten wordt verplaatst naar de kop van de Lekkerbeetjesstraat. Hierdoor wordt een korte rechtstreekse verbinding met de Koningsweg gelegd en zijn de Maijweg en de Colvenierstraat niet langer nodig als toegang naar de P+R. Deze straten zullen door het planvoornemen dus ontlast worden.

De entree wordt duidelijk herkenbaar en zal bestaan uit een wand van 26 m en circa 2,7 m hoog. Hierin komen 4 portalen (2 in- en 2 uitritten), met daarachter de slagbomen. Achter het entreeportaal, binnen de P+R-voorziening, is een rotonde gepland. Vanuit hier zijn de verdieping $-1/2$, de verdieping $+1/2$ en het maaiveldparkeren bereikbaar. In de voorziening zal sprake zijn van eenrichtingsverkeer en anticlockwise rondrijden. Hiermee wordt het verkeer in de voorziening en daarmee de overlast zoveel mogelijk beperkt.



Sfeerimpressie in-uitrit autoverkeer

De hoofdtoegang voor voetgangers komt aan de noordzijde, tegen het bus- en treinstation. Ook deze entree zal duidelijk herkenbaar worden. De entree wordt gekoppeld aan het trappenhuis, waarmee de twee parkeerdekken bereikbaar zijn. Ook komen hier een rolstoellift en betaalautomaten. Het trappenhuis bestaat uit één laag (circa 2,7 m) en wordt met een groen dak afgedekt.



Sfeerimpressie hoofdtrappenhuis

Naast de hoofdentree zullen op de parkeergarage nog 4 neventrappenhuizen gerealiseerd worden, die vanuit de Maijweg toegang geven op de parkeervoorziening. Naar aanleiding van de inspraakreacties en de bewonersavond is ervoor gekozen de daktuinen boven de neventrappenhuizen voor een groot deel te laten vervallen.



Impressie neventrappenhuis

Inpassing in omgeving

Functionele inpassing

Het initiatief betreft de uitbreiding van een bestaande P+R-voorziening. Het dient ten dele als compensatie van parkeercapaciteit die elders vervalt. Deze functies zijn op dit moment dus al aanwezig in de nabijheid van het plangebied. Voldoende en goed P+R-aanbod is onderdeel van een compleet voorzieningenaanbod in een stationsomgeving. Ook in de toekomst zal deze voorziening gewenst blijven.

De functie is ook complementair aan de kantorenfuncties die in de omgeving aanwezig zijn. Na voltooiing van de Ponte Palazzo is de functie ook goed bereikbaar vanuit het Paleiskwartier.

De locatie ligt op loopafstand van de binnenstad. Met name in het weekend, als de behoefte aan P+R-voorzieningen minder zijn, kan de locatie ook gebruikt worden als alternatief voor bewoners uit de binnenstad.

Stedenbouwkundige inpassing Maijweg

Aan de overzijde van de Maijweg staat woonbebouwing. In de uitvoering wordt de P+R-voorziening zoveel mogelijk ingepast in de bestaande omgeving. Dit is enerzijds gedaan, door de gevel van de voorziening terug te leggen ten opzichte van de bestaande grens tussen het P+R-terrein en de openbare ruimte. De afstand van de woningen tot de voorziening wordt dus groter ten opzichte van de bestaande situatie (gemiddeld 2,7 m). De extra ruimte zal door de NS ingericht worden als openbaar toegankelijk gebied. Bovendien kunnen de bomen in het openbaar gebied worden gehandhaafd. De lengte van de gevel van parkeergarage (ca. 360 meter) zal worden geparceleerd in kleinere maten. De trappenhuizen en de beide koppen (begin en einde van de garage) zijn daarvoor de aanleiding. Door het aanbrengen van hagen en begroeiing krijgt de gevel een groen en gevarieerd karakter.

De gemeentelijke welstandscommissie heeft op hoofdlijnen ingestemd met het bouwplan. De gemeente is voornemens de Maijweg te herinrichten. In overleg met de bewoners zullen dan mogelijk 28 parkeerplaatsen komen te vervallen, die door de NS in de parkeergarage gecompenseerd zullen worden onder nader overeen te komen voorwaarden. De herinrichting van de Maijweg zal meegenomen worden bij de voorjaarsnota 2014 en zal betrokken worden bij de integrale afweging van de begroting 2014. De waarschijnlijk te vervallen parkeerplaatsen kunnen groen ingericht worden. De ontwikkeling ziet dus niet alleen toe op een vermindering van het verkeer op de Maijweg, ook biedt het de mogelijkheid om de Maijweg een groener karakter te geven.

Inpassing spoorzijde

Aan de westzijde van de P+R-voorziening, tegen het spoor, is in het kader van het Tracébesluit 'Sporen in Den Bosch' een geluidsscherm voorzien. Er is een oplossing gevonden door NS en ProRail om het geluidsscherm langs de Maijweg en de bouw van de P+R-garage te integreren. De oplossing bestaat uit het separaat plaatsen van een transparant scherm tegen de achterwand van de parkeergarage. Geluidsscherm en P+R-voorziening kunnen onafhankelijk van elkaar worden gerealiseerd. Het geluidsscherm maakt ook geen onderdeel uit van deze procedure.

Tijdelijke situatie tijdens de sanering en bouw

Tijdens de sanering en de bouw van de P+R-voorziening zal op een aantal nog nader te bepalen plaatsen alternatieve parkeergelegenheid worden gerealiseerd. Deze plaatsen liggen verspreid over het stationsgebied aan zowel de centrumzijde als in het Paleiskwartier. Vaste gebruikers van de huidige terreinen aan de Maijweg worden ruim vooraf aan de start van de sanerings-/bouwwerkzaamheden geïnformeerd over de alternatieve locaties. De incidentele parkeerders zullen via internet, maar ook op locatie, met behulp van bebording doorverwezen worden naar alternatieve parkeerlocaties.



Impressie overview

1.6. Toetsing aan het beleid

Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, Besluit algemene regels ruimtelijke ordening, Besluit Ruimtelijke Ordening, Actieplan Groei op het Spoor, Programma Hoogfrequent Spoor

Het onderhavige project geeft invulling aan nationale belangen. Er is sprake van zorgvuldig ruimtegebruik binnen bestaand stedelijk gebied door kwaliteitsverbetering en optimale benutting van de ruimte.

In 2007 is onder regie van het (toenmalige) Ministerie van Verkeer en Waterstaat het 'Actieplan Groei op het Spoor' opgesteld. In dit Actieplan zijn concrete maatregelen opgenomen die moeten bijdragen aan de groei van het treingebruik in de periode 2008-2012. Een belangrijk actiepunt is de uitbreiding en verbetering van P+R-locaties. Het plan voorziet in 7.500 tot 10.000 extra parkeerplekken bij stations. Het bij het Ministerie beschikbare budget dient als investeringsimpuls voor de gezamenlijke financiering van de uitbreiding en verbetering van P+R-voorzieningen, die op initiatief van betrokken partijen (regio's, gemeenten, NS) worden aangelegd.

Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM) en ProRail werken samen aan de uitvoering van het Programma Hoogfrequent Spoor. Op de drukste trajecten, waaronder het traject Eindhoven-Utrecht-Amsterdam, moeten reizigers uiterlijk in 2020 elke 10 minuten kunnen opstappen op een intercity of een sprinter. Op deze trajecten moeten elk uur zes intercity's en tot zes sprinters gaan rijden. Deze toename van capaciteit vraagt aanpassingen aan zowel sporen, seinen en wissels als aan stationsfaciliteiten. Het planvoornemen sluit aan bij dit programma, aangezien er extra parkeerplaatsen nabij het station worden gerealiseerd. Hiermee wordt het treingebruik gestimuleerd.

Provinciaal beleid

Structuurvisie ruimtelijke ordening, Verordening Ruimte

De uitbreiding van de parkeerfaciliteiten vindt plaats binnen bestaand stedelijk gebied en het stedelijk concentratiegebied. Het initiatief past in het provinciale beleid dat is gericht op zorgvuldig ruimtegebruik binnen stedelijk concentratiegebied.

Gemeentelijk beleid

Ruimtelijke StructuurVisie 's-Hertogenbosch 2003, Koersnota Hoofdinfrastructuur
De P+R-voorziening past binnen de Ruimtelijke StructuurVisie van de gemeente.

Koersnota hoofdstructuur

In de Koersnota Hoofdinfrastructuur van de gemeente 's-Hertogenbosch wordt uitgegaan van de doorstroomas die wordt gevormd door de Magistratenlaan/Parallelweg. Deze as verbindt de nieuwe Randweg met de Zandzuigerstraat, en ontlast daarmee de binnenstadsring (Koningsweg/Oranje Nassaulaan/Koninginnenlaan), wat bijdraagt aan een goede bereikbaarheid van de P&R voorziening. Deze doortrekking van de Parallelweg zal worden aangelegd in de periode 2013-2015 en zal medio 2015 beschikbaar zijn.

Daarmee zal de binnenstadsring een deel van zijn functie verliezen en biedt dit plan de mogelijkheid om de Koningsweg, het Willems- en Wilhemina-plein te herinrichten.

Parkeren:

Bij besluit van 9 oktober 2012 heeft uw college besloten om in te stemmen met de vergroting van de P&R parkeercapaciteit tijdens piekmomenten. Op piekmomenten is er in de binnenstad sprake van een parkeerprobleem, mede 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. Deze parkeerlocaties zijn aangelegd voor werkers, maar worden op de koopieken minder gebruikt. Hierdoor ontstaat ruimte voor bezoekers. De eerste uitwerking hiervan is ons besluit van 9 oktober 2012 om in te stemmen met de vergroting van de P+R parkeervoorziening van de NS aan de Maijweg tot 850 parkeerplaatsen. De gemeenteraad heeft bij besluit van 23 januari 2013 ingestemd met het raadsvoorstel uitwerkingsplan parkeren en transferia, waarin onder andere het bovenstaande is verwoord.

Het onderhavige bouwplan past derhalve binnen de geldende beleidskaders van de gemeente 's-Hertogenbosch.

Gelet op de totale parkeerbehoefte van 1.200 parkeerplaatsen in de komende periode ligt voor P+R-voorzieningen ook een uitbreiding van het terrein aan de

Magistratenlaan/Parallelweg voor de hand. Aan de Magistratenlaan is echter geen ruimte aanwezig voor uitbreiding. De mogelijkheden voor een uitbreiding aan de Parallelweg zijn nog in het beginstadium van ontwikkeling.

Onderhavig voorstel past binnen de kaders die gesteld worden aan een goede bereikbaarheid en verkeersafwikkeling. Met name omdat het verkeer vanaf de binnenstadsring via de Lekerbeetjesstraat direct naar de voorziening kan rijden (kortste route). Hiermee worden de Maijweg, de Colvenierstraat en de Verlengde Luijbenstraat in de omgeving van het projectgebied ontlast. Verder kan worden gesteld dat de verkeerstoename door de P+R-voorziening opgevangen kan worden door de afname van het verkeer op de Koningsweg als gevolg van de aanleg van de Randweg en de doorgetrokken Parallelweg.

Verder is het mogelijk om, onder meer door de werkzaamheden aan de bodemsanering te koppelen, de parkeergarage gedeeltelijk te verdiepen. In combinatie met een groene inpasping en het vergroten van de openbare ruimte voor de Maijweg door het opschuiven van de parkeerlocatie met 2,7 m in westelijke richting is een kwalitatieve invulling gegarandeerd.

Daarmee kan worden gesteld dat het plan past binnen de geldende beleidskaders van de gemeente 's-Hertogenbosch.

1.7. Toetsing aan sectorale aspecten

1.7.1. Inleiding

Er bestaat een duidelijke relatie tussen ruimtelijke ordening en milieu, duurzaamheid, veiligheid en gezondheid. De laatste tijd groeien deze beleidsvelden steeds sterker naar elkaar toe. Al deze aspecten vormen belangrijke afwegingen bij de ontwikkelingsmogelijkheden van ruimtelijke functies. De focus van 's-Hertogenbosch ligt op een compacte, complete, levendige en duurzame stad. Intensief (dubbel) en flexibel ruimtegebruik zijn gewenst om natuur en ommelanden te sparen en om een beter draagvlak te hebben voor voorzieningen. Intensief ruimtegebruik door middel van verdichting kan echter een zekere milieubelasting opleveren, vooral naar geluid, lucht en aantasting van stedelijk groen. En tegelijkertijd kan voor die nieuwe ontwikkeling zelf ook een hogere belasting ontstaan. Dit wordt ook wel de zgn. paradox van de compacte stad genoemd.

Dit plan draagt bij aan de verwezenlijking van de compacte stad. Maar er zijn ook consequenties ten aanzien van enkele milieuaspecten, vooral ten aanzien van geluid. Het ontwerp van het plan dient al deze milieuaspecten in zijn eigen specifieke omgeving te optimaliseren zodat eventuele ontheffingen tot het noodzakelijke beperkt blijven. Hieronder worden de desbetreffende afwegingen weergegeven.

Voor wat betreft duurzaamheid streeft 's-Hertogenbosch naar een breed fundament met prioriteit naar energie, integraal waterbeheer en duurzaam bouwen. Deze ambitie geldt zowel voor de openbare ruimte (weg- en waterbouw, groen) als voor bebouwing. 's-Hertogenbosch wil voor de gebouwde omgeving per 2035 klimaatneutraal zijn en een robuust, veilig en veerkrachtig watersysteem realiseren.

1.7.2. Bodem

Toetsingskader

Bij ruimtelijke ontwikkeling moet rekening worden gehouden met de bodemgesteldheid. Bij functiewijzigingen dient te worden bekeken of de bodemkwaliteit voldoende is voor de beoogde functie en moet worden vastgesteld of er sprake is van een saneringsnoodzaak. In de Wet bodembescherming is bepaald dat indien de desbetreffende bodemkwaliteit niet voldoet aan de norm voor de beoogde functie, de grond zodanig dient te worden gesaneerd dat zij kan worden gebruikt voor de desbetreffende functie (functiegericht saneren). Voor een nieuw geval van bodemverontreiniging geldt, in tegenstelling tot oude gevallen (voor 1987), dat niet functiegericht maar in beginsel volledig moet worden gesaneerd. Nieuwe bestemmingen dienen bij voorkeur te worden gerealiseerd op schone grond.

Onderzoek en conclusie

In opdracht van de Stichting Bodemsanering NS zijn in het projectgebied in het verleden enkele bodem- en grondwatersaneringen uitgevoerd voor gevallen van ernstige bodemverontreiniging die zijn geïnventariseerd in het kader van de Wet bodembescherming. Het betreft een drietal zogeheten Wbb gevallen. Deze saneringen zijn afgerond. Tevens is in 2011 een nader asbestonderzoek uitgevoerd voor het gehele projectgebied. Uit dit onderzoek is gebleken dat in de aanwezige puinverharding en de grond zowel visueel als analytisch geen asbest is aangetoond.

In het plangebied is op één locatie nog een verontreiniging met minerale olie en aromaten aanwezig. De verontreiniging is waarschijnlijk ontstaan als gevolg van de in het verleden aanwezige brandstofinstallatie. Voor deze verontreiniging, die zich bevindt vanaf een diepte van 0,7 m beneden maaiveld is in 2008 een saneringsonderzoek uitgevoerd en een saneringsplan opgesteld. Op grond van het saneringsplan is een beschikking afgegeven door de provincie. Omdat er geen sprake was van spoedeisendheid is de sanering nog niet uitge-

voerd, deze wordt tegelijkertijd met de bouw van de beoogde parkeervoorziening uitgevoerd conform de beschikking. Een deel van het terrein wordt hiervoor ontgraven. Na de werkzaamheden is de grond geschikt voor de beoogde functie. Bovendien is de locatie daarna deels ontgraven, waardoor het met de verdiepte ligging van het parkeerterrein mogelijk is om 'Werk met werk' te maken.

Geconcludeerd wordt dat het aspect bodem de uitvoering van het project niet in de weg staat.

1.7.3. Integraal waterbeheer

Toetsingskader

Gemeentelijk waterplan (2009)

Voor een duurzame stad werkt de gemeente 's-Hertogenbosch samen met de waterpartners aan een robuust, klimaatbestendig en mooi watersysteem. De looptijd van het plan is van 2009 tot 2015.

De waterpartners beschouwen het waterplan als koepelplan voor alle waterzaken en als gezamenlijke wateragenda voor de komende jaren.

Speerpunten voor water in de stad zijn:

- per deelgebied visie op het watersysteem;
- gebruik beleidsruimte nieuwe wetgeving en geef helderheid in taken partijen (NBW);
- klimaatadaptieve stadsontwikkeling;
- Werken aan Water in West (de schop in de grond).

Per deelgebied van 's-Hertogenbosch wordt in het in ontwikkeling zijnde Waterstructuurplan een inrichtingsvisie ontwikkeld, waarbij het watersysteem en stedelijke ontwikkelingen optimaal op elkaar worden afgestemd. Voor de binnenstad wordt – vanwege de schaarse ruimte – vooral ingezet op multifunctionele wateroplossingen, waaronder bij herstructurering groene daken. De wateropgave is dan minimaal 15 mm per m² vanwege de berekende toekomstige zwaardere buien.

Onderzoek en conclusie

In de huidige situatie is het projectgebied nagenoeg geheel verhard en leidt de ontwikkeling niet toe toename van verharding. Desondanks is het voor de gemeente van belang te komen tot een duurzaam watersysteem en ook in dit gebied zorg te dragen voor een goede afvoer van water. De nieuwe ontwikkeling biedt de gelegenheid om voorzieningen aan te brengen om de opvang en afvoer van water te verbeteren. De exacte wijze van afvoer van neerslag/hemelwater naar het gemeenteriool wordt daarom afgestemd met de gemeente. Het aspect integraal waterbeheer staat de uitvoering van het project niet in de weg.

1.7.4. Verkeer en parkeren

NS Stations heeft berekend dat, parallel aan de groeiverwachtingen van het aantal treinreizigers op het centraal station van 's-Hertogenbosch, ook de vraag naar P+R- parkeerplaatsen groeit. In 2020 is op basis van de groeicijfers in 's-Hertogenbosch behoefte aan circa 1.200 P+R-parkeerplaatsen. Uitbreiding van het aantal plaatsen is noodzakelijk om voor de doelgroepen in 's-Hertogenbosch zowel kwalitatief als kwantitatief een goed product te bieden. De groeiverwachtingen zullen gespreid worden over beide zijden van het stationsgebied; zowel aan de oostzijde (Maijweg) als aan de westzijde (Magistratenlaan en Parallelweg).

Uit onderzoek (Analyse uitbreiding P+R Maijweg 's-Hertogenbosch, Goudappel Coffeng, 20-8-2012) blijkt dat de parkeerbehoefte op een gemiddelde werkdag in de huidige situatie in het stationsgebied circa 868 parkeerplaatsen bedraagt. Na plussen en minnen blijft er een tekort van 242 parkeerplaatsen.

Het P+R-terrein aan de Maijweg is gemiddeld circa 80 à 90% bezet en kent minimaal twee keer per week een piekbezetting van 100%. Ook de locatie Magistratenlaan kent een aantal keer per week een piekbezetting van 100%. Het terrein aan de Parallelweg is gemiddeld voor circa 70 à 80% bezet.

De parkeerbehoefte voor de toekomstige situatie wordt door NS geschat op circa 1.100 à 1.200 parkeerplaatsen. Hierbij wordt rekening gehouden met de geprognosticeerde verwoersgroei tot 2020.

Het planvoornemen voorziet in de uitbreiding van de bestaande P+R-voorziening. Deze heeft in de bestaande situatie een capaciteit van 382 parkeerplaatsen. De terreinen Koningshuis en Essent (samen circa 100 parkeerplaatsen) worden bij deze ontwikkeling betrokken. In totaal zijn in het projectgebied dus 482 parkeerplaatsen aanwezig.

In de nieuwe situatie zal de capaciteit toenemen tot in totaal ca. 850 parkeerplaatsen. De toename betreft deels de compensatie van 250 parkeerplaatsen, die vervallen ter plaatse van de parkeerterreinen Parallelweg en Laurus/Grasso. De overige parkeerplaatsen die extra gerealiseerd worden, zijn bedoeld om de stijgende parkeerbehoefte op te vangen.

Bereikbaarheid en verkeersafwikkeling

Door de ontsluiting van de nieuw te maken voorziening via een directe toegang in het verlengde van de Lekkerbeetjesstraat te maken, wordt de Maijweg met circa 225 mvt/etmaal ontlast. Op de Lekkerbeetjesstraat is sprake van een toename van ca. 4500/5000 mvt/etmaal in de huidige naar 6500 mvt/etmaal na realisatie van het planvoornemen, incl. de evt. toekomstige uitbreiding van Essent van 5000m².

Nu de in- en uitgang nabij de Lekkerbeetjesstraat zijn gesitueerd en er sprake is van een toename van het aantal verkeersbewegingen vanaf het parkeerterrein en de Koningsweg, is middels verkeersmodel- en verkeerslichtenberekeningen nagegaan welke effecten optreden op het wegennet.

De resultaten zijn beschreven in het document 'Analyse kruispunt Koningsweg - Lekkerbeetjesstraat', Goudappel EPT002/Wnj/0007.

Volstaan wordt hier met de hoofdconclusies.

Er zijn een drietal situaties beschouwd:

1. huidige situatie 2012;
2. toekomstige situatie 2020 (met onder andere Parallelweg fase 2);
3. toekomstige situatie binnenstadsring 30 km/h.

De uitkomsten zijn beoordeeld op de criteria 'Cyclustijd' en 'opstellengte'. Cyclustijd is de tijd die gemoeid is om elke verkeersrichting ten minste één keer aan bod te laten komen en opstellengte is de benodigde opstelruimte voor wachtende voertuigen.

Uit de analyse blijkt dat in alle situaties het verkeer nog goed af te wikkelen is binnen een acceptabele cyclustijd van maximaal 90 seconden.

De benodigde opstelcapaciteit, per richting, op de Koningsweg- noordzijde is voldoende beschikbaar. Echter, op de zuidzijde van de Koningsweg en op de Lekkerbeetjesstraat is de beschikbare opstelcapaciteit beperkt.

Tussen het Heetmanplein en de stopstreep is circa 100 m beschikbaar. Met name op de Lekkerbeetjesstraat is meer opstelcapaciteit nodig dan beschikbaar is. Een oplossing is dan om de verkeersrichtingen op de Lekkerbeetjesstraat te combineren waardoor twee rechtsafstroken ontstaan, waarvan de linkse rijstrook ook het linksafslaande verkeer verwerkt. Het effect van deze maatregel heeft nauwelijks invloed op de cyclustijden maar wel op de lengte van de wachtrij in de straat. Door toepassing van combinatiestroken kan het verkeer zich gelijkmatig verdelen over de bestaande twee rijstroken.

De cyclustijden blijven dan nog steeds binnen de gestelde kaders van 90 seconden en de wachtrijen worden bekort maar niettemin met een noodzakelijke benutting van de opstelruimte van het P+R-terrein zelf. Met deze aanpassingen is er voldoende verkeersafwikkeling mogelijk in de situatie zonder autoluwe binnenstadsring en met autoluwe binnenstadsring.

1.7.5. Wegverkeerslawaaï

Toetsingskader

Geluidszones langs wegen

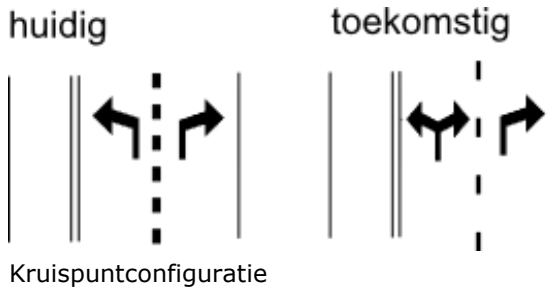
Langs alle wegen bevinden zich op grond van de Wet geluidhinder (Wgh) geluidszones, met uitzondering van woonerven en 30 km/h-wegen. De breedte van een geluidszone is afhankelijk van het aantal rijstroken en de ligging van de weg (binnen- of buitenstedelijk). De geluidszone ligt aan weerszijden van de weg, gemeten vanuit de kant van de weg. Onder stedelijk gebied wordt verstaan: "het gebied binnen de bebouwde kom, doch met uitzondering van het gebied binnen de bebouwde kom, voor zover liggend binnen zone van een autoweg of autosnelweg als bedoeld in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens" (art. 1 Wgh).

Akoestisch relevante situaties

Bij de realisatie van nieuwe geluidsgevoelige functies of nieuwe gezoneerde wegen is akoestisch onderzoek vereist. Verder dient bij fysieke wijzigingen aan bestaande wegen onderzocht te worden of er sprake is van reconstructie in de zin van de Wgh.

Onderhavige ontwikkeling maakt geen nieuwe geluidsgevoelige functies of nieuwe gezoneerde wegen mogelijk. Er is wel sprake van een fysieke wijziging aan een bestaande weg, als gevolg van de aansluiting van het parkeerterrein op de Maijweg. Omdat op de Maijweg een maximumsnelheid van 30 km/h geldt en de in- en uitrit van het parkeerterrein een perceelsaansluiting betreft, kan reconstructieonderzoek echter achterwege blijven. Wel dient in het kader van een goede ruimtelijke ordening te worden onderbouwd dat sprake is van een aanvaardbaar akoestisch klimaat. Daarom is akoestisch onderzoek ('Uitbreiding P+R-terrein Maijweg 's-Hertogenbosch - Akoestisch onderzoek en onderzoek luchtkwaliteit' Goudappel Coffeng) uitgevoerd naar het uitstralingseffect van de ontwikkeling op de omliggende woningen. Omdat de Wgh hiervoor geen toetsingskader kent, is aangesloten bij de systematiek die de Wgh kent voor reconstructieonderzoek. Hieronder wordt deze systematiek beschreven.

Tegelijkertijd met de ontwikkeling van het P+R terrein vindt een aanpassing plaats van de opstelstroken op het kruispunt Lekkerbeetjesstraat - Koningsweg. Hiermee wordt ruimte geboden aan vertrekkende voertuigen. De fysieke wijziging bestaat uit een aanpassing in de configuratie van de opstelstroken van L | R naar gecombineerd LR | R. Dit heeft tot gevolg dat de verkeersintensiteiten op de linkerstrook (meest nabij de woningen) toenemen. Deze fysieke aanpassing aan de weg wordt door de gemeente beoordeeld als een situatie waarvoor reconstructieonderzoek in de zin van de Wet geluidhinder moet worden uitgevoerd. In onderstaand figuur is de gewijzigde kruispuntconfiguratie weergegeven.



Normstelling en systematiek reconstructieonderzoek

Er is sprake van een reconstructie in de zin van de Wgh, indien er fysieke wijzigingen op of aan een bestaande weg optreden en waarbij als gevolg van deze veranderingen de geluidsbelasting met (afgerond) 2 dB of meer toeneemt (waarbij opvulling tot 48 dB is toegestaan). Als voorkeursgrenswaarde bij reconstructie dient de geluidsbelasting te worden aangehouden van de situatie één jaar voor reconstructie. Indien deze geluidsbelasting lager is dan 48 dB, bedraagt de voorkeursgrenswaarde 48 dB. Wanneer een hogere waarde is vastgesteld, geldt de laagste van de volgende waarden als voorkeursgrenswaarde:

- de heersende geluidsbelasting;
- de eerder vastgestelde hogere waarde.

Omdat in onderhavige situatie geen sprake is van een formele toetsings situatie en alleen wordt gekeken naar het uitstralingseffect, is het eventueel vaststellen van hogere waarden niet aan de orde.

In tabel 1.1 zijn de voorkeursgrenswaarde en maximale ontheffingswaarde voor woningen opgenomen bij reconstructie van wegen.

Tabel 1.1 Voorkeursgrenswaarde voor woningen bij reconstructie

situatie	voorkeursgrenswaarde	maximale ontheffingswaarde	geluidsbelasting binnen
heersende geluidsbelasting \leq 53 dB	48 dB bij < 48 dB of laagste van: <ul style="list-style-type: none"> - heersende geluidsbelasting of - hogere grenswaarde (indien eerder vastgesteld) 	voorkeursgrenswaarde + 5 dB en max. 58 dB (buitenstedelijk) of 63 dB (stedelijk)	33 dB, saneringssituaties 43 dB*
heersende geluidsbelasting > 53 dB	laagste van: <ul style="list-style-type: none"> - heersende geluidsbelasting; of - hogere grenswaarde (indien eerder vastgesteld) 	voorkeursgrenswaarde + 5 dB en max. 68 dB	33 dB, saneringssituaties 43 dB*

* Binnenniveau mag maximaal 43 dB bedragen; indien maatregelen noodzakelijk zijn streven naar 38 dB.

Onderzoek en conclusie

Door Goudappel is uitgebreid akoestisch onderzoek uitgevoerd naar het uitstralingseffect van het verkeer van en naar de P&R voorziening. Als gevolg van de toename van de verkeersbewegingen is namelijk een kans op de toename van de geluidbelasting ter hoogte van bestaande woningen aanwezig. Alhoewel er geen sprake is van een reconstructiesituatie en aan de toetsing van dit uitstralingseffect geen wettelijk toetsingskader ten grondslag ligt, is deze toename in het kader van een goede ruimtelijke ordening onderzocht.

Zoals gebruikelijk bij een formeel reconstructieonderzoek is de geluidsbelasting in de plansituatie vergeleken met de geluidsbelasting in de huidige situatie. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat op de wegen van en naar de beoogde parkeervoorziening sprake is van een toename van de geluidbelasting als gevolg van wegverkeerslawaaï. Voor de woningen aan de Maijweg is sprake van een geringe toename van niet meer dan 1 dB. (bij een belasting van 53 dB tot 58dB inclusief aftrek van 5 dB conform artikel 110g Wet geluidhinder). Daarmee ligt de hoogst optredende geluidsbelasting beneden de in de Wet geluidhinder genoemde uiterste grenswaarde, die vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening als maximaal aanvaardbaar wordt geacht.

Voor de woningen aan de Lekkerbeetjesstraat geldt dat sprake is van een toename van maximaal 2 dB, wat als significant is aan te merken. Deze toename gaat tot een maximale belasting van 60 dB (inclusief aftrek van 5 dB conform artikel 110 g Wet Geluidhinder). De toename leidt eveneens niet tot een overschrijding van de uiterste grenswaarde. Gezien de beperkte toename van de geluidsbelasting en het feit dat de hoogst optredende geluidsbelasting onder de uiterste grenswaarde uit de Wet geluidhinder blijft, wordt de optredende geluidsbelasting na realisatie van de beoogde parkeervoorziening vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening aanvaardbaar geacht. Er is geen sprake van effecten elders langs de Koningsweg.

Naar aanleiding van de fysieke wijziging aan de Lekkerbeetjesstraat is reconstructieonderzoek ('Reconstructie onderzoek P+R terrein', RBOI) uitgevoerd. Uit het reconstructieonderzoek blijkt dat deze fysieke wijziging en daarmee samenhangend de toename van het verkeer op de Lekkerbeetjesstraat leidt tot reconstructiesituaties aan de gevels van enkele bestaande woningen. Deze woningen zijn opgesomd in tabel 1.2. Geconcludeerd wordt dat bronmaatregelen en overdrachtsmaatregelen niet mogelijk, doelmatig en/of gewenst zijn om de geluidsbelasting te reduceren.

De Koningsweg en Maijweg zijn in het kader van het uitstralingseffect eveneens betrokken in dit onderzoek. Ten gevolge van het verkeer op deze wegen treedt geen significant uitstralingseffect op. De geluidsbelasting neemt niet met meer dan 1 dB toe of blijft onder de voorkeursgrenswaarde.

Ten gevolge van het verkeer op de Lekkerbeetjesstraat dient een besluit tot vaststelling van hogere waarden te worden voorbereid. Een overzicht van de hogere waarden staat in tabel 1.2.

Voor deze woningen is tevens een binnenwaardenonderzoek uitgevoerd waarin is beoordeeld in hoeverre in verblijfsruimten wordt voldaan aan de toetsingswaarde voor het binnenklimaat en in hoeverre gevelmaatregelen mogelijk zijn. Dit onderzoek is uitgevoerd door akoestisch bureau Cauberg Huygen. Het volledige rapport is als separate bijlage opgenomen bij de omgevingsvergunningaanvraag. De uitvoering van gevelmaatregelen maakt onderdeel uit van het totale project.

Tabel 1.2 Ontheffingswaarden

Locatie	Ontheffings- waarde	Bron
Maijweg 79 * ¹	50 dB	Lekkerbeetjesstraat
Lekkerbeetjesstraat 11	59 dB	Lekkerbeetjesstraat
Lekkerbeetjesstraat 9	59 dB	Lekkerbeetjesstraat
Lekkerbeetjesstraat 7	60 dB	Lekkerbeetjesstraat
Lekkerbeetjesstraat 5	60 dB	Lekkerbeetjesstraat
Lekkerbeetjesstraat 3	60 dB	Lekkerbeetjesstraat
Koningsweg 99 / Lekkerbeetjesstraat 1 * ²	60 dB	Lekkerbeetjesstraat

*¹ In de rekensheets is bij rekenpunt 005 het adres Maijweg 80 vermeld. Uit de BAG gegevens blijkt echter dat dit rekenpunt is gelegen op het adres Maijweg 79, evenals rekenpunt 004.

De uitkomsten voor rekenpunt 005 zijn dus van toepassing op het pand met adres Maijweg 79.

*² in de rekensheets is rekenpunt 017 geplaatst bij het pand aan de Lekkerbeetjesstraat dat zich nabij de hoek met de Koningsweg bevindt. Op de gevel is het huisnummer 99 zichtbaar, vandaar dat het object onder dit huisnummer is opgenomen in de sheets. Uit de BAG gegevens blijkt echter dat dit object is geregistreerd onder Lekkerbeetjesstraat 1.

1.7.6. Milieuhinder van bedrijfsactiviteiten

Toetsingskader

Bij ruimtelijke ontwikkelingen moet rekening worden gehouden met eventuele milieuhinder door bedrijven. Uitgangspunt daarbij is dat bedrijven niet in hun bedrijfsvoering worden beperkt en dat ter plaatse van woningen sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Voor de afstemming tussen milieugevoelige en milieuhinderlijke functies wordt milieuzonering toegepast. Daarvoor wordt gebruikgemaakt van de VNG-publicatie Bedrijven en Milieuzonering. In deze publicatie is een lijst opgenomen waarin de meest voorkomende bedrijven en bedrijfsactiviteiten zijn gerangschikt naar mate van milieubelasting. Voor elke bedrijfsactiviteit is de maximale richtafstand ten opzichte van milieugevoelige functies aangegeven op grond waarvan de categorie-indeling heeft plaatsgevonden. De richtafstanden gelden ten opzichte van het omgevingstype 'rustige woonwijk'. Voor andere omgevingstypen dan een rustige woonwijk kunnen kleinere richtafstanden worden gehanteerd. Milieuzonering beperkt zich tot de milieuaspecten met een ruimtelijke dimensie: geluid, geur, gevaar en stof.

Indien niet aan de richtafstanden kan worden voldaan moet door middel van specifiek onderzoek worden aangetoond dat er sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Onderzoek en conclusie

Op grond van de VNG-publicatie geldt voor een parkeerterrein/parkeergarage een maatgevende richtafstand van 30 m in verband met geluid (categorie 2). Deze afstand is van toepassing op het gebiedstype 'rustige woonwijk' of 'rustig buitengebied'. De beoogde parkeervoorziening en omgeving worden vanwege de ligging direct langs hoofdinfrastructuur getypeerd als een gemengd gebied. Er is geen sprake van een omgevingskwaliteit die overeenkomt met een rustige woonwijk of een rustig buitengebied. Daarom worden de richtafstanden met één afstandsstap verlaagd. Dat betekent dat op een parkeerterrein/parkeergarage een richtafstand van 10 m van toepassing is. Ten opzichte van de aanwezige woningen aan de Maijweg wordt juist aan deze richtafstand voldaan. Bovendien is het plangebied nu al in gebruik als parkeerterrein en wordt de beoogde parkeergarage op een iets grotere afstand gesitueerd dan het huidige parkeerterrein.

Dit zijn slechts richtafstanden. Ter onderbouwing van de ontwikkeling is uitgebreid akoestisch onderzoek uitgevoerd en zijn maatregelen beoordeeld om de geluidsbelasting omlaag te brengen. Het onderzoek is uitgevoerd door ingenieursbureau Nieman. De P+R-voorziening vormt geen inrichting in de zin van de Wet milieubeheer. De activiteiten vallen niet onder het Activiteitenbesluit en er geldt geen meldingsplicht. Het akoestisch onderzoek is daarom uitgevoerd vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening. Het volledige onderzoek is opgenomen in de bijlagen. De belangrijkste resultaten zijn onderstaand samengevat:

- Als gevolg van verkeer en parkeerbewegingen binnen de P+R-voorziening treedt ter plaatse van de nabijgelegen woningen aan de Maijweg een geluidsbelasting op van maximaal 53 dB(A) (ten noorden van de Guldenvliesstraat) en maximaal 54 dB(A) (tussen de Lekkerbeetjesstraat en de Guldenvliesstraat) als etmaalwaarde.
- In de dagperiode wordt de richtwaarde voor het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau met maximaal 2 dB(A) overschreden. In de avondperiode wordt aan de richtwaarde voldaan, in de nachtperiode bedraagt de overschrijding van de richtwaarde ten hoogste 4 dB(A).

In overleg met de gemeente en de Welstandscommissie zijn in het bouwplan maatregelen verwerkt om de geluidsbelasting terug te dringen door middel van een borstwering op het parkeerdek met een hoogte van 1.1 meter en aanpassing van hellingbanen. In de dagperiode wordt de waarde maximaal 51 dB en in de nacht 42 dB hetgeen een aanvaardbare geluidsbelasting vormt die ongeveer overeenkomt met het referentieniveau voor spoorweglawaai en het wegverkeerslawaai.

Geconcludeerd wordt dat met deze maatregelen ter plaatse van de woningen aan de Maijweg sprake is van een aanvaardbare geluidsbelasting die ongeveer overeenkomt met het referentieniveau dat wordt bepaald door het wegverkeerslawaai en spoorweglawaai. Geconcludeerd wordt dat het aspect bedrijven en milieuhinder de uitvoering van het project niet in de weg staat.

1.7.7. Externe veiligheid

Toetsingskader

Externe veiligheid heeft betrekking op het beheersen van risico's die samenhangen met onder andere het transport van gevaarlijke stoffen over het spoor. De bereikbaarheid en inzet van hulpdiensten behoort ook tot de afwegingen van dit risico.

De normering van risico's externe veiligheid is tweeledig. Het plaatsgebonden risico (PR) is een maat voor het risico op een locatie in de omgeving van een risicobron. Het PR i.c. de kans dat iemand overlijdt als gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen op het spoor, mag wettelijk bepaald jaarlijks niet groter zijn dan eens in de miljoen jaar. Binnen de PR-contour mogen geen (beperkt) kwetsbare bestemmingen zoals wonen/scholen en dergelijke worden toegelaten. Op deze wijze wordt voorzien in een basisbeschermingsniveau.

De tweede vorm van risiconormering wordt uitgedrukt in een groepsrisico (GR). Het GR is de kans dat als gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen in één keer een grotere groep personen in de directe omgeving overlijdt. Het berekende GR is dus een maat voor de maatschappelijke ontwrichting als onverhoopt een ramp met gevaarlijke stoffen plaatsvindt. Hiervoor bestaat geen harde wettelijke norm, maar een zogenaamde oriëntatiewaarde. Het Rijk – en in navolging daarvan de gemeente – streeft ernaar dat het GR nergens groter is dan een oriëntatiewaarde van 1. Dit betekent dat de kans op een ongeluk met 10 slachtoffers maximaal eens in de 10.000 jaar mag plaatsvinden; de kans op een ongeluk met 100 slacht-

offers maximaal eens per 1.000.000 jaar enzovoort. Hoe meer mensen zich nabij de bron bevinden, hoe groter het GR.

Onderzoek en conclusie

Over het (toekomstig) vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor het volgende. In het kader van het onlangs van kracht geworden Tracébesluit Sporen in den Bosch is vastgesteld dat het huidig representatief vervoer over het spoor geen PR te zien geeft, maar wel een GR van ordegrootte 17,5 bij een volledig ontwikkelde spoorzone in de toekomst. Volgens de vervoersprognose – 2020 - zou echter het vervoer sterk verminderen waardoor het GR zou terugvallen naar een waarde van circa 5.

Intussen spelen er twee ontwikkelingen. Enerzijds de aanpak van de veiligheid van het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor in combinatie met de ruimtelijke ontwikkelingen langs het spoor. Hiervoor heeft het Rijk het zogenaamde Basisnet Spoor in ontwikkeling. Anderzijds speelt het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) met een herroutering van het goederenvervoer voor Zuid-Nederland. Volgens het Basisnet worden diverse veiligheidsmaatregelen aan treinen, treinsamenstellingen en dergelijke en aan het spoor uitgevoerd, zoals verbeterde waarschuwingssystemen. Hierdoor zou het GR – uitgaande van het sterk verminderde vervoer volgens de 'oude' prognose voor 2020 – terugvallen naar een oriëntatiewaarde tot ver beneden 1.

Echter de aangekondigde herroutering van de goederenstromen voor Zuid-Nederland vanaf de Betuwelijn naar het zuiden met een nieuwe spoorboog bij Meteren kan ook extra vervoer van gevaarlijke stoffen met zich meebrengen. Een eerste presentatie van Prorail laat een stevige herroutering van het vervoer van gevaarlijke stoffen zien. Hierdoor zou wel een PR-contour kunnen ontstaan van maximaal 7 m vanaf de buitenkant van het spoor. Ook zou dan een zogenaamde PlasbrandAandachtsGebied (PAG) kunnen ontstaan, wat betekent dat tot 30 m vanaf buitenkant spoor extra bouweisen aan nieuwbouw gesteld worden. Het GR zou relatief wel beperkt blijven en dus nooit de algemeen aanvaarde norm van 1 te boven gaan.

Het voornemen voor de herroutering maakt nog onderdeel uit van een met het Rijk, provincie en Prorail lopende discussie.

Hoewel de uitbreiding van de parkeerfaciliteit een zeer beperkte verhoging van het aantal aanwezigen laat zien, is de aanwezigheidsduur dermate beperkt dat in een berekening dit niet of nauwelijks is terug te vinden. Zeker niet nu een dergelijke berekening de hele spoorzone van 1 km lengte dient te bevatten. Overigens zal de parkeergarage voor sommige calamiteiten op het spoor een zekere buffer kunnen betekenen voor de daarachter gelegen woningen/functies.

De brandweer oordeelt de bereikbaarheid en de mogelijkheden tot ontvluchten van het plangebied goed. Overeenstemming is bereikt omtrent de vluchtwegen langs en door/over de geluidsmuur in combinatie met de parkeergarage, alsook over de benodigde bluswatervoorzieningen c.a.. Bovendien zijn zowel nabij de in- en uitgang als ter hoogte van het busstation opstelplaatsen voor de hulpvoertuigen beschikbaar waar ook geboorde putten worden voorzien voor een voldoende bluswatervoorziening.

1.7.8. Luchtkwaliteit

Toetsingskader

Het toetsingskader voor luchtkwaliteit wordt gevormd door hoofdstuk 5, titel 5.2, van de Wet milieubeheer. De Wet milieubeheer bevat grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, fijn stof, lood, koolmonoxide en benzeen. Hierbij zijn in de ruimtelijke or-

deningspraktijk langs wegen vooral de grenswaarden voor stikstofdioxide (jaargemiddelde) en fijn stof (jaar- en daggemiddelde) van belang. De grenswaarden van de laatstgenoemde stoffen zijn in onderstaande tabel weergegeven. De grenswaarden gelden voor de buitenlucht, met uitzondering van een werkplek in de zin van de Arbeidsomstandighedenwet.

Tabel 1.3 Grenswaarden maatgevende stoffen Wm

stof	toetsing van	grenswaarde	geldig
stikstofdioxide (NO ₂) ¹⁾	jaargemiddelde concentratie	60 µg/m ³	2010 tot en met 2014
	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³	vanaf 2015
fijn stof (PM ₁₀) ²⁾	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³	vanaf 11 juni 2011
	24-uurgemiddelde concentratie	max. 35 keer p.j. meer dan 50 µg/m ³	vanaf 11 juni 2011

- 1) De toetsing van de grenswaarde voor de uurgemiddelde concentratie NO₂ is niet relevant aangezien er pas meer overschrijdingsuren dan het toegestane aantal van 18 per jaar zullen optreden als de jaargemiddelde concentratie NO₂ de waarde van 82 µg/m³ overschrijdt. Dit is nergens in Nederland het geval.
- 2) Bij de beoordeling hiervan blijven de aanwezige concentraties van zeezout buiten beschouwing (volgens de bij de Wm behorende Regeling beoordeling Luchtkwaliteit 2007).

Op grond van artikel 5.16 van de Wm kunnen bestuursorganen bevoegdheden die gevolgen kunnen hebben voor de luchtkwaliteit (zoals een vergunning voor afwijken van het bestemmingsplan) uitoefenen indien:

- de bevoegdheden/ontwikkelingen niet leiden tot een overschrijding van de grenswaarden (lid 1 onder a);
- de concentratie in de buitenlucht van de desbetreffende stof als gevolg van de uitoefening van die bevoegdheden per saldo verbetert of ten minste gelijk blijft (lid 1 onder b1);
- bij een beperkte toename van de concentratie van de desbetreffende stof, door een met de uitoefening van de betreffende bevoegdheid samenhangende maatregel of een door die uitoefening optredend effect, de luchtkwaliteit per saldo verbetert (lid 1 onder b2);
- de bevoegdheden/ontwikkelingen niet in betekenende mate bijdragen aan de concentratie in de buitenlucht (lid 1 onder c);
- het voorgenomen besluit is genoemd of past binnen het omschreven Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) of een vergelijkbaar programma dat gericht is op het bereiken van de grenswaarden (lid 1 onder d).

In het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt bij ruimtelijke plannen en projecten uit oogpunt van de bescherming van de gezondheid van de mens tevens rekening gehouden met de luchtkwaliteit ter plaatse van het plan- of projectgebied.

Besluit niet in betekenende mate (nibm)

In het Besluit nibm en de bijbehorende regeling is exact bepaald in welke gevallen een project vanwege de beperkte gevolgen voor de luchtkwaliteit niet aan de grenswaarden hoeft te worden getoetst. Hierbij worden twee situaties onderscheiden:

- een project heeft een effect van minder dan 3% van de jaargemiddelde grenswaarde NO₂ en PM₁₀;
- een project valt in een categorie die is vrijgesteld aan toetsing aan de grenswaarden; deze categorieën betreffen onder andere woningbouw met niet meer dan 1.500 woningen bij één ontsluitingsweg of niet meer dan 3.000 woningen bij twee ontsluitingswegen.

Onderzoek en conclusie

Er is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd waarmee concentraties van luchtverontreinigende stoffen zijn berekend voor de Lekkerbeetjesstraat en de Koningsweg. "Uitgaande van een worst-case-benadering, namelijk een situatie voor 2012 waarbij de achtergrondconcentratie het hoogst is en fictief wordt uitgegaan van realisatie van de parkeervoorziening, terwijl de Koningsweg nog niet verder is ontlast als gevolg van de doorgetrokken Parallelweg, wordt voor het meest belaste rekenpunt op de hoek Koningsweg/Lekkerbeetjesstraat cumulatief een maximale belasting berekend van 39,9 microgram stikstofdioxide (NO₂). Deze belasting loopt in 2015 terug tot 35,3 microgram en in 2023 verder terug tot 25,5 microgram. Zodoende wordt voldaan aan de wettelijke grenswaarde voor stikstofdioxide voor 2012 van 60 microgram en voor 2015 van 40 microgram. De concentraties voor fijn stof (PM₁₀) blijven ver beneden de wettelijke grenswaarde; de worst-case-benadering voor 2012 bedraagt cumulatief maximaal 22,9 microgram bij een wettelijke grenswaarde van 40 microgram. De belasting die wordt toegevoegd als gevolg van de PenR-voorziening is overigens beperkt en is in de worst-case-benadering 2012 voor de Lekkerbeetjesstraat het hoogst en berekend op 1,6 microgram stikstofdioxide en 0,4 microgram fijn stof."

Geconcludeerd wordt dat vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

1.7.9. Overige aspecten

Archeologie

Op basis van de archeologische verwachtingskaart van de gemeente 's-Hertogenbosch geldt voor de projectlocatie een lage verwachtingswaarde. Onderzoek naar archeologische sporen is dan ook niet noodzakelijk.

Ecologie

Het plangebied is in de bestaande situatie nagenoeg geheel verhard. De bomen tussen de bestaande parkeerplaatsen zullen worden gekapt. Het betreft zeer kleine boompjes die vergunningvrij gekapt mogen worden. Er zijn geen vaste rust- en verblijfplaatsen van boombewonende en/of beschermende soorten aangetroffen. Ook zijn broedvogels met jaarrond beschermde nesten niet aangetroffen. Daarom wordt geconcludeerd, dat de ontwikkeling niet in strijd is met de Flora- en faunawet, met dien verstande, dat de zorgplicht uit de Flora- en faunawet wel van toepassing is bij de uitvoering van de werkzaamheden.

De Kastanjabomen aan de Maijweg blijven uiteraard behouden. Om de effecten van de werkzaamheden op deze bomen in beeld te brengen, is een Bomeneffectanalyse uitgevoerd (Tauw, mei 2013). Uit deze analyse blijkt dat duurzaam behoud van de bomen op de standplaats mogelijk is, mits tijdens en voorafgaand aan de uitvoering voldaan wordt aan de randvoorwaarden en (algemene) maatregelen uit dit onderzoek. Belangrijkste maatregelen zijn het aanbrengen van een tijdelijk foliescherm, monitoring van de grondwaterstanden, voorkom opslag van materiaal onder bomen en zorg voor bescherming en afzetting van bomen binnen kroonprojectie. Op die manier wordt schade aan bovengrondse en ondergrondse delen als gevolg van verdroging, verdichting van de grond en/of (her)inrichting voorkomen.

Lichthinder

Ter plaatse van woningen mag in geen geval lichthinder en aanstralingshinder plaatsvinden. Koplamplicht van personenauto's moet worden afgeschermd. De verlichting moet zodanig worden uitgevoerd dat de Sky Glow maximaal 0.15 UIR mag bedragen. Gevels mogen niet worden aangelicht door de terreinverlichting van de P+R-voorziening. De lichtinstallatie moet dimbaar worden uitgevoerd waarbij in de nachtperiode bij geen activiteit een terugregeling tot 10% van de uitgangswaarde moet worden gerealiseerd.

Voor de beoordeling van de lichtsterkte ter plaatse van de bestaande woningen aan de Maijweg wordt aangesloten bij de richtlijnen van de Nederlandse Stichting voor Verlichtingskunde (NSVV). In dit geval is de norm voor stedelijk gebied van toepassing verklaard. Dat betekent dat op de gevels van 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. De lichtsterkte ter plaatse van de woningen aan de Maijweg wordt in de huidige situatie beïnvloed door de aanwezige straatverlichting.

Om te komen tot een verantwoorde lichtvormgeving is uitvoerig overleg gevoerd met de Welstandcommissie over de toe te passen verlichting en is een verlichtingsadvies opgesteld door Spectrum Advies & Design. Uit het verlichtingsadvies blijkt dat met het voorgestelde ontwerp wordt voldaan aan de eisen van welstand. Door het toepassen van speciaal armatuur en verlichtingstechniek en door een afscherpende werking van een borstwering wordt de lichtuitstraling tot een minimum beperkt en wordt voldaan aan bovengenoemde richtlijnen. Voor het verdiepte deel van de P+R-voorziening geldt dat de lichtuitstraling vanwege de verdiepte ligging en de beoogde afscherming aan de zijde van de Maijweg verwaarloosbaar is.

Geconcludeerd wordt dat er vanuit het oogpunt van lichthinder sprake is van een aanvaardbare situatie.

Duurzaamheid

De gemeente 's-Hertogenbosch wil voor de gebouwde omgeving per 2035 klimaatneutraal zijn en een robuust, veilig en veerkrachtig watersysteem realiseren. Voor deze ontwikkeling wordt deze duurzaamheidsambitie op projectniveau opgelost. Dat wordt als volgt uitgewerkt.

Constructie

De constructie van het parkeerdek bestaat uit thermisch verzinkt staal. Staal wordt industrieel vervaardigd, onder geconditioneerde omstandigheden. Bouwafval is er niet of nauwelijks. Bijproducten zoals hoogovencement en -gas worden hergebruikt. Voortdurende innovaties in productietechnieken en -methoden zorgen voor blijvende afname van energiegebruik en emissies. Met de toenemende inzet van gebruikt staal (schroot) bij de productie van nieuw staal ontstaat steeds minder behoefte aan de primaire grondstoffen ijzererts en kolen. Op dit moment wordt bijvoorbeeld al meer dan 80% van al het balkstaal gemaakt uit schroot. Staal is 100% recyclebaar.

Van schroot is opnieuw staal te maken in alle gangbare staalkwaliteiten. Van 'downcycling' is geen sprake: het nieuwe staal behoudt zijn eigenschappen en blijft geschikt voor hoogwaardige toepassingen. Ook bij verzinkt staal wordt het zink eerst gescheiden van het staal en daarna gebruikt bij het maken van nieuw zink.

Verharding begane grond

De klinkers welke zich nu op het P+R-terrein bevinden worden hergebruikt. Tevens worden de betonbanden zoveel als mogelijk hergebruikt.

Hekwerk

Het pallas hekwerk dat nu is geplaatst tussen het P+R-terrein en het spoor wordt in zijn geheel hergebruikt.

Daken

De hoofdentree en de nevenentrees worden met groene daken gerealiseerd. Deze daken houden water vast en dragen bij aan het groen karakter van de omgeving. Voor het overige zal hemelwater worden gebufferd in het plangebied. De parkeergarage zal via natuurlijke weg worden geventileerd.

1.8. Afweging en conclusie

Stedenbouwkundige, verkeerskundige en functionele inpassing

Het planvoornemen betreft de uitbreiding van een bestaande P+R-voorziening. In deze onderbouwing is aangetoond, dat deze voorziening zowel stedenbouwkundig, verkeerskundig als functioneel goed ingepast kan worden.

Toetsing aan het beleid

Het initiatief is getoetst aan het ruimtelijk beleid van het Rijk, de provincie en de gemeente 's-Hertogenbosch. Geconcludeerd wordt dat het plan past binnen het vigerend beleid.

Toetsing aan omgevingsaspecten

Het initiatief is getoetst aan de sectorale omgevingsaspecten op het gebied van water, milieu, ecologie en archeologie. Los van de sectorale wetgeving geldt het criterium van een 'goede ruimtelijke ordening'. Geconcludeerd wordt dat hieruit geen belemmeringen komen voor de voorgenomen ontwikkeling.

Maatschappelijke uitvoerbaarheid

De gemeente 's-Hertogenbosch brengt het initiatief conform de gemeentelijke inspraakverordening in de inspraak. Deze ruimtelijke onderbouwing ligt conform artikel 3.4 Awb gedurende 6 weken ter inzage. In deze periode kan iedereen een inspraakreactie op het plan indienen.

Economische uitvoerbaarheid en grondexploitatie

Artikel 6.12 Wro verplicht de gemeenteraad, in dit geval gedelegeerd aan het college, een exploitatieplan vast te stellen voor gronden waarop een bij algemene maatregel van bestuur aangewezen bouwplan is voorgenomen, tenzij kostenverhaal verzekerd is. In casu is deze uitzondering van toepassing, omdat de gemeente ten behoeve van de realisering van de parkeervoorziening aan de Maijweg inclusief de aansluiting van het projectgebied op de openbare ruimte een anterieure overeenkomst zal sluiten met NS Vastgoed BV. Het vaststellen van een exploitatieplan is dan ook niet nodig. Doordat de realisering van de parkeervoorziening aan de Maijweg verzekerd is middels de hiervoor bedoelde overeenkomst, is er sprake van een economisch uitvoerbaar plan.

De toekomstige herinrichting van de Maijweg zal meegenomen worden bij de voorjaarsnota 2014 en betrokken worden bij de integrale afweging van de begroting 2014

Afweging en conclusie

Vanuit het ruimtelijke beleid of de regelgeving op het gebied van de omgevingsaspecten, bestaan er geen belemmeringen voor dit project. Het project draagt bij aan de ruimtelijke en functionele opwaardering van de stationsomgeving en de Maijweg. Het project leidt niet tot onevenredige aantasting van ruimtelijk relevante belangen. Geconcludeerd wordt dat de voorgenomen ontwikkeling niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening.

Bijlage 1 Situatieschets



Bijlage 2 Lijst van uitgevoerde onderzoeken

1

Om de haalbaarheid van de ontwikkeling aan te tonen, zijn de volgende onderzoeken uitgevoerd.

1. 'Analyse uitbreiding P+R Maijweg 's-Hertogenbosch - Verkeer en leefbaarheid' (Goudappel Coffeng, december 2012)
2. 'Uitbreiding P+R-terrein Maijweg 's-Hertogenbosch - Akoestisch onderzoek en onderzoek luchtkwaliteit' (Goudappel Coffeng, maart 2013)
3. 'Uitbreiding P+R-terrein Maijweg 's-Hertogenbosch - detailanalyse verkeer/analyse kruispunt Koningsweg-Lekkerbeetjesstraat' (Goudappel Coffeng, augustus 2012)
4. 'Akoestisch onderzoek P+R voorziening Maijweg te 's-Hertogenbosch' (Nieman raadgevende adviseurs)
5. 'Bomen Effect Analyse Maijweg (BEA) van 29 kastanjabomen langs de Maijweg te 's-Hertogenbosch' (Tauw bv, juni 2013)
6. 'Akoestisch onderzoek P+R terrein', (RBOI, juni 2013)