



Raadsvoorstel

Onderwerp: Vaststelling bestemmingsplan Eikendonk

Agendanr. : 16
Reg.nr. : 11.0999
B&W verg.. : 1 november 2011
Commissie : ROB
Cie_verg. : 29 november 2011
Raadsverg.. : 13 december 2011

1) Status

Op grond van uw bevoegdheid om op basis van artikel 3.8, lid 1 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) bestemmingsplannen vast te stellen, bieden wij u het bestemmingsplan "Eikendonk" ter vaststelling aan.

2) Samenvatting

Ter vaststelling wordt u aangeboden het bestemmingsplan "Eikendonk". Dit plan maakt de fysieke herstructurering van de wijk Eikendonk mogelijk. De basis van deze fysieke herstructurering wordt gevormd door de sloop- en nieuwbouwplannen van BrabantWonen. Er zullen in totaal 165 woningen worden gesloopt en er zullen 142 woningen en een woonvoorziening voor een bijzondere doelgroep (19 wooneenheden) worden teruggebouwd. Naast deze sloop- en nieuwbouwplannen van BrabantWonen voorziet het bestemmingsplan in de mogelijke opwaardering van de bestaande café/coffeeshop aan de Maastrichtseweg 70. De bestaande horeca-inrichting (begane grond) mag worden uitgebreid met een restaurantfunctie en op de verdiepingen kunnen 4 woningen gerealiseerd worden.

Parallel aan het bestemmingsplantraject zal ook de hele openbare ruimte in Eikendonk worden heringericht met het doel om de kwaliteit en de leefbaarheid van de wijk te verbeteren. In dat kader zullen ook een aantal verkeersmaatregelen worden genomen, die formeel juridisch niet via het bestemmingsplan worden geregeld, maar waar in het bestemmingsplan wel rekening mee is gehouden. Dit betreft het voornemen om voor gemotoriseerd verkeer een 'knip' aan te brengen in de Maastrichtseweg ter hoogte van de Lambooybrug, zodat er geen doorgaand verkeer meer door de wijk Eikendonk rijdt. Daarnaast zal in Eikendonk een parkeerregeling voor bewoners, bedrijven en hun bezoek worden ingevoerd met het doel om zogenaamde 'gebiedsvreemde' parkeerders (bezoekers, werknemers en bewoners van de binnenstad) te weren.

Tegen het ontwerpbestemmingsplan zijn 7 zienswijzen ingediend. Deze hebben met name betrekking op de toekomstige bereikbaarheid voor bestaande bedrijven (Roda Automaterialen en Garagebedrijf Cor Hol), de gevolgen van het plan voor de eigenaar van de cafetaria op de hoek van de Willem Deckersstraat en de Maastrichtseweg en het toegankelijk worden van het deel van De Bossche Pad dat nu uitsluitend als fietspad is ingericht (tussen de Eindstraat en de kop van Eikendonk) voor gemotoriseerd verkeer.

Het bestemmingsplan en het nog op te stellen inrichtingsplan garanderen dat de wijk goed bereikbaar blijft voor gemotoriseerd verkeer (incl. vrachtverkeer). Bovendien wordt ter plaatse

van de bestaande bedrijven in het openbaar gebied ruimte vrij gehouden (geen parkeerplaatsen) voor de bevoorrading van deze bedrijven.

Aangezien de cafetaria op de hoek van de Willem Deckersstraat en de Maastrichtseweg, vanwege stedenbouwkundige, architectonische en constructieve argumenten bij het realiseren van de nieuwbouw niet kan worden gehandhaafd, heeft BrabantWonen, in samenwerking met de gemeente, de eigenaar een concrete en passende aanbieding gedaan op basis van onteigeningswaarde (schadeloosstelling). Ook is hem aangeboden in de te realiseren nieuwbouw een pand te kopen, waarin het bestemmingsplan de vestiging van een cafetaria mogelijk maakt. Zo heeft hij de mogelijkheid om zijn bedrijfsvoering in de wijk voort te zetten. Voor wat betreft het toegankelijk worden van een deel van De Bossche Pad voor gemotoriseerd verkeer zijn wij van mening dat het woonklimaat ter plekke aanvaardbaar blijft. Tussen de weg en de bestaande woningen blijft er voldoende afstand bestaan en de verkeersdruk zal beperkt zijn (uitsluitend bestemmingsverkeer).

Een gedetailleerde beoordeling van alle ingekomen zienswijzen hebben wij opgenomen in de 'Nota zienswijzen bestemmingsplan Eikendonk', die u als bijlage bij dit voorstel aantreft.

3) Voorstel

Bijgaand concept – raadsbesluit vaststellen waarin wordt gevraagd om te besluiten:

1. de zienswijzen tegen het ontwerpbestemmingsplan gegrond dan wel ongegrond te verklaren overeenkomstig de bij dit besluit behorende 'Nota zienswijzen bestemmingsplan Eikendonk';
2. vast te stellen het bestemmingsplan "Eikendonk" met bijbehorende toelichting, zoals vervat in de verbeelding met nummer (IMRO plan ID) NL.IMRO.0796.0002133-1401, en de regels "Eikendonk", met inachtneming van de 'Lijst van wijzigingen bestemmingsplan Eikendonk' zoals bij dit besluit is gevoegd en met gebruikmaking van de ondergrond, zoals die vastgelegd is en bewaard wordt in het bestand o_NL.IMRO.0796.0002133-1401.dgn; bij de afdruk van de analoge plankaart(en) is van deze ondergrond gebruik gemaakt;
3. geen exploitatieplan vast te stellen nu het verhaal van kosten anderszins verzekerd is en het bepalen van een tijdvak of fasering, als bedoeld in artikel 6.13 lid 1 onder c, 4°, onderscheidenlijk 5° Wro, noch het stellen van eisen, regels of een uitwerking van regels als bedoeld in artikel 6.13 lid 2 onderscheidenlijk b, c, of d Wro, noodzakelijk is.

Steller : Habraken

Tel. : 073-6155626

E-mail : t.habraken@s-hertogenbosch.nl

4) Aanleiding

Vanaf 30 mei 2011 tot en met 11 juli 2011 heeft het ontwerpbestemmingsplan "Eikendonk" ter visie gelegen. Dit bestemmingsplan maakt de fysieke herstructurering van de wijk Eikendonk mogelijk. De basis van deze fysieke herstructurering wordt gevormd door de sloop- en nieuwbouwplannen van BrabantWonen. Er zullen in totaal 165 woningen worden gesloopt en er zullen 142 woningen en een woonvoorziening voor een bijzondere doelgroep (19 wooneenheden) nieuw worden gebouwd.

Het bestemmingsplan "Eikendonk" wordt globaal begrensd door:

- door De Bossche Pad in het noorden;
- door de Lambooybrug in het oosten;
- door de Zuid-Willemsvaart in het zuiden;
- door de Oostwal in het westen.

5) Inhoud

Besluitengeschiedenis

Reeds in 1999 is de wijk Eikendonk aangewezen als aandachtsgebied in het kader van het Programma Grote Stedenbeleid. Dit programma is gericht op de aanpak van sociale, economische en ruimtelijke problemen en het vergroten van de leefbaarheid en veiligheid. Over de herstructurering van Eikendonk heeft uw raad al meerdere besluiten genomen.

Raadsbesluit 20 maart 2007

In dit besluit heeft uw raad een aantal uitgangspunten geformuleerd voor het te hanteren programma, de ruimte en de aanpak bij de herontwikkeling van Eikendonk. Daarbij is o.a. besloten om een algehele ontwikkelingsvariant te onderzoeken, die uitgaat van mogelijke sloop van alle woningen in Eikendonk.

Raadsbesluit 26 juni 2007

De algehele ontwikkelingsvariant die uitging van mogelijke sloop van alle woningen heeft destijds vooral bij de particuliere woningeigenaren en de huurders van de woningen aan de Oostwal geleid tot grote ongerustheid en onzekerheid. Ook kwam hierdoor de particuliere woningmarkt in Eikendonk op slot te zitten en werden plannen tot woningverbetering uitgesteld. Hiermee dreigde een proces in gang gezet te worden, dat zou leiden tot versnelde achteruitgang van de kwaliteit van desbetreffende woningen in plaats van woonverbetering. Om die reden is een eerste globale financiële verkenning naar de haalbaarheid van de algehele ontwikkelingsvariant uitgevoerd. Op basis van deze financiële verkenning, de uitgangspunten aangaande de woningdifferentiatie én de grote maatschappelijke weerstand is het uitwerken van deze ontwikkelingsvariant geen realistische en haalbare optie gebleken. Op 26 juni 2007 heeft uw raad dan ook besloten om van deze variant af te zien. Besloten is tot een fasegewijze aanpak van de herstructurering, de sloop van alle sociale huurwoningen (met uitzondering van die aan de Oostwal) en een onderzoek naar de mogelijkheden om (delen van) het particuliere woningbezit in het vernieuwingsproces mee te nemen. Grootschalige sloop van particuliere woningen is niet aan de orde.

Raadsbesluit 30 juni 2008

Op 30 juni 2008 heeft uw raad de keuze gemaakt voor een stedenbouwkundige variant en de vaststelling van het herstructureringsplan. De vaststelling van het herstructureringsplan was met name van belang voor de huurders van de te slopen woningen, omdat daardoor het Sociaal Plan formeel in werking trad. In het Sociaal Plan hebben de huurders afspraken gemaakt met BrabantWonen over o.a. herhuisvestingsurgentie, verhuis- en inrichtingsvergoeding, terugkeermogelijkheid etc..

Als stedenbouwkundige variant is gekozen voor de zogenaamde variant 1. Deze gaat uit van sloop/nieuwbouw op de huidige schaal van Eikendonk. In deze variant ligt het accent op grondgebonden eengezinswoningen. Ten gunste van het behoud van de samenhang binnen Eikendonk en een goede ruimtelijke inpassing van de nieuwe woningen bestaan de nieuwe woningen overwegend uit twee bouwlagen met kap. Het middenblok, gelegen tussen de Nieuw- Ambachtstraat en Willem Deckersstraat, wijkt hier vanaf. Hier zal nieuwbouw wat hoger zijn, waardoor een verdergaande woningdifferentiatie mogelijk is. Deze stedenbouwkundige variant vormt de basis van het bestemmingsplan.

Planinhoud

Nieuwbouw

Het bestemmingsplan heeft tot doel om de fysieke herstructurering van Eikendonk mogelijk te maken. Hiermee moet de kwaliteit en de leefbaarheid van de wijk sterk worden verbeterd. Het gaat daarbij enerzijds om de kwaliteit van de bebouwing (sloop van verouderde woningen en nieuwbouw van woningen, die voldoen aan de wooneisen van deze tijd) en anderzijds om de kwaliteit van de openbare ruimte door herinrichting.

De basis van deze fysieke herstructurering wordt gevormd door de sloop- en nieuwbouwplannen van BrabantWonen. Er zullen in totaal 165 woningen worden gesloopt. Dit betreffen de woningen rondom het Eikendonkplein, de woningen tussen de Willem Deckersstraat, de Maastrichtseweg, de Nieuw-Ambachtstraat en De Bossche Pad en de woningen aan de oostzijde van de Nieuw-Ambachtstraat.

Het nieuwbouwplan omvat de bouw van 142 woningen en een woonvoorziening voor een bijzondere doelgroep (19 wooneenheden). De nieuwe woningen zullen als volgt over de 3 locaties (zoals aangegeven op de bijgevoegde situatietekening) worden verdeeld:

- Locatie 1: 70 eengezinswoningen;
- Locatie 2 (middenblok): 36 stadswoningen, 18 appartementen en 19 wooneenheden voor een bijzondere doelgroep. De stadswoningen aan de Bossche Pad hebben een werkruimte/atelier op de begane grond. Aan de zijde van de Maastrichtseweg is op de begane grond ruimte gereserveerd voor kleinschalige bedrijvigheid en (zakelijke) dienstverlening. Deze ruimte kan eventueel ook gekoppeld worden aan de erboven gelegen woningen. Ook is hier de ontwikkeling van een buurtkamer mogelijk.
- Locatie 3: 18 grondgebonden starterswoningen.

Op locatie 1 worden grondgebonden woningen in nagenoeg dezelfde ruimtelijke opzet teruggebouwd. De woningen bestaan uit twee lagen met een kap. Het Eikendonkplein blijft gehandhaafd, maar zal autoluw en groen worden ingericht, zodat de verblijfskwaliteit sterk verbetert.

Op locatie 2 zal de ruimtelijke opzet wezenlijk wijzigen. De twee bouwblokken aan weerszijden van de Bazeldonkstraat worden samengevoegd en de Bazeldonkstraat zal aan het wegverkeer worden onttrokken. Hierdoor ontstaat één groot bouwblok, waardoor een

gemengd programma mogelijk wordt. Op de begane grond ligt een parkeervoorziening op eigen terrein van circa 90 parkeerplaatsen. Langs de Willem Deckersstraat en de Nieuw-Ambachtstraat zijn stadswoningen in twee lagen met kap gepland. Aan De Bossche Pad en de Maastrichtseweg zal de nieuwbouw in twee lagen zonder kap worden gebouwd. De ruimtes op de begane grond aan de Maastrichtseweg kunnen eventueel als bedrijfsruimte in gebruik worden genomen. Boven de parkeervoorziening is een appartementengebouw (in 5 lagen met kap) gesitueerd. Hierin worden ook de wooneenheden voor een bijzondere doelgroep gerealiseerd.

Op locatie 2 bevindt zich nu nog de bestaande cafetaria. BrabantWonen en gemeente zijn met de eigenaar van dit pand nog in onderhandeling over aankoop of herplaatsing binnen het plangebied, aangezien dit pand voor de integrale planrealisatie noodzakelijk is. Indien blijkt dat niet tot minnelijke overeenstemming kan worden gekomen, zal hiervoor een onteigeningsprocedure in gang worden gezet.

Op locatie 3 zullen grondgebonden woningen in twee lagen met kap worden gebouwd. Dit betreffen drie blokken starterswoningen, die 'rug aan rug' liggen. Tussen de blokken bevinden zich twee entree-hofjes.

Naast de sloop- en nieuwbouwplannen van BrabantWonen is in het bestemmingsplan de opwaardering van de bestaande café/coffeeshop aan de Maastrichtseweg 70 meegenomen. De eigenaar van het pand heeft het voornemen om de bestaande horeca-inrichting (begane grond) in de toekomst uit te breiden met een restaurantfunctie. Tegen deze aanvulling op de bestaande horecaonderneming bestaat planologisch geen bezwaar. Er is geen sprake van een nieuwvestiging en het brutovloeroppervlak blijft gelijk. Daarnaast maakt het bestemmingsplan het mogelijk om op dit perceel, vanwege de ligging op de kop van de wijk Eikendonk, een iets hogere bebouwingshoogte te realiseren. Het betreft overigens slechts een geringe toename van twee lagen met kap nu, naar drie bouwlagen (maximaal 10 meter). Op de eerste en tweede verdieping kan hierdoor de bestaande woonfunctie worden uitgebreid. In plaats van één woning kunnen hier maximaal 4 woningen worden gerealiseerd.

Verkeersmaatregelen

Het bestemmingsplan "Eikendonk" is opgesteld om bovengenoemde nieuwbouwplannen te kunnen realiseren. Parallel aan het bestemmingsplantraject zal ook de hele openbare ruimte in Eikendonk worden heringericht met het doel om de kwaliteit en de leefbaarheid van de wijk te verbeteren. In dat kader zullen ook een aantal verkeersmaatregelen worden genomen. Hoewel deze verkeersmaatregelen juridisch niet via het bestemmingsplan worden geregeld (dit gebeurt via afzonderlijke (verkeers)besluiten), wordt er in de planvorming wel rekening mee gehouden.

Op de eerste plaats wordt er vanuit verbetering van de leefbaarheid van de wijk gekozen voor een 'knip' in de Maastrichtseweg ter hoogte van de Lambooybrug. Hierdoor zal het meer westelijke deel van de Maastrichtseweg, dat langs Eikendonk loopt, voor het gemotoriseerde verkeer geen invalsweg meer voor het stadscentrum vormen. Deze keuze past binnen de uitgangspunten van de Koersnota, waar het doorgaande verkeer zo veel als mogelijk wordt gebundeld op de hoofdinfrastructuur en wordt geweerd in woongebieden, zoals Eikendonk. Als gevolg daarvan zal ook het laatste deel van De Bossche Pad (ter hoogte van de woningen nr's 76 t/m 80) dat nu nog uitsluitend fietspad is, volledig als straat worden ingericht. Hierdoor sluit De Bossche Pad aan op de Maastrichtseweg (het deel door Eikendonk) en blijft een goede bereikbaarheid van Eikendonk gewaarborgd.

Op de tweede plaats vinden wij het belangrijk om in Eikendonk een parkeerregeling voor

bewoners, bedrijven en hun bezoek in te voeren. Het blijkt namelijk dat Eikendonk veel zogenaamde 'gebiedsvreemde' parkeerders kent (bezoekers, werknemers en bewoners van de binnenstad). Het doel is om deze 'gebiedsvreemde' parkeerders te weren, zodat de aanleg van parkeerplaatsen kan worden beperkt tot de werkelijke behoefte van de wijk. Dit komt de kwaliteit van de openbare ruimte ten goede (minder ruimte nodig voor verharding en meer ruimte voor groen).

Communicatie met omgeving

Met de bewoners(groepen) van Eikendonk is gedurende het gehele planvormingsproces actief gecommuniceerd. Belangrijke momenten waarop dit is gebeurd zijn na uw raadsbesluit van 20 maart 2007, het verschijnen van de stedenbouwkundige analyse, het Woonwensenonderzoek, de Sociale Visie en de stedenbouwkundige- en programmatische varianten. Bewoners hebben destijds een duidelijke voorkeur uitgesproken voor de stedenbouwkundige variant, die uiteindelijk is uitgewerkt in het nu voorliggende bestemmingsplan.

Bij de start van de bestemmingsplanprocedure is een openbare inspraakavond gehouden. Het voorontwerpbestemmingsplan is uitgebreid toegelicht en bezoekers hadden de mogelijkheid tot het stellen van vragen.

Tijdens de bestemmingsplanprocedure zijn tot nu toe door meerdere belanghebbenden inspraakreacties/zienswijzen ingediend (tegen voorontwerp en/of tegen ontwerp). Met het merendeel van deze belanghebbenden zijn op ambtelijk niveau gesprekken gevoerd, waarbij de bezwaren specifiek zijn besproken en is gekeken naar mogelijkheden om aan deze bezwaren tegemoet te komen. Zo is met de ondernemers in de wijk gesproken over de bereikbaarheid van hun bedrijven voor bezoekers en leveranciers. Met een aantal eigenaren van woningen is o.a. gesproken over de bouw mogelijkheden op de woonpercelen en over wijzigingen voor de woonomgeving. Ook hebben BrabantWonen en gemeente samen meerdere malen gesproken met de eigenaar van de cafetaria over aankoop van dit onroerend goed. Het pand is namelijk op basis van het bestemmingsplan niet te handhaven. Hieronder zal inhoudelijk worden ingegaan op de ingediende zienswijzen tegen het ontwerpbestemmingsplan.

Zienswijzen tegen het bestemmingsplan

Op de eerste plaats wordt opgemerkt dat de tegen het ontwerpbestemmingsplan ingediende zienswijzen zich in hoofdzaak niet meer richten tegen het aantal aan te leggen parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Vanwege de vrees bij bewoners dat in de toekomst een tekort aan parkeerplaatsen zou ontstaan, is in het ontwerpbestemmingsplan ook voor de te handhaven woningen uitgegaan van de Nota 'Parkeernormen'. Dit betekent dat er in de openbare ruimte circa 35 extra parkeerplaatsen worden aangelegd.

Tegen het ontwerpbestemmingsplan zijn 7 zienswijzen ingediend. De zienswijzen zijn samengevat, alsmede gedetailleerd beoordeeld in de bij dit voorstel behorende 'Nota zienswijzen bestemmingsplan Eikendonk'. Naar deze nota wordt korthedshalve verwezen. Hieronder wordt in het kort ingegaan op de hoofdpunten van de zienswijzen en de beoordeling daarvan.

Bereikbaarheid bedrijven

Roda Automaterialenhandel (Maastrichtseweg 57) en de eigenaar van dit pand hebben hun ernstige bezorgdheid uitgesproken over de bereikbaarheid van het bedrijf. Men wil geen 'knip' in de Maastrichtseweg, omdat klanten daardoor ver zullen moeten omrijden. Ook zijn zij van mening dat na herinrichting bevoorrading van het bedrijf nauwelijks nog mogelijk is. Men wijst

in dat verband op de te realiseren bocht op de kop van Eikendonk (nabij de coffeeshop), die vrachtwagens volgens hen niet op een veilige wijze kunnen nemen.

Ook na de 'knip' in de Maastrichtseweg zal de wijk Eikendonk vanaf de Oostwal en de Rijnstraat goed bereikbaar blijven voor gemotoriseerd verkeer. De Maastrichtseweg en de Bossche Pad zullen voor personenauto's in twee richtingen te berijden zijn. Het vrachtverkeer zal een verplichte rijrichting worden opgelegd, zodat vrachtwagens elkaar niet hoeven te passeren.

Voor de bevoorrading van de bedrijven in Eikendonk is het inderdaad van groot belang dat de aan te leggen bocht op de kop van Eikendonk door vrachtverkeer genomen kan worden. Om te kunnen beoordelen of dit op deze plek mogelijk is, is aan Megaborn, een adviesbureau op het gebied van verkeer, infra en mobiliteit, gevraagd een rijcurveonderzoek uit te voeren. In dit onderzoek is uitgegaan van een wegbreedte van 5,5 meter en van het meest ongunstigste voertuig, een vrachtwagen met oplegger (ruim 17 meter lang). Megaborn komt tot de conclusie dat een vrachtwagen met oplegger hier vanuit beide richtingen door de betreffende bocht kan zonder de binnenbocht af te snijden. Wel zal een dergelijke vrachtwagen daarbij de ruimte aan de buitenzijde van de weg moeten kunnen gebruiken. In het inrichtingsplan, waarin de exacte vormgeving van deze bocht wordt uitgewerkt, wordt daarmee rekening gehouden. Dat het tegemoetkomende verkeer bij het naderen van een vrachtauto zal moeten wachten, achten wij hier aanvaardbaar. Eikendonk wordt straks immers een woongebied met een 30km/uur regime, zonder doorgaand verkeer. In woonstraten, die doorgaans smal zijn vormgegeven, is het aanvaardbaar dat het verkeer anticipeert op grote voertuigen (vuilniswagens, vrachtwagen, etc.). Aangezien de betreffende bocht relatief scherp is, is het te verwachten dat de rijsnelheid laag is en het attentieniveau van de bestuurder(s) hoog. De bocht is weliswaar niet in één moment in het geheel te overzien, maar wel tijdens het inzetten van de manoeuvre. Dit levert vanuit verkeersveiligheid geen onaanvaardbare situatie op.

Daarnaast vrezen Roda Automaterialenhandel en garagebedrijf Cor Hol (Maastrichtseweg 19) dat hun panden in de nieuwe situatie voor bezoekers en bevoorrading onvoldoende bereikbaar/toegankelijk zijn. Roda Automaterialenhandel wijst op het belang dat leveranciers en klanten producten kunnen afleveren dan wel ophalen op korte afstand van de winkel. Garagebedrijf Hol vreest het verlies van bestaande uitritten voor zijn garage en showroom. In het bestemmingsplan is voor beide bedrijfspanden de bestemming 'verkeer' opgenomen. Binnen deze bestemming zullen de nieuwe weg, parkeerplaatsen, trottoir e.d. worden aangelegd. De exacte inrichting daarvan zal worden bepaald in het inrichtingsplan. Wel is, vooruitlopend op dit inrichtingsplan reeds aangegeven dat in het openbaar gebied vóór beide panden ruimte wordt vrijgehouden. Voor het winkelpand van Roda Automaterialen zal een laad- en losstrook worden aangelegd. Voor garagebedrijf Cor Hol worden de in/uitritten voor het bedrijf voldoende vrijgehouden van parkeerplaatsen. In het op te stellen inrichtingsplan zal hiermee rekening worden gehouden.

Aankoop cafetaria

Op de hoek van de Willem Deckersstraat en de Maastrichtseweg is cafetaria Lie Hua gevestigd. Dit pand is op locatie 2 het enige pand dat niet in eigendom is bij Brabant Wonen. Vanwege stedenbouwkundige, architectonische en constructieve argumenten kan het pand bij het realiseren van de nieuwbouw niet gehandhaafd worden. In de zienswijze heeft de eigenaar van het pand aangegeven dat hij graag in de nabijheid van zijn huidige pand een andere locatie wil om zijn cafetaria te kunnen voortzetten. Hij betreurt het dat hem niet is aangeboden om gebruik te maken van de mogelijkheid die het bestemmingsplan biedt om ter plekke van Maastrichtseweg 25 t/m 33 een cafetaria te vestigen.

BrabantWonen heeft in samenwerking met de gemeente inmiddels meerdere malen met de

betreffende eigenaar over de aankoop van het pand gesproken. Er is aan de eigenaar een concrete aanbieding gedaan om zijn pand te verwerven op basis van onteigeningswaarde. Dit betreft een schadeloosstelling, welke gebaseerd is op de bij onteigening gebruikelijke methodiek. Wij zijn van mening dat dit een passend bod is.

Daarnaast is hem aangeboden om in de te realiseren nieuwbouw een pand aan de Maastrichtseweg (in de directe omgeving van zijn huidige pand) te kopen, waarin een cafetaria met bovenwoning mag worden gevestigd. In het bestemmingsplan is om die reden ter plekke ook een mogelijkheid opgenomen om hier een cafetaria te vestigen. Overigens geeft de eigenaar in zijn zienswijze aan dat hem dit aanbod niet is gedaan. Het gevoerde overleg heeft tot op heden nog niet geleid tot overeenstemming. Indien blijkt dat niet tot minnelijke overeenstemming kan worden gekomen, zal de gemeente een onteigeningsprocedure in gang zetten.

Wijziging deel De Bossche Pad

Een aantal belanghebbenden in De Bossche Pad hebben bezwaar tegen het feit dat het deel van De Bossche Pad, dat nu uitsluitend als fietspad is ingericht (tussen de Eindstraat en de kop van Eikendonk), toegankelijk wordt voor gemotoriseerd verkeer. Men verwacht overlast, doordat de weg dicht langs de woningen komt te liggen en dat er weinig ruimte overblijft voor groen en voetpad.

Vanwege de 'knip' in de Maastrichtseweg is het wenselijk om De Bossche Pad voor gemotoriseerd verkeer aan te sluiten op de Maastrichtseweg (deel door Eikendonk). Deze nieuwe situatie betekent weliswaar een verandering, maar de verkeersdruk op dit wegdeel zal beperkt blijven tot bestemmingsverkeer. Aangezien een weg meer ruimte (grotere breedte) vergt dan een fietspad, zal de openbare ruimte ter plekke moeten worden heringericht. De bestaande bomen kunnen i.v.m. de aanleg van de weg en parkeerplaatsen niet worden behouden. Wel zal in de nieuwe situatie een trottoir van ruim 3 meter breed worden aangelegd. Deze afstand tussen de weg en bestaande woningen vinden wij, mede gelet op het feit dat hier uitsluitend bestemmingsverkeer komt, aanvaardbaar.

Wijzigingen

Ambtshalve en mede naar aanleiding van de ingekomen zienswijzen zijn op de verbeelding en in de regels ten opzichte van het ontwerp enkele wijzigingen aangebracht. Op de verbeelding zijn enkele onjuistheden hersteld en is de flexibiliteit voor de inrichting van het openbaar gebied op enkele plekken vergroot. In de regels zijn enkele wijzigingen en aanvullingen gedaan voor de erfbebouwingsregeling. Ook is een algemene bouwregel opgenomen en is een onvolledigheid hersteld. Voor een overzicht van alle wijzigingen verwijzen wij naar de bijgevoegde 'Lijst van wijzigingen bestemmingsplan Eikendonk'.

Financiële paragraaf

In samenwerking tussen de gemeente 's-Hertogenbosch en BrabantWonen is het (ontwerp)bestemmingsplan "Eikendonk" tot stand gekomen. Het betreft een herstructureringsopgave, waarbij de gemeente primair verantwoordelijk is voor de herinrichting van de openbare ruimte en BrabantWonen voor de opstalexploitatie. BrabantWonen investeert vanuit haar doelstelling in sociale woningbouw en herstructurering én koopt de nog noodzakelijk te verwerven particuliere opstallen aan. De gemeente heeft in haar lange termijn planning, ten aanzien van het Groot Steden Beleid, financiële middelen voor dit gebied opgenomen. Deze inzet is gerechtvaardigd vanwege de integrale aanpak van het gebied. Het gaat hierbij vooral om de positieve effecten van het woningbouwprogramma en de herinrichting van de openbare ruimte, waaronder de Maastrichtseweg en De Bossche Pad. Afspraken over de samenwerking tussen BrabantWonen en de gemeente zijn vastgelegd in

de tussen partijen gesloten samenwerkingsovereenkomst. Door deze overeenkomst zijn de risico's afgeregeld en is het plan financieel uitvoerbaar. Aangezien kostenverhaal en locatie-eisen verzekerd zijn via deze samenwerkingsovereenkomst (anterieure overeenkomst) behoeft er geen exploitatieplan vastgesteld te worden.

Voorzover het bestemmingsplan voorziet in herontwikkeling is het de bedoeling, dat deze herontwikkeling integraal door BrabantWonen wordt gerealiseerd, omdat het gaat om een integraal plan, zowel in stedenbouwkundige, architectonische als constructieve zin. Dit betekent tevens, dat de nog niet bij de gemeente danwel BrabantWonen in eigendom zijnde locatie Willem Deckersstraat 1 / Maastrichtseweg 24a (cafetaria), niet zelfstandig ontwikkeld kan worden. Zo nodig zal voor de realisering van dat onderdeel van het bestemmingsplan een onteigeningsprocedure in gang worden gezet. Verwerving c.q. onteigening is nodig om tot integrale planrealisering te komen en is in die zin in het algemeen belang en bovendien noodzakelijk en urgent.

Voor wat betreft de locatie aan de Maastrichtseweg 70 geldt, dat de bestemming verruimd is ten opzichte van het thans toegestane gebruik. Kostenverhaal en locatie-eisen voor wat betreft deze ontwikkeling zijn verzekerd via een anterieure overeenkomst.

Burgemeester en wethouders van 's-Hertogenbosch,
De secretaris, De burgemeester,

mr. drs. I.A.M. Woestenberg mr. dr. A.G.J.M. Rombouts

Bijlagen:

1. Nota zienswijzen bestemmingsplan Eikendonk
2. Lijst van wijzigingen bestemmingsplan Eikendonk
3. Situatietekening 3 deelgebieden

Ter inzage:

- Ingekomen zienswijzen tegen ontwerpbestemmingsplan.
- Ontwerpbestemmingsplan zoals ter visie gelegd ex artikel 3.8 lid 1 Wro.
- Definitief (ontwerp-)bestemmingsplan behorend bij onderhavig voorstel.
- Advies commissie ROB d.d. 29 november 2011.

De gemeenteraad van 's-Hertogenbosch in zijn openbare vergadering van 13 december 2011;

gezien het voorstel van burgemeester en wethouders d.d. 1 november 2011, regnr. 11.0999;

overwegende, dat met ingang van 30 mei 2011 het ontwerpbestemmingsplan "Eikendonk" gedurende zes weken ter inzage heeft gelegen, van welke ter tervisielegging vooraf de wettelijk voorgeschreven bekendmakingen zijn gedaan;

in aanmerking nemende dat binnen deze termijn zienswijzen zijn ingediend en dat deze zijn weergegeven in de bij dit besluit behorende 'Nota zienswijzen bestemmingsplan Eikendonk';

gezien het voorstel van burgemeester en wethouders d.d. 1 november 2011, regnr. 11.0999, met bijbehorende 'Nota zienswijzen ontwerpbestemmingsplan Eikendonk' en de hierin opgenomen overwegingen ten aanzien van de ingediende zienswijzen;

overwegende, dat zij zich met de inhoud van dit voorstel, waaronder begrepen de overwegingen ten aanzien van de zienswijzen en de conclusies tot gegrond- en ongegrondverklaring kan verenigen;

gelet op de Gemeentewet, de Wet ruimtelijke ordening en de Crisis- en Herstelwet:

Besluit

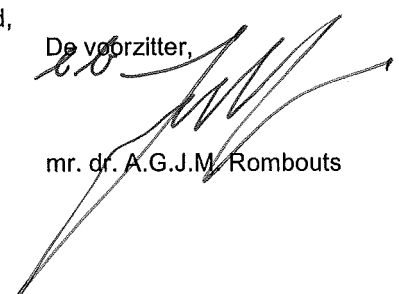
1. de zienswijzen tegen het ontwerpbestemmingsplan gegrond dan wel ongegrond te verklaren overeenkomstig de bij dit besluit behorende "Nota zienswijzen bestemmingsplan Eikendonk";
2. vast te stellen het bestemmingsplan "Eikendonk" met bijbehorende toelichting, zoals vervat in de verbeelding met nummer (IMRO plan ID) NL.IMRO.0796.0002133-1401, en de regels "Eikendonk", met inachtneming van de 'Lijst van wijzigingen bestemmingsplan Eikendonk', zoals bij dit besluit is gevoegd en met gebruikmaking van de ondergrond, zoals die vastgelegd is en bewaard wordt in het bestand o_NL.IMRO.0796.0002133-1401.dgn; bij de afdruk van de analoge plankaart(en) is van deze ondergrond gebruik gemaakt;
3. geen exploitatieplan vast te stellen nu het verhaal van kosten anderszins verzekerd is en het bepalen van een tijdvak of fasering, als bedoeld in artikel 6.13 lid 1 onder c, 4°, onderscheidenlijk 5° Wro, noch het stellen van eisen, regels of een uitwerking van regels als bedoeld in artikel 6.13 lid 2 onderscheidenlijk b, c, of d Wro, noodzakelijk is.

's-Hertogenbosch,
De gemeenteraad voornoemd,
De griffier,



drs. A. van der Jagt

De voorzitter,



mr. dr. A.G.J.M. Rombouts

VERGADERING
GEMEENTERAAD
d.d. 13 december 2011
CONFORM BESLOTEN

Behoort bij besluit van de Gemeenteraad
van 's-Hertogenbosch van: **13 DEC 2011**
Bijlage No:

mij bekend,
de griffier
van 's-Hertogenbosch



Nota zienswijzen bestemmingsplan “Eikendonk”

(Bijlage bij Raadsvoorstel/ - besluit van de gemeente
's-Hertogenbosch tot vaststelling van het
bestemmingsplan "Eikendonk")

Nota zienswijzen bestemmingsplan “Eikendonk”

I. De procedure

Het ontwerpbestemmingsplan “Eikendonk” heeft met ingang van 30 mei 2011 gedurende zes weken ter inzage gelegen in het stadskantoor van de gemeente 's-Hertogenbosch en was tevens via internet raadpleegbaar. Tijdens deze termijn heeft ingevolge artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) eenieder schriftelijk of mondeling zijn zienswijze omtrent het ontwerp kenbaar kunnen maken bij de gemeenteraad van 's-Hertogenbosch.

De terinzagelegging is bekendgemaakt in de Staatscourant d.d. 27 mei 2011 en in de Bossche Omroep d.d. 29 mei 2011.

II. De ingediende zienswijzen/ontvankelijkheid

De volgende zienswijzen zijn ingediend:

1. De heer M.G.A. van Boxtel, Graafsebaan 5 te Heesch (ingekomen op 22 juni 2011);
2. Reclamant 2 (persoonsgegevens op verzoek geanonimiseerd op internet) (ingekomen op 29 juni 2011);
3. Stichting Achmea Rechtsbijstand namens de heer Y. Hu, Maastrichtseweg 24a te 's-Hertogenbosch (ingekomen op 1 juli 2011);
4. Roda Holding b.v., Apollolaan 74 te Breugel (ingekomen op 11 juli 2011);
5. Reclamant 5 (persoonsgegevens op verzoek geanonimiseerd op internet) (ingekomen op 11 juli 2011);
6. DAS Rechtsbijstand namens de heer E. Dane van RODA automaterialen, Maastrichtseweg 57 te 's-Hertogenbosch, (ingekomen op 11 juli 2011);
7. DAS Rechtsbijstand namens de heer C. Hol van autobedrijf Cor Hol, Maastrichtseweg 19-23 te 's-Hertogenbosch, (ingekomen op 11 juli 2011);

De termijn van terinzagelegging eindigt op zondag 10 juli 2011. Op grond van de Algemene termijnenwet wordt een in de wet gestelde termijn die op zondag eindigt, verlengd tot en met de eerstvolgende dag die niet een zaterdag, zondag of algemeen erkende feestdag is. Dit betekent in dit geval dat de termijn wordt verlengd tot en met maandag 11 juli 2011. De zienswijzen zijn binnen de termijn ontvangen en zijn ontvankelijk.

III. Samenvatting ingekomen zienswijzen en beoordeling zienswijzen

Hieronder zijn de ingebrachte zienswijzen samengevat en van commentaar voorzien. Voor de volledigheid wordt hierbij vermeld, dat de volledige zienswijzen, zoals deze zijn ingediend, zijn betrokken bij de opstelling van het commentaar en alle zienswijzen volledig ter inzage liggen in het kader van de (verdere) besluitvorming.

Ingekomen zienswijzen

a.,b.,c... : samenvatting zienswijze

- : commentaar gemeente

1. De heer M.G.A. van Bortel, Graafsebaan 5 te Heesch

- a. Reclamant maakt bezwaar tegen de aanleg van een doorgaande weg voor zijn panden De Bossche Pad 77 en 78. Reclamant heeft begrepen dat hierdoor bestaande bomen gerooid moeten worden, waardoor het aanzicht minder fraai wordt. Ook zal een gedeelte van het trottoir verdwijnen, zodat het verkeer behoorlijk dicht langs de huizen zal komen.

- *In de nieuwe situatie zal het fietspad op dit deel van de Bossche Pad worden vervangen door een weg, waar ook het gemotoriseerd verkeer is toegestaan. Dit betekent voor de panden van reclamant weliswaar een verandering, maar de verkeersdruk zal hier beperkt blijven tot bestemmingsverkeer. De Maastrichtseweg zal immers ter hoogte van de Lambooybrug worden geknipt, zodat het doorgaande gemotoriseerde verkeer naar de binnenstad door Eikendonk niet langer mogelijk is.*

Daarnaast zal ook het openbaar gebied ter plekke heringericht moeten worden. De aanleg van een weg vergt immers meer ruimte (grotere breedte) dan een fietspad. In de nieuwe situatie zal voor de panden van reclamant een trottoir van ruim meter breed worden aangelegd, waardoor de nieuwe weg op voldoende afstand van bestaande woningen komt te liggen. De bestaande bomen kunnen i.v.m. de aanleg van de weg en parkeerplaatsen niet worden behouden. De exacte inrichting van het openbaar gebied zal worden vastgelegd in het nog op te stellen inrichtingsplan. Wij zijn van mening dat de veranderingen ter plekke het woonklimaat van de panden van reclamant niet onaanvaardbaar aantasten.

- b. Reclamant is van mening dat zijn panden hierdoor minder waard worden. Indien het plan wordt uitgevoerd, dient daar een behoorlijke schadevergoeding tegenover te staan.

- *Het staat reclamant vrij bij het college van burgemeester en wethouders een verzoek om een tegemoetkoming in planschade in te dienen, als bedoeld in artikel 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening. Een dergelijk verzoek kan worden ingediend op het moment dat het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden.*

Aanvullend wordt hierbij opgemerkt dat bij de beoordeling van een planschadeverzoek er een vergelijking wordt gemaakt tussen het huidige en het nieuwe planologisch regime. Hiervoor zal het college van burgemeester en wethouders het advies inwinnen van een onafhankelijk adviesbureau. Nu de aanleg van een weg ter plekke reeds op basis van het huidige planologisch regime mogelijk is, ligt het in de rede dat er geen sprake zal zijn van planschade.

Conclusie: Zienswijzen zijn ongegrond.

2. Reclamant 2

- a. In de huidige situatie ligt er voor het pand van reclamant een fietspad. Er is een netto ruimte beschikbaar van 11,8 meter, die in de huidige situatie is onderverdeeld in 3,5 meter voor groen,

3,2 meter voor fietspad en 2,3 meter voor groen en 2,8 meter voor voetpad. In de nieuwe situatie wordt hier een ontsluitingsweg met parkeren aangelegd. Voor deze weg is 7 meter nodig, zodat er nog slechts 4,8 meter over blijft voor groen en voetpad. Dit betreft een grote achteruitgang van de huidige situatie, qua gebruik en ruimte. In de nieuwe situatie zullen er ter plekke ook auto's en brommers mogen rijden.

- *In de nieuwe situatie zal het fietspad op dit deel van de Bossche Pad worden vervangen door een weg, waar ook het gemotoriseerd verkeer is toegestaan. Dit betekent voor het pand van reclamant weliswaar een verandering, maar de verkeersdruk zal hier beperkt blijven tot bestemmingsverkeer. De Maastrichtseweg zal immers ter hoogte van de Lambooybrug worden geknipt, zodat het doorgaande gemotoriseerde verkeer naar de binnenstad door Eikendonk niet langer mogelijk is.*

Daarnaast zal ook het openbaar gebied ter plekke heringericht moeten worden. De aanleg van een weg vergt immers meer ruimte (grotere breedte) dan een fietspad. In de nieuwe situatie zal voor de panden van reclamant een trottoir van ruim 3 meter breed worden aangelegd, waardoor de nieuwe weg op voldoende afstand van bestaande woningen komt te liggen. De bestaande bomen kunnen i.v.m. de aanleg van de weg en parkeerplaatsen niet worden behouden. De exacte inrichting van het openbaar gebied zal worden vastgelegd in het nog op te stellen inrichtingsplan. Wij zijn van mening dat de veranderingen ter plekke het woonklimaat van het pand van reclamant niet onaanvaardbaar aantasten.

- b. Door de aanwezigheid van de coffeeshop zal het parkeerprobleem aan de Maastrichtseweg zich grotendeels verplaatsen naar de locatie voor zijn pand. Ook zal de verkeers- en parkeerdruk verder toenemen doordat de gemeente meewerkt aan een uitbreiding van deze locatie met een restaurant en 4 woningen.

- *Op de eerste plaats wordt opgemerkt dat door de grootschalige sloop en nieuwbouw in de wijk Eikendonk ook het gehele openbare gebied zal worden heringericht. Daardoor is het mogelijk om de totale parkeerbehoefte van de wijk op basis van de door de gemeenteraad vastgestelde parkeernomen in de wijk zelf op te lossen. In andere oudere wijken ontbreekt daarvoor vaak de fysiek benodigde ruimte.*

De coffeeshop (Maastrichtseweg 70) is gelegen op de kop van de wijk Eikendonk en neemt daardoor in stedenbouwkundige zin een bijzondere positie in de wijk in. Vanuit stedenbouwkundig oogpunt is daarom op deze locatie een wat grotere bouwhoogte wenselijk. Deze hoogte is in het nieuwe bestemmingsplan bepaald op maximaal 10 meter (3 bouwlagen), zodat het gebouw in hoogte nog wat kan worden uitgebreid. Aangezien Eikendonk in hoofdzaak een woongebied betreft, worden op de verdiepingen niet-woonfuncties (zoals uitbreiding van de horecafunctie) niet toegestaan. Op de verdiepingen is uitsluitend de woonfunctie (maximaal 4 woningen) toegestaan. Het betreffende perceel is reeds volledig bebouwd en de begane grond van de bebouwing is thans geheel in gebruik ten behoeve van de horecafunctie (café/coffeeshop). Er bestaat planologisch geen bezwaar om de bestaande horeca-inrichting tevens te gebruiken voor een restaurantfunctie, aangezien er geen sprake is van een uitbreiding van het bruto vloeroppervlak. De extra parkeerbehoefte van uitbreiding van de functies op dit adres is meegenomen bij het bepalen van de parkeerbehoefte voor de hele wijk en wordt opgelost in het openbaar gebied.

De ingang van de coffeeshop zit aan de zijde van de Zuid-Willemsvaart, zodat het parkeren van de bezoekers van de coffeeshop zich daar zal concentreren. Langs dit deel van de Zuid-

Willemsvaart worden ook veel parkeerplaatsen (27 stuks) gerealiseerd. Het is dan ook niet te verwachten dat de parkeerdruk van de coffeeshop zich grotendeels zal verplaatsen naar de directe omgeving van het pand van reclamant en dat daar sprake zal zijn van een onaanvaardbare situatie.

De verkeersaantrekkende werking van deze functie-uitbreiding is beperkt, mede gelet op het feit dat de brutovloeroppervlakte van de horecaonderneming niet wordt uitgebreid. Door een 'knip' te realiseren in de Maastrichtseweg en door het instellen van een parkeerregulering (bv. vergunningssysteem) zal bovendien het (doorgaande) verkeer in de wijk sterk verminderen, zodat per saldo de verkeersdruk in de wijk afneemt.

- c. Reclamant wenst dat er bij de ontwikkeling van het pand Maastrichtseweg 70 geen sexinrichting wordt gerealiseerd. Hij geeft aan dat hij reeds toezegging heeft dat dit niet is toegestaan.
- *In het bestemmingsplan is inderdaad het gebruik van het pand als sexinrichting expliciet uitgesloten.*
- d. Reclamant verzoekt om zijn bezwaar niet te publiceren en als de gemeente dat verplicht is, dit te doen zonder vermelding van de persoonsgegevens.
- *Voor de besluitvorming is het van belang dat de gemeenteraad een goede afweging kan maken tussen de belangen van reclamanten en de belangen die met het bestemmingsplan zijn gediend. In dat kader dient de gemeenteraad over de persoonsgegevens van reclamanten te beschikken. Gelet op het verzoek van reclamant zullen de persoonsgegevens van reclamant in deze nota van zienswijzen geanonimiseerd op het internet worden geplaatst. Dit is een zelfde werkwijze als de Raad van State hanteert.*

Conclusie: Zienswijzen onder 2a en 2b zijn ongegrond en zienswijze onder 2d is gegrond. Zienswijze onder 2c. is voor kennisgeving aangenomen, aangezien dit in het ontwerpbestemmingsplan reeds conform de wens van reclamant was geregeld.

3. Stichting Achmea Rechtsbijstand namens de heer Y. Hu, Maastrichtseweg 24a te 's-Hertogenbosch

- a. Reclamant exploiteert een cafetaria op het adres Maastrichtseweg 24a. Aangezien dit pand niet gehandhaafd zou kunnen blijven als gevolg van de voorgenomen herontwikkeling, zal zijn pand (cafetaria) gesloopt dienen te worden. Reclamant wil graag de gelegenheid hebben om op of in de nabijheid van zijn huidige pand en locatie een nieuwe of andere locatie te verkrijgen om zijn cafetaria voort te zetten. Het overleg met de gemeente heeft nog niet tot een passende oplossing geleid. Reclamant wenst niet met een 'zak geld' over te blijven (na verkoop of onteigening) zonder een oplossing voor zijn cafetaria, zijn bedrijf dat voor zijn inkomen zorgt. Hoewel het bestemmingsplan de mogelijkheid biedt om ter plekke van Maastrichtseweg 25 t/m 33 een cafetaria te vestigen, is aan reclamant deze mogelijkheid tijdens het overleg niet geboden. Hij betreurt dit. Hij verzoekt om in overleg met hem naar meer alternatieven te zoeken om in de naaste omgeving van zijn pand een cafetaria te kunnen exploiteren.

- In samenwerking tussen de gemeente 's-Hertogenbosch en BrabantWonen is het (ontwerp)bestemmingsplan "Eikendonk" tot stand gekomen. Het betreft een herstructureringsopgave waarbij de gemeente primair verantwoordelijk is voor de herinrichting van de openbare ruimte en BrabantWonen voor de sloop en nieuwbouw van bebouwing. BrabantWonen investeert vanuit haar doelstelling in sociale woningbouw en herstructurering én tracht de nog noodzakelijk te verwerven particuliere opstallen aan te kopen. De herstructurering van de bebouwing kan worden ingedeeld in drie deellocaties. Op locatie 2, het gebied gelegen tussen De Bossche Pad, de Nieuw-Ambachtstraat, de Maastrichtseweg en de Willem Deckersstraat, wordt een nieuw, integraal (woon)complex gebouwd, met het doel om ter plekke de bebouwing te verdichten, qua woningtypologie te differentiëren en om op eigen terrein een parkeeroplossing te creëren. In ruimtelijke zin wordt beoogd aan te sluiten op de bestaande ruimtelijke karakteristiek van Eikendonk. Deze wordt bepaald door een bloksgewijze opbouw van verschillende woningbouwcomplexen en de hoeken van de bouwblokken, die in ruimtelijk opzicht het meest beeldbepalend zijn. De geplande nieuwbouw op deze locatie dient daarom zowel in stedenbouwkundige, architectonische als constructieve zin één geheel te vormen. Handhaving van de cafetaria met bovenwoning, gelegen op de hoek van het nieuwe bouwblok, is niet mogelijk, aangezien dit in stedenbouwkundige zin te zeer afbreuk doet aan de beoogde éénduidige ruimtelijke opzet door het ontbreken van de beeldbepalende hoek. Ook is, gelet op de integraliteit van het beoogde nieuwbouwcomplex op de locatie 2 (het zogenaamde middenblok), zelfstandige ontwikkeling van het perceel van reclamant niet mogelijk. De nagestreefde stedenbouwkundige en architectonische eenheid kan bij zelfstandige ontwikkeling niet gerealiseerd worden.*

Gelet op het bovenstaande heeft BrabantWonen (samen met de gemeente) meerdere malen met reclamant gesproken om de betreffende cafetaria met bovenwoning te kunnen aankopen. Daarbij is aan hem een concrete aanbieding gedaan om zijn pand te verwerven op basis van onteigeningswaarde. Dit betreft een schadeloosstelling, welke gebaseerd is op de bij onteigening gebruikelijke methodiek. Ook is reclamant, in tegenstelling tot wat hij beweert, wel degelijk aangeboden om in het nieuw te realiseren bouwblok een pand aan de Maastrichtseweg (in de directe omgeving van zijn huidige pand) te kopen, waarin een cafetaria met bovenwoning kan worden gerealiseerd. In het bestemmingsplan is ook om die reden binnen de bestemming 'Gemengd' de mogelijkheid opgenomen om een cafetaria te vestigen. Bij brief van 7 oktober 2011 is dit aanbod ook schriftelijk aan de heer Hu bevestigd. Dat het gevoerde overleg tot op heden niet heeft geleid tot overeenstemming, doet aan dit aanbod niets af.

- Het bevreemdt reclamant dat aan het pand Maastrichtseweg 70 via het nieuwe bestemmingsplan wel meer mogelijkheden voor horeca worden gegeven en dat zelfs een restaurant mogelijk is.*
- Het perceel Maastrichtseweg 70 is reeds volledig bebouwd en de begane grond van de bebouwing is nu reeds geheel in gebruik als horeca (café/coffeeshop). Deze bebouwing kan, in tegenstelling tot het pand van reclamant, in het kader van de herstructurering van Eikendonk gehandhaafd blijven. De bestaande horecafunctie wordt daarom in het bestemmingsplan positief bestemd. Daarnaast bestaat er planologisch geen bezwaar om de bestaande horeca-inrichting tevens te gebruiken ten behoeve van een restaurantfunctie, aangezien er geen sprake is van een*

uitbreiding van het brutovloeroppervlak en aan de toevoeging van een dergelijke functie geen negatieve ruimtelijke consequenties zijn verbonden.

- c. Reclamant vreest dat het bestemmingsplan ervoor zorgt dat de Maastrichtseweg geen invalsweg meer heeft van buiten de wijk en de klanten van buiten de wijk moeten gaan omrijden.
- *De herstructurering van Eikendonk heeft tot doel om de kwaliteit en de leefbaarheid van de wijk sterk te verbeteren. Het gaat daarbij enerzijds om de kwaliteit van de bebouwing (sloop van verouderde woningen en nieuwbouw van woningen, die voldoen aan de wooneisen van deze tijd) en anderzijds om de kwaliteit van de openbare ruimte door herinrichting. In het kader van deze herinrichting is gekozen voor een 'knip' in de Maastrichtseweg ter hoogte van de Lambooybrug, zodat het meer westelijke deel van de Maastrichtseweg, dat langs Eikendonk loopt, voor het gemotoriseerde verkeer geen invalsweg meer voor het centrum vormt. Deze keuze past binnen de uitgangspunten van de Koersnota, waar het doorgaande verkeer zo veel als mogelijk wordt gebundeld op de hoofdinfrastructuur en wordt geweerd in woongebieden, zoals Eikendonk. Na herinrichting zal in Eikendonk het verblijfsklimaat (voetganger en fiets) voorrang krijgen. Ook na realisatie van bovengenoemde 'knip' in de Maastrichtseweg zal de wijk Eikendonk, goed bereikbaar blijven, vanaf de Oostwal en de Rijnstraat. De Maastrichtseweg en De Bossche Pad zullen voor auto's in twee richtingen te berijden zijn. De Bossche Pad zal volledig als straat worden ingericht, waardoor De Bossche pad aansluit op de Maastrichtseweg (het deel door Eikendonk). Voor de 'knip' in de Maastrichtseweg wordt een afzonderlijk besluitvormingstraject (in de vorm van een verkeersbesluit) doorlopen. De uitvoering van deze knip zal worden meegenomen in het kader van de totale herinrichting van de openbare ruimte in Eikendonk.*

Conclusie: *zienswijzen zijn ongegrond.*

4. Roda Holding b.v., Apollolaan 74 te Breugel

- a. Reclamant voorziet dat het bestemmingsplan ertoe leidt dat de huurder van zijn pand (Roda Automaterialen B.V.) gedwongen zal worden te verhuizen, aangezien de nieuw aan te leggen verkeersweg niet geschikt is voor de (nachtelijke) bevoorrading van deze winkel/werkplaats door vrachtauto's. Deze weg gaat uit van een breedte van 5,5 meter. Een vrachtauto mag in Nederland 2,45 meter (excl. spiegels) breed zijn. Indien hier twee vrachtauto's elkaar willen passeren dan is er maar 60cm ruimte over. Aangezien er langs de hele Maastrichtseweg aan beide zijden wordt geparkeerd, blijft er tussen beide vrachtauto's maar 20cm ruimte over. Indien er een auto niet helemaal goed geparkeerd staat, is het zelfs niet meer mogelijk om elkaar te passeren. Reclamant is van mening dat de gemeente niet de garantie geeft dat de winkel in de toekomst bevoorrad kan worden en dat hij en de huurder daardoor financiële risico's lopen.
- *De Maastrichtseweg, die nu bestaat uit een hoofdrijbaan en een parallelweg, wordt vervangen door een (woon)straat met één rijbaan. De nieuwe rijbaan wordt ingericht als fietsstraat. De fietsstraat wordt 5,5 meter breed en wordt uitgevoerd in asfalt. De parkeervakken langs de rijbaan worden 2 meter breed. Een 5,5 meter brede rijbaan is voldoende breed voor vrachtverkeer in één richting en autoverkeer in de tegemoetkomende richting. Er wordt dan ook voor gekozen om het vrachtverkeer een*

verplichte rijrichting door de wijk op te leggen. Hiermee wordt voorkomen dat vrachtwagens uit tegenovergestelde richting elkaar moeten passeren. Op dit moment is nog geen keuze gemaakt of deze verplichte rijrichting vanaf de Rijnstraat naar de Oostwal zal lopen of van de Oostwal naar de Rijnstraat.

Door deze verkeerscirculatie zal het pand van reclamant goed bereikbaar blijven, zelfs voor vrachtverkeer, zodat bevoorrading van het pand ook in de toekomst is gewaarborgd.

- b. Volgens de gemeente dient bij de te maken bocht ter hoogte van Maastrichtseweg 70 het tegemoetkomend verkeer te wachten op een vrachtauto die de bocht maakt. Het is echter onmogelijk om bij het insturen de bocht te overzien. Als de vrachtauto heeft ingestuurd kan hij niet meer terug. Er dient rekening te worden gehouden met de benodigde manoeuvreerruimte van vrachtwagens en er dient niet louter te worden vertrouwd op de rijkunsten van vrachtwagenchauffeurs.

De gemeente heeft voor de betreffende bocht een simulatie laten maken. Transport en Logistiek Nederland en verschillende vrachtwagenchauffeurs hebben bij het zien van deze simulatie al aangegeven dat het onmogelijk is om deze bocht op een veilige manier te nemen. Op de simulatie is duidelijk te zien dat de uitwaai van de vrachtauto over de parkeervakken heen gaat en dat de ruimte niet overeen komt met de werkelijke maten.

- *Vanwege de keuze voor een 'knip' in de Maastrichtseweg om het doorgaande verkeer naar de binnenstad uit de wijk Eikendonk te weren, zal tegelijkertijd De Bossche Pad, ter hoogte van de Maastrichtseweg 70, middels een bocht worden aangesloten op de Maastrichtseweg. Deze bocht moet door vrachtverkeer genomen kunnen worden, zodat de bedrijven in de wijk Eikendonk ook in de toekomst bevoorraad kunnen worden. Om te kunnen beoordelen of dit op deze plek mogelijk is, is hiervoor aan Megaborn, een adviesbureau op het gebied van verkeer, infra en mobiliteit, gevraagd een rijcurveonderzoek uit te voeren. In dit onderzoek is uitgegaan van een wegbreedte van 5,5 meter en van het meest ongunstigste ontwerpvoertuig. Dit betreft een vrachtwagen met oplegger (ruim 17 meter lang) conform de afmetingen volgens het ASVV 2004 (Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom) opgesteld door het nationale kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte (CROW). Megaborn komt tot de conclusie dat een vrachtwagen met oplegger hier in beide richtingen door de betreffende bocht kan zonder de binnenbocht af te snijden. Wel zal een dergelijke vrachtwagen daarbij de ruimte aan de buitenzijde van de weg moeten kunnen gebruiken.*

In het bestemmingsplan is aan de betreffende locatie de bestemming 'verkeer' toegekend. Deze bestemming is ruim genoeg om daarbinnen de realisatie van deze bocht met een extra uitwijkruimte aan de buitenzijde te kunnen realiseren. De exacte vormgeving van deze bocht zal op basis van het rijcurveonderzoek van Megaborn nader worden uitgewerkt in het nog op te stellen inrichtingsplan. Ook wordt dan de exacte ligging van parkeerplaatsen nabij deze bocht bepaald. In de bocht zullen geen elementen of obstakels worden geplaatst, die een belemmering vormen voor het vrachtverkeer.

Dat het tegemoetkomende verkeer bij het naderen van een vrachtauto zal moeten wachten, achten wij hier aanvaardbaar. Eikendonk wordt straks immers een woongebied met een 30km/uur regime, zonder doorgaand verkeer. In woonstraten, die doorgaans smal zijn vormgegeven, is het aanvaardbaar dat het verkeer anticipeert op grote voertuigen (vuilniswagens, vrachtwagens, etc.). In

30km/uur zones wordt ook een defensief rijgedrag gevraagd. Omdat de betreffende bocht relatief scherp is, is het te verwachten dat de rijsnelheid laag is en het attentieniveau van de bestuurder(s) hoog. De bocht is weliswaar niet in één moment in het geheel te overzien, maar wel tijdens het inzetten van de manoeuvre. Dit levert vanuit verkeersveiligheid geen onaanvaardbare situatie op. In de praktijk zal niet de vrachtwagen teruguitrijden, maar de personenauto.

Wij zijn dan ook van mening dat de bocht op deze locatie op een verkeerskundig verantwoorde wijze is te realiseren. Daarbij speelt bovendien een rol dat het vrachtverkeer een verplichte rijrichting door de wijk zal worden opgelegd (verwezen wordt naar het commentaar onder punt 4a).

- c. De huurder van reclamant wordt iedere nacht door meerdere vrachtwagens bevoorraadt. Hij heeft echter geen invloed op het tijdstip wanneer dit gebeurt en met welke maat vrachtwagen. Bovendien vreest reclamant dat, nu de wijk Eikendonk 30km/uur gebied wordt, er straks tijdens nachtelijke uren geen vrachtverkeer meer mag komen (na klachten bewoners).
- *Het 's nachts bevoorraden van winkels met vrachtwagens is mogelijk. De aanwijzing van Eikendonk als 30 km/uur gebied heeft geen invloed op het vrachtverkeer. Ook in 30 km/uur zones mogen vrachtwagens komen.*
Wel dient bij de bevoorradings voldaan te worden aan de voorwaarden van het Activiteitenbesluit. Hierin zijn onder meer grenzen opgenomen voor het maximale geluidsniveau bij het laden en lossen om overlast voor de woonomgeving te voorkomen. Deze regels gelden echter reeds in de huidige situatie, vóór de herontwikkeling en herinrichting van de wijk Eikendonk, zodat het nieuwe bestemmingsplan hier geen verandering in aanbrengt.
Daarnaast wordt er bij de herinrichting van het openbaar gebied voor gezorgd dat de in de wijk aanwezige bedrijven in de nieuwe situatie bereikbaar blijven en bevoorradt kunnen worden. Bij de inrichting van de openbare ruimte wordt ervan uitgegaan dat er vrachtwagens met oplegger in de wijk moeten kunnen komen. De bocht bij het pand Maastrichtseweg 70 zal daarop gedimensioneerd worden.
- d. De 'knip' in de Maastrichtseweg en de bocht bij Maastrichtseweg 70 zorgen zeker niet voor het autoluw maken van de wijk. Een zeer groot percentage van het bestemmingsverkeer in de wijk gaat naar de coffeeshop. Deze bezoekers rijden nu onder de Lambooybrug de wijk in en vertrekken weer via de Maastrichtseweg. In de nieuwe situatie zullen deze bezoekers uitsluitend via de wijk bij de coffeeshop komen en zo ook weer vertrekken. Men legt dus twee keer zoveel afstand af in de wijk, wat niet als autoluw kan worden aangemerkt.
- *De herstructurering van Eikendonk heeft tot doel om de kwaliteit en de leefbaarheid van de wijk sterk te verbeteren. Het gaat daarbij enerzijds om de kwaliteit van de bebouwing (sloop van verouderde woningen en nieuwbouw van woningen, die voldoen aan de wooneisen van deze tijd) en anderzijds om de kwaliteit van de openbare ruimte door herinrichting. In het kader van deze herinrichting is gekozen voor een 'knip' in de Maastrichtseweg ter hoogte van de Lambooybrug, zodat het meer westelijke deel van de Maastrichtseweg, dat langs Eikendonk loopt, voor het gemotoriseerde verkeer geen invalsweg meer voor het centrum vormt. Deze keuze past binnen de uitgangspunten van de Koersnota, waar het doorgaande verkeer zo veel als mogelijk wordt gebundeld op de hoofdinfrastructuur en wordt geweerd in woongebieden, zoals Eikendonk. Na herinrichting zal in Eikendonk het verblijfsklimaat (voetganger en fiets) voorrang krijgen.*

Het gemotoriseerd verkeer in de wijk Eikendonk na herinrichting van de openbare ruimte, zal daardoor uitsluitend nog bestemmingsverkeer betreffen. Door de 'knip' in de Maastrichtseweg betekent dit inderdaad dat een deel van het bestemmingsverkeer (bezoekers coffeeshop) op een andere wijze de wijk in en uit zal rijden. Deze andere routing van het bestemmingsverkeer, met meer verkeersbewegingen in de wijk zelf, weegt echter niet op tegen het belang van het weren van het doorgaande verkeer.

- e. Reclamant is van mening dat door het plan zijn pand (winkel) niet meer door normale passanten bezocht zal worden. Op deze locatie midden in woonwijk zoek je geen winkel. Bovendien lijkt het gekozen wegprofiel meer op een fietspad of wandelpromenade dan op een normale rijweg. Bovendien zal zijn pand ook niet meer rechtstreeks te bereiken zijn vanaf de A2, Rosmalen, Berlicum en Schijndel. De klanten van zijn huurder zullen zelfs worden omgeleid over de Lambooybrug langs de grootste concurrent van zijn huurder.
- De Maastrichtseweg is altijd toegangsweg tot de stad geweest. Indien de omleiding van de N279 is gerealiseerd en de bedrijven aan de zuidkant van het kanaal weg zijn, is het afsluiten van de Maastrichtseweg niet meer nodig, aangezien het verkeer vanaf de A2, Rosmalen, Berlicum, Veghel en Schijndel naar het centrum dan al automatisch via de andere zijde van het kanaal gaat. De Maastrichtseweg krijgt dan automatisch minder verkeer, zodat dure verkeersmaatregelen met alle risico's van dien niet meer nodig zijn.
- *Zoals onder punt 4d reeds is aangegeven wordt voor de 'knip' in de Maastrichtseweg gekozen om het doorgaande verkeer zo veel als mogelijk te bundelen op de hoofdinfrastructuur en te weren uit de wijk Eikendonk ter verbetering van de leefbaarheid. Dit betekent dat de toegang tot de wijk inderdaad wijzigt. Bezoekers van het pand van reclamant, die vanaf de A2, Rosmalen, Berlicum, Veghel of Schijndel over de Maastrichtseweg komen, zullen iets om moeten rijden. Het pand zal echter wel voldoende bereikbaar blijven. In de belangenafweging wordt dit aanvaardbaar geacht en wordt een groter belang toegekend aan de verbetering van het woonklimaat van Eikendonk. Doordat Eikendonk door het weren van het doorgaande verkeer meer een verblijfsgebied zal worden, zal ook de inrichting van de openbare ruimte daarop worden afgestemd. Dit betekent echter niet dat de wegen in het gebied niet meer geschikt zijn voor gemotoriseerd verkeer. De wegen krijgen voldoende maat om als normale rijweg voor gemotoriseerd verkeer te blijven functioneren.*
- Reclamant geeft aan dat de verkeersmaatregelen aan de Maastrichtseweg niet nodig zijn, indien de omleiding van de N279 is gerealiseerd en de zuidkant van het kanaal (de Poeldonkweg) de stadsentree vanuit het oosten wordt. In het Uitwerkingsplan Koersnota is opgenomen dat pas na de ombouw van de N279 en de nieuwe aansluiting op de A2 kan worden bepaald of de Maastrichtseweg een doorstroomas aan de oostzijde van de stad blijft of dat deze ten zuiden van het kanaal op de Poeldonkweg komt te liggen. Bovendien is de keuze niet direct van belang voor het deel van de Maastrichtseweg ter hoogte van Eikendonk. Dit deel zal, ongeacht de keuze voor de Maastrichtseweg (ten oosten van de Lambooybrug) of de Poeldonkweg als doorstroomas, worden ingericht als verblijfsgebied.*
- f. Reclamant schetst een stuk voorgeschiedenis m.b.t. zijn panden. Hij geeft aan dat bij de voorgenomen herinrichting van de wijk geen rekening wordt gehouden met zijn belangen en dat hij en zijn huurder zware financiële tegenvallers moeten incasseren. Zijn panden zullen ook niet meer

voor de huidige marktprijzen zijn te verhuren of te verkopen, aangezien niemand een winkelpand wil op een afgelegen of niet te bevoorraden plaats. Aangezien de huuropbrengsten zijn pensioen zijn, heeft dit tot gevolg dat zijn pensioen wordt afgenomen. Reclamant verzoekt om de Maastrichtseweg niet af te sluiten, aangezien hij daardoor onevenredig in zijn belang wordt getroffen.

Indien het toch tot een afsluiting komt en de door de gemeente gunstig geschetste situatie valt tegen, vraagt reclamant of de gemeente zijn panden voor een redelijke prijs wil aankopen. Daarnaast wil hij weten of er zich in de panden een cafetaria of een Marokkaanse buurtsuper mag vestigen. Tot slot vraagt hij welke compensatie hij kan verwachten voor verlies van zijn pensioen en bij welke instantie hij zich daarvoor moet melden.

- *Zoals in het gemeentelijk commentaar onder punten 4a t/m 4e reeds is aangegeven, zijn belangen van reclamant en zijn huurder wel degelijk meegewogen bij de planvorming. De bereikbaarheid van het pand van reclamant blijft gewaarborgd, hoewel een deel van de bezoekers iets om zal moeten rijden. Dat wordt aanvaardbaar geacht.*

Voor de gemeente is er ook geen aanleiding om het pand van reclamant aan te kopen. Voor de uitvoering van het bestemmingsplan is dit niet noodzakelijk en bovendien kan het huidige gebruik na planuitvoering worden voortgezet.

Op grond van het bestaande horecabeleid wordt nieuwvestiging van horeca niet toegestaan. Dat betekent dat het nieuwe bestemmingsplan het horecagebruik (bv. cafetaria) in de panden van reclamant niet toestaat. Detailhandel is wel toegestaan.

Indien reclamant van mening is dat de economische waarde van zijn panden door het bestemmingsplan zal dalen, staat het hem vrij om bij het college van burgemeester en wethouders een verzoek om een tegemoetkoming in planschade in te dienen, als bedoeld in artikel 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening. Een dergelijk verzoek kan worden ingediend op het moment dat het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden.

Wel wordt er daarbij opgemerkt dat eventuele planschade wordt bepaald op basis van een vergelijking tussen het huidige en nieuwe planologische regime. Hiervoor zal het college van burgemeester en wethouders het advies inwinnen van een onafhankelijk adviesbureau. Nu de voorgenomen 'knip' in de Maastrichtseweg reeds op basis van het huidig planologisch regime mogelijk is, ligt het in de rede dat er geen sprake zal zijn van planschade.

Conclusie: *zienswijzen zijn ongegrond.*

5. Reclamant 5

- a. Reclamant vraagt om zijn persoonsgegevens niet te vermelden, vanwege de schending van zijn privacy. Hij vraagt hoe de gemeente hiermee om gaat.
- *Voor de besluitvorming is het van belang dat de gemeenteraad een goede afweging kan maken tussen de belangen van reclamant en de belangen die met het bestemmingsplan zijn gediend. In dat kader dient de gemeenteraad over de persoonsgegevens van reclamant te beschikken.*

Gelet op het verzoek van reclamant zullen de persoonsgegevens van reclamant in deze nota van zienswijzen geanonimiseerd op het internet worden geplaatst. Dit is een zelfde werkwijze als de Raad van State hanteert.

- b. Reclamant geeft aan dat uit eigen meting blijkt dat het platte dak op 12 meter ligt en de nok daar net boven ligt, op circa 12,2 meter. De schoorsteen zit daar weer wat boven, circa 0,5 meter boven de nok.
- *Op 27 februari 2008 is aan reclamant bouwvergunning verleend voor het verbouwen van zijn pand. Het ontwerpbestemmingsplan was afgestemd op deze vergunning en op wat reclamant in zijn inspraakreactie had ingebracht. Op verzoek van reclamant zal op de verbeelding de maximale bouwhoogte van 12 meter worden gewijzigd in 12,2 meter.*
Het bestemmingsplan zelf geeft aan dat de schoorsteen een ondergeschikt bouwdeel betreft, die voor het bepalen van de bouwhoogte van een gebouw niet wordt meegenomen. Hiervoor is het daarom niet nodig om het bestemmingsplan aan te passen.
- c. Reclamant geeft aan dat de woning volledig woning is en dus overal gewoond moet kunnen worden. Feitelijk bestaat de bovenwoning uit twee wooneenheden met beide een dakterras. Het dakterras op de zolderverdieping moet zonder voorbehoud mogelijk blijven en dit dient met een juiste omschrijving in het bestemmingsplan te worden opgenomen.
- *In het bestemmingplan is aan het pand van reclamant de bestemming 'Gemengd' toegekend. Binnen deze bestemming mogen meerdere woningen worden gerealiseerd. Wel dient bij de realisatie van een extra woning de daardoor ontstane parkeerbehoefte in beginsel op eigen terrein te worden opgelost.*
De beide dakterrassen zijn vergund bij bouwvergunning van 27 februari 2008 en kunnen daarom worden gehandhaafd. Aanvullend wordt in de regels een algemene bouwbeplanning (artikel 10) opgenomen, zodat bebouwing die op het moment van vaststelling van dit bestemmingsplan middels een daartoe verleende vergunning binnen het plangebied aanwezig/opgericht is, dan wel mag worden opgericht, maar in strijd is met dit bestemmingsplan, wordt geacht aan dit bestemmingsplan te voldoen. Dat betekent dat de op 27 februari 2008 aan reclamant vergunde bebouwing past binnen het bestemmingsplan.
- d. Reclamant geeft aan niets te kunnen met herbouw na een calamiteit, aangezien bij herbouw alles afwijkt vanwege nieuwere bouwregelgeving.
- *De bepaling over herbouw na een calamiteit is in het bestemmingsplan opgenomen in de overgangsbepaling. De redactie van deze overgangsbepaling is wettelijk voorgeschreven (artikel 3.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening) en kan dus niet worden gewijzigd. Overigens is, zoals onder c al opgemerkt, een algemene bouwbeplanning opgenomen, zodat de bebouwing die op het adres van reclamant is vergund, wordt geacht te voldoen aan het bestemmingsplan.*
- e. Voor de bebouwing van de bedrijfsruimte is een te lage hoogte opgenomen. Hiervoor dient een bouwhoogte van 3,5 meter te worden opgenomen. Ook dient een tuinhuisje en een schutting op het dakterras te worden aangegeven.
- *Zoals al eerder aangegeven, zal middels het bestemmingsplan worden aangesloten op de aan reclamant in 2008 verleende bouwvergunning. Dit betekent dat als bouwhoogte van de bebouwing*

op het achterterrein een bouwhoogte van 3,3 meter (conform de bouwvergunning) zal worden opgenomen in plaats van 3 meter, die in het ontwerpbestemmingsplan staat. Voor de schutting op het dakterras wordt verwezen naar de algemene bouwbeplanning, zoals aangegeven in punt c. Dit betekent dat een schutting van 2,1 meter op het dakterras is toegestaan.

In de aan reclamant verleende bouwvergunning is geen tuinhuisje op het dakterras opgenomen. In het bestemmingsplan is een dergelijke bebouwing ook niet mogelijk gemaakt, aangezien dit een te grote impact heeft op het uitzicht en bezonning van de belendende percelen. Ruimtelijk wordt een dergelijk hoge bebouwing op het achterterrein niet wenselijk geacht.

- f. Reclamant geeft aan niets te kunnen met een algemene dakterrasregeling. Hij wil dat dit concreet gemaakt wordt.
- *Verwezen wordt naar het gemeentelijk commentaar onder punt 1c.*

- g. Reclamant wil dat de bestaande inrit bij zijn pand gehandhaafd blijft en dat dat in het bestemmingsplan moet worden vastgelegd.
- *De bestaande in-/uitrit op het adres van reclamant zal conform zijn wens worden gehandhaafd. Dit wordt niet specifiek in het bestemmingsplan geregeld, aangezien dit geen uitvoeringsplan is. In een bestemmingsplan wordt geregeld welke functies binnen een bepaalde bestemming mogelijk zijn. Ter plekke is de bestemming 'verkeer' opgenomen, waarbinnen het realiseren van in-/uitritten mogelijk is.*

Aangezien het hele openbaar gebied in Eikendonk wordt heringericht, zal hiervoor een inrichtingsplan worden opgesteld. In dat inrichtingsplan zal rekening worden gehouden met de bestaande in-/uitrit bij het perceel van reclamant, zodat deze kan worden gehandhaafd. In paragraaf 4.2.5 van de toelichting is een inrichtingsprincipe ten aanzien van het parkeren opgenomen, waaruit ook blijkt dat de betreffende in-/uitrit zal worden behouden.

- h. Reclamant is van mening dat zijn mogelijkheden via het bestemmingsplan worden beperkt. Hij kan niets met het gemeentelijk beleid. Aangezien de plannen voor de benedenruimte nog niet concreet zijn, dienen alle mogelijkheden, waaronder detailhandel, te worden opengehouden. Er is een wens om op de begane grond een combinatie wonen + werken te realiseren. Hierin zou variatie mogelijk moeten blijven van volledige praktijkruimte tot volledige woonruimte en dient hiervoor in de parkeerbehoefte te worden voorzien op de openbare weg. Ook dient de parkeernorm van de functie met de hoogste parkeerdruk te worden aangehouden.
- *Aan het perceel van reclamant is de bestemming 'gemengd' toegekend. Binnen deze bestemming zijn verschillende gebruiksvormen (wonen, dienstverlening, kantoren, ambachtelijke bedrijvigheid) toegestaan. De begane grond van het pand kan derhalve voor verschillende functies worden gebruikt.*

Een uitzondering daarop betreft het gebruik van de begane grond voor detailhandel. In 2006 heeft de gemeenteraad de nota Detailhandel vastgesteld. In deze nota, waarin het beleid uit 1998 in grote lijnen wordt voorgezet, is aangegeven dat gestreefd wordt naar clustering van winkels in winkelconcentraties. Solitaire vestiging van winkels en toename van verspreide bewinkeling is niet wenselijk. Aangezien het pand van reclamant niet als winkel in gebruik is, een dergelijk gebruik in strijd is met het detailhandelsbeleid en aan reclamant in 2008 bouwvergunning is verleend voor

het gebruik als woning met bedrijfsruimte (geen detailhandel), staat het bestemmingsplan het gebruik van het pand als winkel niet toe.

Bij het bepalen van de totale parkeerbehoefte in Eikendonk was in het ontwerpbestemmingsplan voor de werkfunctie op de begane grond van het pand van reclamant, gebaseerd op de aan hem verleende bouwvergunning, uitgegaan van een kantoorfunctie met een parkeernorm van 2 parkeerplaatsen per 100m². Op verzoek reclamant is nu uitgegaan van de functie binnen de bestemming 'gemengd' met de hoogste parkeernorm. Dat betreft een dienstverlenende functie (geen detailhandel), met een parkeerbehoefte van 2,7 parkeerplaatsen per 100m². Overigens is deze wijziging niet van invloed op het aantal aan te leggen parkeerplaatsen, aangezien het parkeren voor deze werkfuncties met name overdag plaatsvindt, terwijl voor het aantal benodigde parkeerplaatsen de avondperiode maatgevend is.

Daarnaast is het mogelijk om de begane grond op termijn volledig te verbouwen ten behoeve van een nieuwe woonfunctie. De daardoor ontstane extra parkeerbehoefte dient in beginsel op eigen terrein te worden opgelost. Mocht er geen mogelijkheid zijn om parkeergelegenheid op eigen terrein te realiseren, dan bestaat er de mogelijkheid om dit in de openbare ruimte op te lossen, mits hierdoor het stedenbouwkundig beeld, de verkeersveiligheid en de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden niet onevenredig worden aangetast. Uit het in het bestemmingsplan (paragraaf 4.2.5) opgenomen inrichtingsprincipe ten aanzien van het parkeren blijkt dat er aan de noordzijde van De Bossche Pad nog voldoende ruimte beschikbaar is om het aantal parkeerplaatsen te vergroten, voorzover dat op basis van de gemeentelijke parkeernormen noodzakelijk mocht zijn.

- i. *Reclamant gaat ervan uit dat er nog een inrichtingsplan zal worden voorgelegd. Gezien het feit dat de Maastrichtseweg momenteel niet voldoet aan de inrichtingseisen van een hoofdfietsnetwerk en dus een gevaarlijke situatie is, verzoekt reclamant binnen twee maanden met een plan te komen en zo spoedig mogelijk met de herinrichting van de Maastrichtseweg te beginnen.*
- *In verband met de grootschalige herontwikkeling van Eikendonk zal het openbaar gebied worden heringericht. Het hiervoor op te stellen inrichtingsplan betreft de nadere uitwerking van de in het bestemmingsplan neergelegde bestemmingen. Het moment van uitvoering van dit inrichtingsplan zal worden afgestemd op de grootschalige sloop- en nieuwbouwwerkzaamheden. De herinrichting van het openbaar gebied (of een gedeelte daarvan) zal pas plaatsvinden, indien de geplande nieuwbouw gereed is. Vanuit verkeersveiligheid is er op dit moment ook geen noodzaak om, vooruitlopend op de voorgenomen herinrichting, verkeersmaatregelen aan de Maastrichtseweg te treffen.*
- j. *Reclamant constateert dat het aantal parkeerplaatsen in het huidige plan beter aansluit bij de landelijk geaccepteerde normen van het CROW. Gelet op het gemeentelijk beleid om particuliere eigenaren te laten investeren in hun vastgoed, dient de gemeente het grootste knelpunt daarbij op te lossen. Voor deze toekomstige particuliere ontwikkelingen dienen tenminste 9 parkeerplaatsen extra te worden aangelegd.*
Reclamant stelt dat er geen degelijk onderzoek is gedaan naar de werkelijke gebruiksoppervlakten per woning in relatie tot de parkeerbehoefte. Ook dienen de meest recente parkeernormen van het CROW te worden aangehouden.

- Naast de sloop- en nieuwbouwplannen in Eikendonk, die middels het bestemmingsplan worden mogelijk gemaakt, is de gemeente een traject gestart om particuliere eigenaren in Eikendonk te stimuleren hun woningen te verbeteren. Dit betekent niet dat de gemeente op voorhand (via het nieuwe bestemmingsplan) grootschalige functiewijzigingen, zoals het omzetten van het garagebedrijf naar een woonfunctie, wenst toe te staan. Een dergelijke herontwikkeling, die op dit moment geenszins concreet is, vergt een zorgvuldige ruimtelijke inpassing. Pas indien zo'n herontwikkeling zich aandient en er zicht is op een haalbaar en ruimtelijk aanvaardbaar plan, zal dit middels een afzonderlijke planologische procedure mogelijk worden gemaakt. Daarbij zal worden bekeken wat de parkeerbehoefte van de herontwikkeling is en op welke wijze hieraan invulling wordt gegeven. In beginsel dient daarbij, conform het gemeentelijk parkeerbeleid, het parkeren voor bewoners op eigen terrein te worden opgelost. Bovenstaande betekent dat voor dergelijke, onzekere, toekomstige herontwikkelingen nu geen parkeerplaatsen in de openbare ruimte worden aangelegd. Overigens blijkt uit het in het bestemmingsplan (paragraaf 4.2.5) opgenomen inrichtingsprincipe ten aanzien van het parkeren wel dat er in het toekomstig openbaar gebied (bv. aan de noordzijde van De Bossche Pad) nog ruimte beschikbaar is om het aantal parkeerplaatsen te vergroten, voorzover daar in de toekomst behoefte aan zou zijn.

In verband met de parkeerbehoefte na herontwikkeling van de wijk is, in tegenstelling tot wat reclamant stelt, wel onderzoek gedaan naar de in de wijk te handhaven woningen. Op basis van CBS-gegevens en op basis van de Basisregistratie Adressen en Gebouwen (BAG) is het bruto woonoppervlakte van deze woningen bij benadering in beeld gebracht (zie bijlage bij deze nota zienswijze). Beide gegevensbestanden leiden tot nagenoeg dezelfde uitkomsten.

Ten behoeve van het bepalen van de parkeerbehoefte zijn de parkeernormen uit de door de gemeenteraad vastgestelde nota 'Parkeernormen' toegepast. Deze normen zijn gebaseerd op landelijke richtlijnen van het CROW (het nationale kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte) en gemeentelijke ervaringsgegevens. Dit heeft geresulteerd in een differentiatie qua parkeernormen naar het soort gebied en het type woning. Daarnaast houdt het gemeentelijk parkeerbeleid rekening met de onderlinge uitwisselbaarheid van parkeerplaatsen. Vaak is het niet noodzakelijk om de som van het aantal parkeerplaatsen voor alle functies in een gebied aan te leggen, maar kan worden volstaan met de aanleg van een deel ervan. Bij het bepalen van het aantal benodigde parkeerplaatsen wordt rekening gehouden met de mate waarin de maximale parkeerbehoefte van verschillende functies in tijd samenvalt.

- k. Reclamant is van mening dat het voor een goede spreiding van de parkeerdruk noodzakelijk is dat de parkeerhofjes aan de Van Paesschenstraat groter worden. De aangepaste vorm voldoet hier niet voor. Tevens dienen de voorzieningen als afvalcontainers en fietsenrekken gewaarborgd te blijven. Dit moet nu in een integraal plan concreet worden opgenomen om te voorkomen dat dit straks mogelijk ten koste gaat van het trottoir of van parkeerplaatsen.
- Ten opzicht van het voorontwerpbestemmingsplan is er in het ontwerpbestemmingsplan voor gekozen om zowel voor de nieuwe als de bestaande woningen de parkeernormen uit de nota 'Parkeernormen' als leidraad te nemen. Dat heeft tot gevolg dat het aantal aan te leggen parkeerplaatsen in de openbare ruimte is vergroot. Aan de Van Paesschenstraat zullen twee

parkeerhofjes voor elk 8 parkeerplaatsen terugkomen. In het bestemmingsplan, waarin deze plekken zijn bestemd tot 'verkeer', is hiervoor voldoende ruimte gereserveerd om dit aantal parkeerplaatsen aan te leggen. Daarnaast blijft er tussen beide parkeerhofjes nog voldoende ruimte om de stedenbouwkundig gewenste begeleiding van de westzijde van het Eikendonkplein (middels de bouw van grondgebonden woningen) te realiseren.

De parkeerhofjes aan de Van Paesschenstraat zorgen samen met de aan te leggen haakspaarkeerplaatsen op de kop van het Eikendonkplein en aan het Bossche Pad voor een voldoende evenwichtige verdeling van het aantal parkeerplaatsen over de wijk.

In het nog op te stellen inrichtingsplan zal de exacte inrichting van de parkeerhofjes worden bepaald. Ook zal in dit plan een geschikte plek worden gezocht voor de in de wijk benodigde voorzieningen op straat, zoals bv. een afvalcontainer. In het inrichtingsplan zal uiteraard rekening worden gehouden met het aantal aan te leggen parkeerplaatsen in de openbare ruimte.

- l. Reclamant verzoekt om belanghebbende te informeren over het wijzigen van de aanduiding 'bedrijfswoning' naar de aanduiding 'wonen' en is pas na schriftelijke instemming van belanghebbende tevreden met deze wijziging. Reclamant vindt het van belang dat er voldoende parkeerplaatsen aanwezig zijn en gaat ervan uit dat de gemeente hier een aantal woningen over het hoofd heeft gezien.

 - *Aangezien op het adres Maastrichtseweg 19/23 reeds meerdere woningen aanwezig waren, die bovendien niet functioneel gekoppeld zijn aan de bedrijfsactiviteiten, is de aanduiding 'bedrijfswoning' vervangen door 'wonen'. Belanghebbende heeft van deze wijziging kennis kunnen nemen in het ontwerpbestemmingsplan en heeft hierop niet gereageerd.*
Bij het opstellen van het bestemmingsplan is een inventarisatie gemaakt van de in de wijk te handhaven woningen en de bruto woonoppervlakte van deze woningen. Daarbij zijn ook de woningen op het adres Maastrichtseweg 19/23 meegenomen. Hiervoor wordt ook verwezen naar het gemeentelijk commentaar onder punt 5j.
- m. Het is voor de gemeente niet te handhaven om bewoners met een parkeerplaats in een parkeerkelder, geen parkeervergunning in het openbaar gebied te verstrekken. De meeste mensen hebben ook twee auto's, dus moet de gemeente een parkeervergunning afgeven. De parkeerplaatsen in de parkeerkelder dienen dan ook voor een kleinere waarde dan 1 te worden meegerekend.

 - *In het middenblok zal op eigen terrein een parkeervoorziening worden gebouwd. De parkeerplaatsen in deze voorziening worden gekoppeld aan nieuw te bouwen woningen. Deze woningen worden bij bureau Parkeermanagement en Facilitering geregistreerd. Bewoners van deze woningen komen na invoering van een parkeerregulering in Eikendonk niet in aanmerking voor een parkeervergunning (of soortgelijke betaalonthefing). Het ligt daardoor in de rede dat de parkeerplaatsen op eigen terrein ook daadwerkelijk gebruikt zullen worden.*
- n. Reclamant vindt het in het kader van sociale veiligheid en aansprakelijkheid van belang dat de gemeente eigenaar wordt van de steeg tussen de woningen aan de Maastrichtseweg en de woningen aan het Eikendonkplein. Op die manier kan de politie handhaven in de steeg. Ook kan verpaupering beter worden tegen gegaan, aangezien de gemeente het algemeen belang dient en op de onveilige situatie kan worden aangesproken.

- *In de huidige situatie is de betreffende steeg tussen de woningen aan het Eikendonkplein en de woningen aan de Maastrichtseweg in eigendom bij Brabant Wonen. Er is voor de gemeente geen aanleiding om in de nieuwe situatie hierin verandering aan te brengen. De steeg zal worden gehandhaafd, zodat de aanliggende woningen een 'achterom' kunnen behouden, en zal in eigendom blijven bij Brabant Wonen. De particuliere woningeigenaren, die via deze steeg een ontsluiting 'achterom' hebben, kunnen in overleg met Brabant Wonen gezamenlijk bezien of maatregelen (bv. afsluitbare poort) nodig zijn om de sociale veiligheid van de steeg te verbeteren.*
- o. Reclamant vindt dat er sprake is van een te beperkte woningdifferentiatie. Er is geen rekening gehouden met de bestaande woningen. Er komen nog meer kleine en goedkope woningen en daardoor ontstaat er onbalans. De realisatie van duurdere woningen zijn noodzakelijk om het woonniveau en woningdifferentiatie op peil te houden.
- *In 2007 heeft de gemeenteraad de Nota Wonen vastgesteld. Eén van de uitgangspunten van het beleid is het vergroten van de woningdifferentiatie, zowel ten aanzien van prijsklasse, als van woningtypologie. Deze keuze is gemaakt om enerzijds de soms eenzijdigheid van het woningaanbod in buurten te doorbreken en anderzijds om de inwoners van de stad voldoende keuzemogelijkheden te bieden in de vorm van een gedifferentieerd en gevarieerd woningaanbod met een eigen identiteit en karakter. Bij de in de nota opgenomen beleidsmatige differentiatie van 25% sociaal, 30% middelduur en 45% duur gaat het uitdrukkelijk om stedelijke gemiddelden. Per woningbouwproject kan een afwijkende differentiatie wenselijk zijn, afhankelijk van de locatie, de buurt en de beoogde doelgroep.*
- Dit maatwerk geldt ook voor herstructureringsgebieden. Uitgangspunt in deze gebieden is het vergroten van de variatie en keuzemogelijkheden in de bestaande woningvoorraad en dus zoveel mogelijk 'aanvullend bouwen'. Ten behoeve van het behoud van de sociale samenhang in deze buurten wordt voor de vervangende nieuwbouw in herstructureringsgebieden in beginsel uitgegaan van 35 tot 40% sociale sector. Ook zal het accent in deze gebieden meer liggen op het middeldure segment.*
- De woningvoorraad van Eikendonk wordt momenteel gekenmerkt door een oververtegenwoordiging van goedkope (huur)woningen. Eén van belangrijkste doelen van herstructurering is om de eenzijdigheid in het woningaanbod te verminderen en mensen meer keuzemogelijkheden te bieden, zodat zij ook bij een stijgend inkomen wooncarrière binnen de eigen buurt kunnen maken. In Eikendonk liggen met de sloop van een deel van de sociale woningvoorraad dus mogelijkheden om meer differentiatie in het woningaanbod te creëren. Dit betekent niet dat het wenselijk is de buurt geheel van kleur te laten verschieten. Het behoud van bestaande sociale- en zorgstructuren, alsmede de terugkeermogelijkheid voor de door de sloop vertrokken bewoners is van groot belang. Het zal daardoor ook in de toekomst een buurt blijven waar het goedkope segment meer dan gemiddeld aanwezig is. Zoals ook in het raadsvoorstel "Herstructureringsplan Eikendonk" (30 juni 2008) is voorgesteld, wordt er met de herstructurering van Eikendonk naar gestreefd om 50 tot 60% van de totale woningvoorraad in het betaalbare segment (sociale huurwoningen én goedkope koopwoningen) te houden.*

In het herstructureringsplan worden circa 140 nieuwe woningen gebouwd. Daarvan zitten circa 50 woningen in het sociale segment, hetgeen strookt met het bepaalde in de Nota Wonen, waarin staat dat in herstructureringsgebieden in beginsel 35 tot 40% van de nieuwbouw in de sociale sector wordt gebouwd. Na herstructurering zal de wijk bestaan uit ongeveer 290 woningen en daarvan zal 50 tot 60% in het sociale segment zitten.

Er wordt daarom voldaan aan de door de gemeenteraad vastgestelde kaders voor woningdifferentiatie. Daarbij is ook rekening gehouden met de bestaande woningen in de wijk. Bovendien zal door de nieuwbouw het aandeel sociale woningbouw in de wijk lager worden.

- p. Indien de Maastrichtseweg wordt ingericht als 30km zone en voor bestemmingsverkeer is reclamant akkoord. Wijzigingen zijn niet akkoord indien deze niet zijn voorgelegd.
- *Het is inderdaad de opzet om het deel van de Maastrichtseweg dat langs Eikendonk loopt, in de toekomst geen onderdeel meer uit te laten maken van de doorstroomas vanaf de A2 naar het centrum. Hier krijgt het verblijfsklimaat (voetganger en fiets) voorrang. Om dit te kunnen realiseren zal de Maastrichtseweg ter hoogte van de Lambooybrug worden geknipt. Het gedeelte van de Maastrichtseweg door Eikendonk (na de knip) vormt dan voor het gemotoriseerde verkeer geen invalsweg meer voor het centrum en devalueert in functie. Het wordt dan onderdeel van het verblijfsgebied (30km/uur zone).
De knip in de Maastrichtseweg wordt echter formeel niet via het bestemmingsplan geregeld. Het bestemmingsplan kent aan dit gebied weliswaar een verkeersbestemming toe, maar deze geeft geen uitsluitel over de exacte uitvoering en inrichting. Zo zal voor de knip in de Maastrichtseweg een afzonderlijk besluitvormingstraject (verkeersbesluit) worden doorlopen en zal de exacte inrichting van de Maastrichtseweg (zoals maatvoering en materialen) via het nog op te stellen inrichtingsplan worden bepaald.*
- q. Reclamant verzoekt de functie detailhandel op zijn pand toe te voegen aan de bestemming 'gemengd', aangezien het pand als winkelruimte in gebruik is geweest. Die bestemming dient gewaarborgd te blijven.
- *Verwezen wordt naar het gemeentelijk commentaar onder punt 5h.*

Conclusie: *zienswijzen onder 5a, 5b (gedeeltelijk), 5c (gedeeltelijk), 5e (gedeeltelijk) en 5h (gedeeltelijk) zijn gegrond. De overige zienswijzen zijn ongegrond.*

6. DAS Rechtsbijstand namens de heer E. Dane van RODA automaterialen, Maastrichtseweg 57 te 's-Hertogenbosch

- a. Reclamant staat in beginsel positief tegenover de fysieke herstructurering van Eikendonk, maar hij is niet gecharmeerd van de herinrichting van de Maastrichtseweg, waaraan zijn bedrijf is gevestigd. Het plan is om de huidige éénrichtingsweg met ventweg te vervangen door een fietsstraat met aan beide zijden parkeerplaatsen en een brede stoep. Dit heeft zeer nadelige gevolgen voor zijn bedrijf. Door het vervallen van de ventweg blijft er nagenoeg geen ruimte om zijn bedrijf te bevoorraden. Bovendien kunnen vrachtwagens (voor bevoorrading van zijn bedrijf)

op de smalle weg niet keren. Bovendien zal het vrachtverkeer de bocht bij het pand Maastrichtseweg 70 niet fatsoenlijk kunnen nemen. Ondanks de door de gemeente hiervoor opgestelde simulatie, die reclamant heeft ontvangen, blijft reclamant van mening dat grote vrachtwagens grote moeite zullen hebben om deze bocht te nemen. Bovendien constateert hij dat de ruimtelijke situatie van de simulatie afwijkt van de ruimtelijke situatie op de verbeelding van het ontwerpbestemmingsplan. Dit zou naadloos op elkaar moeten aansluiten.

- *Ook na herinrichting van de wijk Eikendonk, die tot doel heeft de (verblijfs)kwaliteit en leefbaarheid van de wijk te verbeteren, zal het bedrijf van reclamant goed bereikbaar blijven voor bevoorrading. In de nieuwe situatie zullen zowel De Bossche Pad als de Maastrichtseweg een 5,5 meter brede rijbaan krijgen. Dit is voldoende breed voor vrachtverkeer in één richting en autoverkeer in de tegemoetkomende richting. Er wordt dan ook voor gekozen om het vrachtverkeer een verplichte rijrichting door de wijk op te leggen. Hiermee wordt voorkomen dat vrachtwagens uit tegenovergestelde richting elkaar moeten passeren. Op dit moment is nog geen keuze gemaakt of deze verplichte rijrichting vanaf de Rijnstraat naar de Oostwal zal lopen of van de Oostwal naar de Rijnstraat.*

Daarnaast wordt nabij Maastrichtseweg 70 een bocht gerealiseerd die De Bossche Pad zal aansluiten op de Maastrichtseweg. Deze bocht moet door vrachtverkeer genomen kunnen worden, zodat de bedrijven in de wijk Eikendonk ook in de toekomst bevoorrad kunnen worden. Om te kunnen beoordelen of dit op deze plek mogelijk is, is hiervoor aan Megaborn, een adviesbureau op het gebied van verkeer, infra en mobiliteit, gevraagd een rijcurveonderzoek uit te voeren. In dit onderzoek is uitgegaan van een wegbreedte van 5,5 meter en van het meest ongunstigste ontwerpvoertuig. Dit betreft een vrachtwagen met oplegger (ruim 17 meter lang) conform de afmetingen volgens het ASVV 2004 (Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom) opgesteld door het nationale kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte (CROW).

Megaborn komt tot de conclusie tot een vrachtwagen met oplegger hier in beide richtingen door de betreffende bocht kan zonder de binnenbocht af te snijden. Wel zal een dergelijke vrachtwagen daarbij de ruimte aan de buitenzijde van de weg moeten kunnen gebruiken.

In het bestemmingsplan is aan de betreffende locatie de bestemming 'verkeer' toegekend. Deze bestemming is ruim genoeg om daarbinnen de realisatie van deze bocht met een extra uitwijkruimte aan de buitenzijde te kunnen realiseren. De exacte vormgeving van deze bocht zal op basis van het rijcurveonderzoek van Megaborn nader worden uitgewerkt in het nog op te stellen inrichtingsplan. Ook wordt dan de exacte ligging van parkeerplaatsen nabij deze bocht bepaald. In de bocht zullen geen elementen of obstakels worden geplaatst, die een belemmering vormen voor het vrachtverkeer.

Dat het tegemoetkomende verkeer bij het naderen van een vrachtauto zal moeten wachten, achten wij hier aanvaardbaar. Eikendonk wordt straks immers een woongebied met een 30km/uur regime, zonder doorgaand verkeer. In woonstraten, die doorgaans smal zijn vormgegeven, is het aanvaardbaar dat het verkeer anticipeert op grote voertuigen (vuilniswagen, vrachtwagen, etc.). In 30km/uur zones wordt ook een defensief rijgedrag gevraagd. Omdat de betreffende bocht relatief scherp is, is het te verwachten dat de rijnsnelheid laag is en het attentieniveau van de bestuurder(s) hoog. De bocht is weliswaar niet in één moment in het geheel te overzien, maar wel tijdens het

inzetten van de manoeuvre. Dit levert vanuit verkeersveiligheid geen onaanvaardbare situatie op. In de praktijk zal niet de vrachtwagen terugrijden, maar de personenauto. Wij zijn dan ook van mening dat de bocht op deze locatie op een verkeerskundig verantwoorde wijze is te realiseren. Daarbij speelt bovendien een rol dat het vrachtverkeer een verplichte rijrichting door de wijk zal worden opgelegd (verwezen wordt naar het commentaar onder punt 4a).

De opmerking van reclamant dat de ruimtelijke situatie van het door Megaborn uitgevoerde rijcurveonderzoek naadloos zou moeten aansluiten op de ruimtelijke situatie op de verbeelding van het ontwerpbestemmingsplan is niet correct. In het ontwerpbestemmingsplan is gebruik gemaakt van de huidige ondergrond, terwijl in het onderzoek van Megaborn juist gebruik is gemaakt van een toekomstig inrichtingsprincipe, waarbij uitgegaan is van een wegbreedte van 5,5 meter.

Tot slot zal voor het pand van reclamant een laad- en losstrook worden aangelegd, zodat de bevoorrading van de winkel van reclamant daar kan plaatsvinden. In het inrichtingsplan zal de exacte situering en afmeting ervan worden bepaald. Hiervoor wordt tevens verwezen naar het gemeentelijk commentaar onder punt 6b.

- b. Hoewel in de beantwoording van de inspraakreactie staat dat er een laad- en losstrook komt ter hoogte van zijn bedrijf, heeft reclamant dit op de verbeelding niet terug kunnen vinden. Hij wil zekerheid waar deze laad- en losstrook exact zal worden gerealiseerd en hoe deze eruit komt te zien.
- *Het bestemmingsplan zelf betreft geen uitvoeringsplan, maar geeft de bestemmingen van de gronden binnen het plangebied aan. In het bestemmingsplan is ter plekke van de Maastrichtseweg de bestemming 'verkeer' opgenomen. Binnen deze bestemming zullen de weg, trottoirs, parkeerplaatsen en de betreffende laad- en losstrook worden gerealiseerd. De exacte situering en maatvoering van deze verkeersvoorzieningen wordt bepaald in het nog op te stellen inrichtingsplan.*
- Hoewel het inrichtingsplan nog niet is opgesteld, is vooruitlopend daarop een inrichtingsprincipe ten aanzien van het parkeren opgesteld (zie paragraaf 4.2.5. van de toelichting van het bestemmingsplan). Daarin is rekening gehouden met de laad- en losstrook voor het pand van reclamant. Vóór zijn pand worden namelijk geen parkeerplaatsen aangelegd. Dit uitgangspunt zal worden opgenomen in het inrichtingsplan. De aan te leggen laad- en losstrook wordt gebaseerd op een vrachtwagen met oplegger, zodat er altijd voldoende ruimte is voor het laden en lossen voor het pand van reclamant.*
- c. Reclamant wijst erop dat de meeste leveringen aan zijn bedrijf in de nacht plaatsvinden. Dit dient te allen tijde gewaarborgd te blijven. Daarnaast is reclamant van mening dat het gebied niet ingericht dient te worden als 30km/uur gebied, aangezien hierdoor geen akoestisch onderzoek naar verkeerslawaaï hoeft te worden uitgevoerd. Ook vreest reclamant dat een 30km/uur gebied de aanzet kan vormen op termijn voor het weren van vrachtverkeer in de wijk.
- *Het 's nachts bevoorraden van winkels met vrachtwagens is en blijft mogelijk. De aanwijzing van Eikendonk als 30 km/uur gebied heeft geen invloed op het vrachtverkeer. Ook in 30 km/uur zones mogen vrachtwagens komen. Wel dient bij de bevoorrading voldaan te worden aan de*

voorwaarden van het Activiteitenbesluit. Hierin zijn onder meer grenzen opgenomen voor het maximale geluidsniveau bij het laden en lossen om overlast voor de woonomgeving te voorkomen. Deze regels gelden echter reeds in de huidige situatie, vóór de herontwikkeling en herinrichting van de wijk Eikendonk, zodat het nieuwe bestemmingsplan hier geen verandering in aanbrengt.

De herstructurering van Eikendonk heeft tot doel om de kwaliteit en de leefbaarheid van de wijk sterk te verbeteren. Het gaat daarbij enerzijds om de kwaliteit van de bebouwing (sloop van verouderde woningen en nieuwbouw van woningen, die voldoen aan de wooneisen van deze tijd) en anderzijds om de kwaliteit van de openbare ruimte door herinrichting. In het kader van deze herinrichting is gekozen voor een 'knip' in de Maastrichtseweg ter hoogte van de Lambooybrug, zodat het meer westelijke deel van de Maastrichtseweg, dat langs Eikendonk loopt, voor het gemotoriseerde verkeer geen invalsweg meer voor het centrum vormt. Deze keuze past binnen de uitgangspunten van de Koersnota, waar het doorgaande verkeer zo veel als mogelijk wordt gebundeld op de hoofdinfrastructuur en wordt geweerd in woongebieden, zoals Eikendonk. Na herinrichting zal in Eikendonk het verblijfsklimaat (voetganger en fiets) voorrang krijgen. Het gemotoriseerd verkeer in de wijk Eikendonk na herinrichting van de openbare ruimte, zal daardoor uitsluitend nog bestemmingsverkeer betreffen. De aanwijzing van dit gebied als 30km/uur gebied sluit hier goed op aan.

- d. Reclamant heeft grote bezwaren met het feit dat de doorgaande verkeersfunctie voor de Maastrichtseweg ter hoogte van Eikendonk niet zal worden gehandhaafd. Hierdoor zullen klanten van zijn bedrijf behoorlijk moeten omrijden. Hij vreest dat daardoor deze klanten zullen uitwijken naar een andere automaterialenzaak, die relatief dicht bij zijn bedrijf is gevestigd en gemakkelijker bereikbaar zal zijn. Hierdoor vreest hij een enorme omzetsdaling, waardoor zijn bedrijf niet meer levensvatbaar is. Dit aspect is in de afweging in het geheel niet meegenomen.
- Voor de 'knip' in de Maastrichtseweg wordt gekozen om het doorgaande verkeer zo veel als mogelijk te bundelen op de hoofdinfrastructuur en te weren uit de wijk Eikendonk ter verbetering van de leefbaarheid. Dit betekent dat de toegang tot de wijk inderdaad wijzigt. Klanten van reclamant, die vanaf de A2, Rosmalen, Berlicum, Veghel of Schijndel over de Maastrichtseweg komen, zullen iets om moeten rijden. Het pand zal echter wel voldoende bereikbaar blijven, vanaf de Rijnstraat en de Oostwal. In de belangenafweging wordt dit aanvaardbaar geacht en wordt een groter belang toegekend aan de verbetering van het woonklimaat van Eikendonk.

Conclusie: zienswijzen zijn ongegrond.

7. DAS Rechtsbijstand namens de heer C. Hol van autobedrijf Cor Hol, Maastrichtseweg 19-23 te 's-Hertogenbosch

- a. Reclamant is niet gecharmeerd van het uitgangspunt om de Maastrichtseweg her in te richten. Door deze herinrichting komen vier van de vijf uitritten van zijn bedrijf, die essentieel zijn voor zijn bedrijfsvoering, te vervallen. Bij de beantwoording van zijn inspraakreactie gaf de gemeente aan dat in het op te stellen inrichtingsplan rekening wordt gehouden met de bestaande inritten van het bedrijf. In het aangepaste 'Inrichtingsprincipe ten aanzien van het parkeren' (in paragraaf 4.2.5 van

- de toelichting van het bestemmingsplan) zou dit worden aangepast. Reclamant komt echter tot de conclusie dat er niets is opgenomen voor wat betreft de bestaande uitritten en dat hij daardoor geen enkele zekerheid heeft of deze blijven bestaan. Hij wenst die zekerheid wel te krijgen.
- *Het bestemmingsplan zelf betreft geen uitvoeringsplan, maar geeft de bestemmingen van de gronden binnen het plangebied aan. In het bestemmingsplan is ter plekke van de Maastrichtseweg de bestemming 'verkeer' opgenomen. Binnen deze bestemming zullen de weg, trottoirs en parkeerplaatsen worden gerealiseerd. De exacte situering en maatvoering van deze verkeersvoorzieningen wordt bepaald in het nog op te stellen inrichtingsplan. Hoewel het inrichtingsplan nog niet is opgesteld, is vooruitlopend daarop een inrichtingsprincipe ten aanzien van het parkeren opgesteld (zie paragraaf 4.2.5. van de toelichting van het bestemmingsplan). Daarin is rekening gehouden met de bestaande in/uitritten van het bedrijf van reclamant. In het openbaar gebied wordt vóór zijn pand voldoende ruimte vrijgehouden, zodat bestaande in/uitritten bruikbaar blijven. Dit uitgangspunt zal worden opgenomen in het inrichtingsplan.*
- b. Reclamant heeft geconstateerd dat bij het bepalen van de parkeerbehoefte voor zijn bedrijf wordt uitgegaan van 12 parkeerplaatsen. Het is hem onduidelijk waar deze parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Bovendien wenst hij dat deze parkeerplaatsen uitsluitend door bezoekers van zijn bedrijf mogen worden gebruikt en als zodanig worden aangeduid in het openbaar gebied. Hij wijst er in dat verband op dat de gemeente destijds heeft toegezegd om parkeerplaatsen ten behoeve van bezoekers van zijn bedrijf als zodanig te labelen.
- *Op de eerste plaats wordt geconstateerd dat het bedrijf van reclamant in de huidige situatie niet beschikt over parkeergelegenheid op eigen terrein. Dat betekent dat bezoekers van zijn bedrijf nu reeds gebruik maken van parkeerplaatsen in het openbaar gebied, die door iedereen gebruikt kunnen worden. Bij het bepalen van de parkeerbehoefte na herontwikkeling van de wijk is rekening gehouden met alle dan in de wijk aanwezige functies, waaronder het bedrijf van reclamant. Op basis van deze behoefteaming zullen 310 parkeerplaatsen in de openbare ruimte worden aangelegd. Parkeerplaatsen in het openbaar gebied worden niet expliciet toegewezen aan bedrijven en particulieren. In tegenstelling tot wat reclamant hierover beweert, zijn er door de gemeente aan reclamant ook nooit toezeggingen gedaan om openbare parkeerplaatsen specifiek toe te wijzen aan zijn bedrijf. Het bedrijf van inspreker wordt op dit onderdeel dan ook niet benadeeld door het bestemmingsplan.*

Conclusie: *zienswijzen zijn ongegrond.*

Bijlage

Overzicht te handhaven woningen

			Overzicht CBS gegevens		Overzicht BAG gegevens	
			Inhoud (m ³)	Bruto Woonoppervlakte (m ²) (inhoud / 2,6m)	Gebruiks- oppervlakte (m ²)	Bruto Woonoppervlakte (m ²) (gebruiksopp. + 10%)
1	Oostwal	1	173	67	56	61,6
2	Oostwal	3	135	52	44	48,4
3	Oostwal	5	173	67	56	61,6
4	Oostwal	7	135	52	44	48,4
5	Oostwal	9	137	53	44	48,4
6	Oostwal	11	137	53	44	48,4
7	Oostwal	13	314	121	101	111,1
8	Oostwal	15	314	121	101	111,1
9	Oostwal	17	166	64	56	61,6
10	Oostwal	19	166	64	54	59,4
11	Oostwal	21	314	121	101	111,1
12	Oostwal	23	314	121	101	111,1
13	Oostwal	25	314	121	101	111,1
14	Oostwal	27	314	121	101	111,1
15	Oostwal	29	314	121	101	111,1
16	Oostwal	31	314	121	104	114,4
17	Oostwal	33	314	121	101	111,1
18	Oostwal	35	314	121	101	111,1
19	Oostwal	37	314	121	101	111,1
20	Oostwal	39	314	121	101	111,1
21	Oostwal	41	314	121	101	111,1
22	Oostwal	43	314	121	101	111,1
23	Oostwal	45	314	121	101	111,1
24	Oostwal	47	314	121	101	111,1
25	Oostwal	49	314	121	104	114,4
26	Oostwal	51	314	121	101	111,1
27	Oostwal	53	314	121	101	111,1
28	Oostwal	55	314	121	101	111,1
29	Oostwal	57	147	57	48	52,8
30	Oostwal	59	147	57	48	52,8
31	Oostwal	61	147	57	48	52,8
32	Oostwal	63	147	57	48	52,8

33	Oostwal	65	147	57	48	52,8
34	Oostwal	67	147	57	48	52,8
35	De Bossche Pad	12	314	121	101	111,1
36	De Bossche Pad	13	360	138	116	127,6
37	De Bossche Pad	14	360	138	116	127,6
38	De Bossche Pad	15	360	138	116	127,6
39	De Bossche Pad	16	360	138	116	127,6
40	Maastrichtseweg	10	314	121	101	111,1
41	Maastrichtseweg	11	314	121	101	111,1
42	Maastrichtseweg	12	314	121	101	111,1
43	Maastrichtseweg	13	314	121	101	111,1
44	De Bossche Pad	49	190	73	62	68,2
45	De Bossche Pad	50	190	73	63	69,3
46	De Bossche Pad	51	190	73	63	69,3
47	De Bossche Pad	52	190	73	62	68,2
48	De Bossche Pad	53	190	73	62	68,2
49	De Bossche Pad	54	190	73	63	69,3
50	De Bossche Pad	55	190	73	63	69,3
51	De Bossche Pad	56	190	73	62	68,2
52	De Bossche Pad	57	190	73	62	68,2
53	De Bossche Pad	58	190	73	63	69,3
54	De Bossche Pad	59	190	73	63	69,3
55	De Bossche Pad	60	190	73	62	68,2
56	De Bossche Pad	61	190	73	68	74,8
57	De Bossche Pad	62	190	73	63	69,3
58	De Bossche Pad	63	190	73	63	69,3
59	De Bossche Pad	64	190	73	70	77
60	De Bossche Pad	65	190	73	66	72,6
61	De Bossche Pad	66	190	73	67	73,7
62	De Bossche Pad	67	179	69	59	64,9
63	De Bossche Pad	68	179	69	58	63,8
64	De Bossche Pad	69	179	69	58	63,8
65	De Bossche Pad	70	179	69	59	64,9
66	De Bossche Pad	71	179	69	59	64,9
67	De Bossche Pad	72	179	69	58	63,8
68	De Bossche Pad	73	190	73	71	78,1
69	De Bossche Pad	74	190	73	63	69,3
70	De Bossche Pad	75	190	73	65	71,5
71	De Bossche Pad	76	190	73	65	71,5
72	De Bossche Pad	77	222	85	72	79,2
73	De Bossche Pad	78	370	142	122	134,2
74	De Bossche Pad	79	222	85	72	79,2
75	De Bossche Pad	80	348	134	115	126,5
76	De Bossche Pad	82	465	179	153	168,3
77	Maastrichtseweg	14	229	88	75	82,5

78	Maastrichtseweg	15	268	103	87	95,7
79	Maastrichtseweg	16	368	142	121	133,1
80	Maastrichtseweg	17	268	103	87	95,7
81	Maastrichtseweg	18	368	142	121	133,1
82	Maastrichtseweg	18a	125	48	41	45,1
83	Maastrichtseweg	18b	286	110	93	102,3
84	Maastrichtseweg	18c	314	121	104	114,4
85	Maastrichtseweg	18d	277	107	103	113,3
86	Maastrichtseweg	18e	281	108	93	102,3
87	Maastrichtseweg	18g	375	144	146	160,6
88	Maastrichtseweg	18h	468	180	148	162,8
89	Maastrichtseweg	18j	270	104	88	96,8
90	Maastrichtseweg	18k	294	113	97	106,7
91	Maastrichtseweg	18l	260	100	86	94,6
92	Maastrichtseweg	18m	270	104	93	102,3
93	Maastrichtseweg	19	445	171	141	155,1
94	Maastrichtseweg	21	370	142	122	134,2
95	Maastrichtseweg	22	361	139	119	130,9
96	Maastrichtseweg	34	190	73	73	80,3
97	Maastrichtseweg	35	190	73	63	69,3
98	Maastrichtseweg	36	190	73	63	69,3
99	Maastrichtseweg	37	190	73	73	80,3
100	Maastrichtseweg	38	190	73	99	108,9
101	Maastrichtseweg	39	190	73	63	69,3
102	Maastrichtseweg	40	190	73	63	69,3
103	Maastrichtseweg	41	218	84	71	78,1
104	Maastrichtseweg	42	190	73	63	69,3
105	Maastrichtseweg	43	190	73	63	69,3
106	Maastrichtseweg	44	190	73	63	69,3
107	Maastrichtseweg	45	190	73	67	73,7
108	Maastrichtseweg	46	190	73	62	68,2
109	Maastrichtseweg	47	190	73	63	69,3
110	Maastrichtseweg	48	190	73	63	69,3
111	Maastrichtseweg	49	190	73	62	68,2
112	Maastrichtseweg	50	190	73	62	68,2
113	Maastrichtseweg	51	190	73	63	69,3
114	Maastrichtseweg	52	190	73	63	69,3
115	Maastrichtseweg	53	190	73	68	74,8
116	Maastrichtseweg	54	190	73	72	79,2
117	Maastrichtseweg	55	190	73	63	69,3
118	Maastrichtseweg	56	190	73	63	69,3
119	Maastrichtseweg	60	337	130	110	121
120	Maastrichtseweg	61	401	154	132	145,2
121	Maastrichtseweg	62	282	108	92	101,2
122	Maastrichtseweg	63	411	158	136	149,6

123	Maastrichtseweg	64	249	96	87	95,7
124	Maastrichtseweg	65	368	142	121	133,1
125	Maastrichtseweg	66	385	148	127	139,7
126	Maastrichtseweg	67	229	88	75	82,5
127	Maastrichtseweg	68	259	100	84	92,4
128	Maastrichtseweg	69	406	156	134	147,4
129	Willem Deckersstraat	2	115	44	37	40,7
130	Willem Deckersstraat	2a	161	62	51	56,1
131	Willem Deckersstraat	2b	126	48	40	44
132	Willem Deckersstraat	2c	146	56	46	50,6
133	Willem Deckersstraat	2d	126	48	42	46,2
134	Willem Deckersstraat	2e	132	51	42	46,2
135	Willem Deckersstraat	2f	112	43	36	39,6
136	Van Paesschenstraat	1	360	138	119	130,9
137	Van Paesschenstraat	3	260	100	85	93,5
138	Van Paesschenstraat	5	225	87	74	81,4
139	Eindstraat	2	170	65	55	60,5
140	Eindstraat	4	170	65	56	61,6
141	Eindstraat	6	162	62	53	58,3
142	Eindstraat	8	162	62	53	58,3
143	Eindstraat	10	162	62	53	58,3
144	Eindstraat	12	162	62	53	58,3
145	Eindstraat	14	209	80	69	75,9
146	Eindstraat	16	209	80	68	74,8



Lijst van wijzigingen bestemmingsplan Eikendonk

(Bijlage bij Raadsvoorstel/ - besluit van de gemeente 's-Hertogenbosch tot vaststelling van het bestemmingsplan "Eikendonk")

In het bestemmingsplan "Eikendonk" zijn de volgende wijzigingen op de verbeelding en in de regels aangebracht:

Verbeelding

1. Op de 'kop' van Eikendonk, nabij het pand Maastrichtseweg 70, is de bestemming verkeer wat vergroot en de bestemming 'groen' wat verkleind. De reden daarvoor is dat in het ontwerpbestemmingsplan een gedeelte van de verkeerslus bij de Lambooybrug was opgenomen binnen de bestemming 'groen'. Daarnaast wordt hierdoor wat meer ruimte gecreëerd voor de aansluiting van De Bossche Pad op de Maastrichtseweg.
2. De bouwvlakken van de 18 nieuw te bouwen woningen aan de Nieuw Ambachtstraat (locatie 3) zijn wat verschoven.
3. Op het adres Maastrichtseweg 58/59 is de aanduiding 'specifieke vorm van detailhandel - op verdieping (sdh - dov)' opgenomen, aangezien hier de bovenverdieping reeds voor detailhandel in gebruik is.
4. De maximale goot- en bouwhoogtes op het adres Maastrichtseweg 18f/g zijn in overeenstemming gebracht met een in 2008 voor dit pand verleende bouwvergunning.
5. Op de hoek van de Maastrichtseweg en de Oostwal is de bestemming 'verkeer' wat vergroot om wat meer ruimte te creëren voor de nieuwe aansluiting van de Maastrichtseweg (fietsstraat) op de Oostwal.

Regels

1. In artikel 1 zijn in verband met een wijziging van de erfbebouwingsregeling op zijerven de volgende begripsbepalingen toegevoegd, gewijzigd of verwijderd:

Toegevoegd:

- *Voorgevellijn:*
denkbeeldige lijn die strak loopt langs de voorgevel van een gebouw tot aan de perceelsgrenzen.
- *Voorgevelrooilijn:*
 - a. *langs een wegzijde met een regelmatige ligging of nagenoeg regelmatige ligging van de voorgevels van de bestaande bebouwing: de evenwijdig aan de as van de weg gelegen lijn, welke, zoveel mogelijk aansluitend aan de ligging van de voorgevels van de bestaande bebouwing, een zoveel mogelijk gelijkmatig beloop van de rooilijn overeenkomstig de richting van de weg geeft;*
 - b. *langs een wegzijde waarlangs geen bebouwing als onder a. bedoeld aanwezig is en waarlangs mag worden gebouwd: bij een wegbreedte van ten minste 10 meter, de lijn gelegen op 15 meter uit de as van de weg; bij een wegbreedte geringer dan 10 meter, de lijn op 10 meter uit de as van de weg.*

Gewijzigd:

- *Bijgebouw:*
een op zichzelf staand, al dan niet vrijstaand gebouw, dat door de vorm en afmetingen onderscheiden kan worden van het hoofdgebouw en dat in architectonisch opzicht ondergeschikt is aan het hoofdgebouw. Een bijgebouw kan zijn een aangebouwd bijgebouw in de vorm van een aanbouw of een uitbouw, dan wel een vrijstaand bijgebouw.
- *Erf:*
al dan niet bebouwd perceel, of een gedeelte daarvan, dat direct is gelegen bij een hoofdgebouw en dat in feitelijk opzicht is ingericht ten dienste van het gebruik van dat gebouw.

Verwijderd:

- *Nieuwe bijgebouwen op hoekpercelen*

2. In artikel 4.1 is punt h toegevoegd:
h. detailhandel op de verdieping ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van detailhandel - op verdieping (sdh – dov)';
Letters h t/m j zijn hierdoor vernummerd naar i t/m k.
3. In artikel 10 is de volgende algemene bouwbeeping opgenomen:
"Bebouwing, die op het moment van vaststelling van dit bestemmingsplan middels een daartoe verleende vergunning binnen het plangebied aanwezig/opgericht is, dan wel mag worden opgericht, maar in strijd is met dit bestemmingsplan, wordt geacht aan dit bestemmingsplan te voldoen".
Artikel 10 t/m 13 zijn hierdoor vernummerd naar artikel 11 t/m 14.