

Raadsvoorstel

Registratienummer 15043955
Raadsvergadering 12 december 2023

Onderwerp Bestemmingsplan Graafseweg 294

BrabantWonen ontwikkelt 45 sociale huurwoningen op de locatie aan de Graafseweg 294 in 's-Hertogenbosch waar BrabantWonen nu haar kantoor heeft. Hiermee wordt een bijdrage geleverd aan betaalbaar wonen in de stad.



Voorgesteld besluit

Het college van Burgemeester en Wethouders stelt de gemeenteraad voor het volgende te besluiten:

1. de zienswijzen van reclamanten gegrond dan wel ongegrond te verklaren, zoals beschreven in de Nota zienswijzen bestemmingsplan Graafseweg 294;
2. het bestemmingsplan 'Graafseweg 294' met IMRO-code NL.IMRO.0796.0002493-1401, met inachtneming van de wijzigingen zoals opgenomen in de Lijst van wijzigingen bestemmingsplan Graafseweg 294, vast te stellen. Bij dit bestemmingsplan is gebruik gemaakt van de ondergrond, zoals die is vastgelegd in het bestand o_NL.IMRO.0796.0002493-1401.dgn;
3. geen grondexploitatieplan vast te stellen (als bedoeld in artikel 6.12 van de Wet ruimtelijke ordening).

Aanleiding

Voorliggend voorstel is om een bestemmingsplan vast te stellen. Hiervoor is uw raad bevoegd gezag.

Om de ontwikkeling van 45 sociale huurwoningen op de locatie aan de Graafseweg 294 in 's-Hertogenbosch te kunnen realiseren is een bestemmingsplan opgesteld. Uw raad is op grond van artikel 3.1 Wet ruimtelijke ordening bevoegd het bestemmingsplan vast te stellen, met inachtneming van de zienswijzen die naar voren zijn gebracht.

Beoogd doel

We willen 45 nieuwe sociale huurwoningen op de locatie aan de Graafseweg 294 mogelijk maken en daarmee een bijdrage leveren aan het realiseren van betaalbaar wonen in 's-Hertogenbosch.

De realisatie van 45 sociale huurwoningen is niet mogelijk binnen de mogelijkheden van het geldende bestemmingsplan Graafsewijk – Aawijk 2017. Op dit moment zijn de gronden van de Graafseweg 294 namelijk bestemd als 'Kantoor' op basis waarvan woningen niet zijn toegestaan. Een herziening van het bestemmingsplan is daarom nodig. Op grond van uw bevoegdheid om bestemmingsplannen vast te stellen, bieden wij u het bestemmingsplan Graafseweg 294 ter vaststelling aan.



Relevante besluitgeschiedenis

- Raadsbesluit Vaststelling bestemmingsplan Graafsewijk – Aawijk 2017, d.d. 12 december 2017, reg.nr. [7318105](#)
- Raadsinformatiebrief Ontwerpbestemmingsplan Graafseweg 294, d.d. 21 maart, reg.nr. [14412175](#)
- Collegebesluit Anterieure overeenkomst Graafseweg 294, d.d. 21 maart 2023, reg.nr. [14816733](#)



Argumenten

1. De zienswijzen zijn deels gegrond en geven ons aanleiding om het (ontwerp)bestemmingsplan te wijzigen.

Er zijn tien zienswijzen ingediend. De samenvatting en behandeling van de zienswijzen leest uw raad in de Nota zienswijzen bestemmingsplan Graafseweg 294 (bijlage 1 bij dit raadsvoorstel). De zienswijzen leiden tot wijziging van het (ontwerp)bestemmingsplan.

Een deel van de zienswijzen is gericht op het onderdeel parkeren. Reclamanten stellen dat de door verkeerskundig bureau Goudappel Coffeng verrichte auto-parkeerdrukmeting op onjuiste tijden en dagen is verricht en dat het tekort van zes autoparkeerplaatsen op eigen terrein zonder goede onderbouw is opgelost in de openbare ruimte. In het ontwerpbestemmingsplan is – omdat deze reeds was opgesteld in 2019 – rekening gehouden met

parkeernormen op basis van de Nota Parkeernormering 2016. Door de lange doorlooptijd van de bestemmingsplanprocedure en de uiteindelijke realisatie van het plan is in het definitieve plan rekening gehouden met de parkeernormen van de meest actuele Nota Parkeernormering 2021. Daarom is het eerder verrichte parkeeronderzoek in deze fase geactualiseerd. Uit dit geactualiseerde onderzoek blijkt dat de parkeerdrukmeting in de omgeving op een zorgvuldige, gedegen en correcte wijze is uitgevoerd. De conclusie van het onderzoek is dat in de openbare ruimte een restcapaciteit van 29 autoparkeerplaatsen beschikbaar is. Dat is meer dan voldoende restcapaciteit om het tekort op eigen terrein van zes autoparkeerplaatsen op te vangen.

Ook vrezen reclamanten dat er onvoldoende fietsparkeerplekken op eigen terrein zijn ingepast en daarmee de situatie zal ontstaan dat fietsen buiten de daarvoor beschikbare rekken zullen worden geplaatst. Ten eerste zijn voor alle bewoners (in totaal 45) in pandige bergingen ingepast, waarbij het uitgangspunt is dat iedere berging een capaciteit heeft van twee fietsparkeerplekken. Daarnaast zijn in de buitenruimte op eigen terrein in totaal 76 fietsparkeerplekken opgenomen voor bewoners en bezoekers, wat aanzienlijk meer is dan de eerder in het ontwerpplan 20 opgenomen fietsparkeerplekken in de buitenruimte. De conclusie is dat hiermee wordt voorzien in meer dan voldoende fietsparkeerplekken voor bewoners en bezoekers.

Een ander deel van de zienswijzen is gericht op het uiterlijk van de beoogde nieuwbouw. Reclamanten stellen dat het bouwontwerp sober en eenvoudig is en niet aansluit op de omgeving. Ondanks dat de welstandtoets (over het uiterlijk van de beoogde bebouwing) pas formeel aan bod komt bij de omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen (die nog niet is aangevraagd), is in dit geval het concept-bouwplan alvast voorgelegd aan de Monumenten- en Welstandscommissie. De commissie concludeert dat het concept-bouwplan past binnen de architectonische en bouwtechnische criteria uit de Welstandsnota en heeft het concept-bouwplan dan ook positief beoordeeld. Bij de ontwikkeling van de beoogde nieuwbouw aan de Graafseweg 294 is namelijk rekening gehouden met de omringende bebouwing en bouwhoogten.

2. Het gewijzigd bestemmingsplan voldoet aan de eisen van een goede ruimtelijke ordening en maakt de ontwikkeling van 45 sociale huurwoningen mogelijk.

Het bestemmingsplan Graafseweg 294 maakt de realisatie van 45 sociale huurwoningen met eigen auto- en fietsparkeerplaatsen mogelijk op de locatie aan de Graafseweg 294, gelegen aan de rand van de wijk Graafsewijk en aan de oostzijde van het stedelijk gebied van 's-Hertogenbosch.



Op deze locatie nu het huidige kantoor van BrabantWonen gevestigd. BrabantWonen gaat vertrekken uit het kantoor, waardoor dit kantoor leeg zal komen te staan. BrabantWonen wil dit kantoor slopen en er een appartementencomplex voor terugbouwen. Het appartementencomplex bestaat uit vier bouwlagen die trapsgewijs oplopen, zodat deze beter aansluit op de omgeving. Hieronder treft uw raad een impressie van de beoogde bebouwing.



Het gaat om in totaal 45 sociale huurappartementen. Deze bestaan uit 17 tweekamer-appartementen en 28 driekamerappartementen. Alle appartementen worden voorzien van een privé balkon. Ook worden 45 privé bergingen gerealiseerd binnen het plangebied en krijgt het appartementencomplex een parkeerterrein op eigen terrein.

Dit programma sluit, met 100% sociale huur, aan bij de ambities uit het Bestuursakkoord 2022-2026 om meer betaalbaar wonen te realiseren. Daarnaast draagt dit plan bij aan de verhoogde ambitie uit de uitvoeringsagenda van de prestatieafspraken tussen corporaties en gemeente waarin we hebben afgesproken 3150 netto sociale huurwoningen toe te voegen.

Het plan is getoetst op alle relevante omgevings- en milieuaspecten, zoals parkeren, archeologie, geluid en ecologie. Uit deze toetsing is gebleken dat het plan op deze aspecten voldoet. Het plan is hiermee ruimtelijk aanvaardbaar. Voor een nadere toelichting op al deze aspecten verwijzen wij uw raad naar de toelichting van het bestemmingsplan (bijlage 3 bij dit raadsvoorstel).

In het bestemmingsplan zijn naar aanleiding van de zienswijzen en ambtshalve een aantal wijzigingen aangebracht. Zo is in de planregels de mogelijkheid geboden om buiten het bouwvlak een fietsenberging te realiseren. Ook zijn de planregels aangevuld met een regeling om de woningaantallen en doelgroepen zeker te stellen. Deze wijzigingen zorgen voor een betere inpassing van het totale plan. Een volledig overzicht van de in het vast te stellen bestemmingsplan ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan zijn opgenomen in de Lijst van wijzigingen (bijlage 2 bij dit raadsvoorstel).

3. Er is een anterieure overeenkomst gesloten met de initiatiefnemer. Er is geen exploitatieplan nodig.

Artikel 6.12 van de Wet ruimtelijke ordening verplicht de gemeenteraad een exploitatieplan vast te stellen voor gronden waarop een bij algemene maatregel van bestuur aangewezen bouwplan is voorgenomen, tenzij kostenverhaal anderszins verzekerd is. Financiële afspraken over de planontwikkeling zijn vastgelegd in de overeenkomst met de initiatiefnemer. Daarin zijn ook afspraken vastgelegd over mogelijke planschade en nadeelcompensatie als gevolg van de ontwikkeling. Deze kosten komen voor rekening en risico van de initiatiefnemer. De overeenkomst is aan te merken als een anterieure overeenkomst in de zin van 6.24 Wet ruimtelijke ordening. Hiermee is kostenverhaal anderszins verzekerd. Het vaststellen van een exploitatieplan is dan ook niet nodig. Geconcludeerd kan worden dat het plan financieel uitvoerbaar is.



Kanttekeningen en risico's

n.v.t.



Financiën

Hiervoor wordt verwezen naar Argument 3.



Duurzaamheid

Naast de beoogde bebouwing en parkeerplaatsen wordt het plangebied voornamelijk ingericht met groen en als waterbergingsgebied. Zo wordt een aaneengesloten groene rand rondom het appartementencomplex gerealiseerd, komt er een gezamenlijke binnentuin en wordt het lage deel van het plat dak groen ingericht. De bestaande bomen en groenstructuren worden binnen het plangebied zoveel mogelijk behouden. Dit alles draagt bij aan het welbevinden van toekomstig bewoners en omwonenden, een groene beleving van het gebied en het bevorderen en in stand houden van de biodiversiteit en klimaatadaptatie.

Verder worden energiemaatregelen genomen. Zo wordt de schil van de nieuwbouwappartementen goed geïsoleerd, worden de daken van het appartementencomplex benut voor het aanbrengen van groen en het opwekken van zonne-energie en worden warmtepompen toegepast. Bovendien wordt verder invulling gegeven aan natuur-inclusief bouwen door het realiseren van nestkasten voor broedvogels en vleermuizen en van insectenhôtels.



Participatie en communicatie

Omgevingsdialoog

Initiatiefnemer heeft een omgevingsdialoog gevoerd op basis van het conceptplan. Initiatiefnemer heeft alle belanghebbenden in de directe omgeving van de Graafseweg 294 uitgenodigd voor verschillende informatiebijeenkomsten, zowel online als fysiek. De reacties van omwonenden over het omgevingsdialoog en het initiatief waren positief maar tegelijkertijd kritisch op voornamelijk de thema's parkeren, uitstraling van de nieuwbouw en het feit dat het sociale huurwoningen betreft.

Over parkeren is aangegeven dat in samenspraak met de gemeente uitgebreid onderzoek is gedaan naar een goede parkeeroplossing. Parkeren wordt opgelost aan de westzijde van het appartementencomplex waardoor de parkeerplaatsen als doorgaande verkeersroute worden gebruikt en daarmee verkeersstromen zijn verdeeld. Wat de uitstraling van de nieuwbouw betreft is uiteindelijk gekozen voor een getrapte bebouwing, groene uitstraling en zodoende wordt ook de buitenste strook om het appartementencomplex heen groen bestemd. Voor wat betreft het realiseren van 45 sociale huurwoningen is aangegeven dat wordt bijgedragen aan de doelstelling van (minimaal) 30% sociale huur binnen het stedelijk bouwprogramma en aan de prestatieafspraken om in de periode 2022 t/m 2030 (tenminste) 3150 sociale huurwoningen te realiseren. Voor een samenvatting van het omgevingsdialoog verwijzen wij uw raad naar het eindverslag omgevingsdialoog (bijlage '9 van de toelichting dat als bijlage 5 bij dit raadsvoorstel is gevoegd).

Vooroverleg

Het conceptplan is ingestuurd voor vooroverleg naar de provincie Noord-Brabant en het waterschap Aa en Maas. De provincie heeft aangegeven dat de in het ontwerp betrokken ruimtelijke aspecten haar geen aanleiding geven tot het maken van opmerkingen.

Het waterschap heeft gevraagd in de waterparagraaf aan te geven dat het plangebied is gelegen in een attentiegebied, zoals vastgelegd in de Keur van het waterschap, en dat activiteiten in deze gebieden daarom meestal vergunningplichtig zijn. Dit is in de toelichting van het bestemmingsplan verwerkt, maar heeft niet geleid tot een wijziging van het juridisch bindende deel (regels en/of verbeelding) van het bestemmingsplan.

Ontwerpbestemmingsplan

Het ontwerpbestemmingsplan heeft ter inzage gelegen van 27 maart 2023 tot en met 8 mei 2023. Iedereen kon schriftelijk of mondeling een zienswijze indienen. Er zijn tien zienswijzen ingediend. De behandeling van de zienswijzen leest uw raad in de Nota zienswijzen bestemmingsplan Graafseweg 294 (bijlage 1 bij dit raadsvoorstel). De zienswijzen hebben geleid tot wijziging van het (ontwerp)bestemmingsplan, zoals is beschreven onder Argument 1 in dit raadsvoorstel.

Vervolgprocedure

Nadat uw raad het bestemmingsplan heeft vastgesteld, leggen wij het plan gedurende zes weken ter inzage. Tijdens deze termijn is beroep mogelijk bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van 's-Hertogenbosch,

De gemeentesecretaris,

De burgemeester,

drs. B. van der Ploeg

drs. J.M.L.N. Mikkers

Bijlagen



1. Nota zienswijzen bestemmingsplan Graafseweg 294
2. Lijst van wijzigingen bestemmingsplan Graafseweg 294
3. Bestemmingsplan Graafseweg 294 (toelichting en regels)
4. Bestemmingsplan Graafseweg 294 (verbeelding)
5. Bestemmingsplan Graafseweg 294 (bijlagen bij de toelichting)
6. Zienswijzen compleet (geanonimiseerd)

Registratienummer
Bevoegdheid raad
Portefeuillehouder
Commissie
Sector/Afdeling
Inlichtingen

15043955
kaderstellend
P. Slikker
Omgeving: 28 november 2023
SO/ROS
Sinke
j.sinke@s-hertogenbosch.nl
06-31142491

Besluit van de raad

Registratienummer 15043955

Raadsvergadering 12 december 2023

Onderwerp Bestemmingsplan Graafseweg 294

De gemeenteraad van 's-Hertogenbosch,
gezien het voorstel van college van 7 november 2023:

besluit:

1. de zienswijzen van reclamanten gegrond dan wel ongegrond te verklaren, zoals beschreven in de Nota zienswijzen bestemmingsplan 'Graafseweg 294;
2. het bestemmingsplan Graafseweg 294 met IMRO-code NL.IMRO.0796.0002493-1401, met inachtneming van de wijzigingen zoals opgenomen in de Lijst van wijzigingen bestemmingsplan Graafseweg 294, vast te stellen. Bij dit bestemmingsplan is gebruik gemaakt van de ondergrond, zoals die is vastgelegd in het bestand o_NL.IMRO.0796.0002493-1401.dgn;
3. geen grondexploitatieplan vast te stellen (als bedoeld in artikel 6.12 van de Wet ruimtelijke ordening).

Aldus besloten in de openbare vergadering van de gemeenteraad van 's-Hertogenbosch van 12 december 2023

De gemeenteraad van 's-Hertogenbosch,

De Griffier,

drs. W.G. Amesz

De voorzitter,

drs. J.M.L.N. Mikkers

VERGADERING
GEMEENTERAAD
d.d. ...12 december 2023.
CONFORM BESLOTEN
met inachtneming aangenomen
motie

MOTIE

Bestemmingsplan Graafseweg 294: plan retrospectief onderzoek

De raad van de gemeente 's-Hertogenbosch in vergadering bijeen op 12-12-2023, gezien het voorstel Bestemmingsplan Graafseweg 294, gehoord de beraadslaging,

overwegend dat

- Onderzoeken naar verkeersstromen en parkeerdruk voorafgaand aan het bestemmingsplan zijn uitgevoerd;
- Hier ook meetbare en toetsbare cijfers aan te ontlelen zijn;
- Daarop volgend de conclusie getrokken kan worden dat de huidige invulling door middel van twee parkeerterreinen niet tot significante verkeersstromen leidt, en voldoet aan de parkeerbehoefte;
- Door omwonenden en de commissieleden is gewezen op mogelijk ongeziene bijeffecten door de huidig geplande inrichting van de parkeerhavens;

Spreekt uit dat

- Het gedane onderzoek feitelijk en juist is uitgevoerd en dit niet betwist wordt;
- Zorgen van omwonenden en commissieleden hierdoor echter nog niet verdwenen zijn;
- De op het onderzoek gestoelde geplande werkzaamheden en hun uitkomsten het best getoetst kunnen worden na uitvoering van de werkzaamheden;
- Een hermeting van de parkeerdruk en verkeersstromen na realisatie van de te bouwen appartementencomplex en parkeervoorzieningen hierom wenselijk zou zijn om een eenduidig effectmeting te hebben;

Verzoekt het college

- 6 maanden na oplevering van de nieuwbouwappartementen en parkeervoorzieningen een retrospectief toetsend onderzoek te doen naar de effecten op parkeerdruk en verkeersstromen;
- Deze resultaten en eventuele conclusies te delen met omwonenden en de raad.

En gaat over tot de orde van de dag.

Arjen van Silfhout, Volt
Joris Broekmeulen, VVD
Will Hoebe, De Bossche Groenen
Eileen Samshuijzen, PvdD
Ninja Verreijt, Rosmalens Belang

Vergadering gemeenteraad

d.d. 12 september 2023

Aanvaard / ~~Verworpen~~

Nota zienswijzen bestemmingsplan 'Graafseweg 294'

**(Bijlage bij Raadsvoorstel / - besluit van de gemeente 's-Hertogenbosch
tot vaststelling van het bestemmingsplan 'Graafseweg 294')**

1. Inleiding en overzicht ontvangen zienswijzen

1.1 De procedure

Het ontwerpbestemmingsplan 'Graafseweg 294' heeft met ingang van 27 maart 2023 gedurende zes weken analoog ter inzage gelegen in het informatiecentrum van de gemeente 's-Hertogenbosch. De stukken waren ook digitaal te raadplegen. Vanaf 27 maart tot en met 8 mei 2023 (zes weken) heeft ingevolge artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening eenieder schriftelijk of mondeling een zienswijze omtrent het ontwerp kenbaar kunnen maken bij de gemeenteraad respectievelijk het college van burgemeester en wethouders van de gemeente 's-Hertogenbosch.

De terinzagelegging is bekendgemaakt in het Gemeenteblad van 's-Hertogenbosch d.d. 24 maart 2023 en via de gemeentelijke website vanaf 24 maart 2023.

1.2 De ingediende zienswijzen/ontvankelijkheid

Totaal zijn tien zienswijzen ingediend. De namen en de adressen van reclamanten zijn opgenomen in een aparte, bij deze Nota zienswijzen behorende Lijst van reclamanten die niet actief openbaar wordt gemaakt. Dit betekent dat de namen en adressen van reclamanten in verband met de bescherming van persoonsgegevens niet openbaar worden gemaakt. In deze Nota zienswijzen wordt daarom gesproken van reclamanten 1 t/m 10. Het nummer verwijst naar de naam en het adres van reclamant, zoals opgenomen in de Lijst van reclamanten. Indieners van zienswijzen worden via een persoonlijke brief door ons geïnformeerd over onder welk nummer hun zienswijze wordt behandeld.

1.3 Termijn

De termijn van terinzagelegging zou eindigen op zondag 7 mei 2023. Op grond van de Algemene termijnenwet wordt een in de wet gestelde termijn die op een zondag of algemeen erkende feestdag 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 8 mei 2023. De zienswijzen van of namens de reclamanten zoals opgenomen in de Lijst van reclamanten onder de nummers 1 tot en met 10 zijn binnen de termijn ontvangen c.q. verzonden.

1.4 Leeswijzer: thematische behandeling zienswijzen en beoordeling zienswijzen

De zienswijzen hebben met name betrekking op terugkerende thema's rondom "Graafseweg 294". Daarom is bij de beantwoording van de zienswijzen gekozen voor een thematische aanpak. Dit is opgenomen in het deel 1. Per hoofdthema wordt ingegaan op de ingediende zienswijzen.

In deel 2 van deze nota is een tabel opgenomen waarin alle zienswijzen samengevat zijn weergegeven. Bij een groot deel van de zienswijzen wordt verwezen naar de thematische beantwoording in deel 1. De meer unieke (onderdelen van) zienswijzen zijn specifiek in deel 2 beantwoord, in de tabel zelf.

Voor de volledigheid wordt hierbij vermeld, dat de volledige zienswijzen, zoals deze zijn ingediend, zijn betrokken bij de opstelling van het commentaar van de gemeente en alle zienswijzen, zoals deze zijn ingediend, volledig (niet actief openbaar) ter inzage liggen in het kader van de (verdere) besluitvorming. Daarnaast zijn alle zienswijzen integraal (weliswaar geanonimiseerd) als bijlage bij het raadsvoorstel gevoegd.

2. Thematisch deel zienswijzenbeantwoording (deel 1)

2.1 Uiterlijk van beoogde bebouwing

Volgens reclamanten mist de beoogde bebouwing creativiteit. De locatie vraagt om een poortgebouw vanaf de rotonde richting de Graafseweg. Ook de vorm van het beschikbare kavel nodigt uit tot andere vormen dan alleen vierkanten en rechthoeken. De materialisatie en detaillering van de gevel zou rijker uitgevoerd dienen te worden om aansluiting te vinden bij de straatgevel van de Graafseweg. Ook geven reclamanten aan dat de beoogde bebouwing zou worden uitgevoerd in zeer lichte gevelstenen. Die sluiten esthetisch allesbehalve aan bij de rest van de bebouwing aan Graafseweg en Aartshertogenlaan. Het is volgens reclamanten een eenvoudig, sober, functioneel en goedkoop ontwerp geworden.

Volgens reclamanten is het ook een gemiste kans dat het huidig gebouw niet getransformeerd wordt. Zowel vanwege de bestaande kenmerkende architectuur als vanuit duurzaamheidsoverwegingen zou dat een uitdagende opgave zijn geweest.

Reactie

Juridisch kader

In dit geval is een ontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegd. In dit ontwerpbestemmingsplan zijn de bouw- en gebruiksmogelijkheden van het perceel grond aan de Graafseweg 294 opgenomen. Echter, nog geen sprake is van een concreet bouwplan op basis waarvan een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen is aangevraagd. Pás in dat geval geldt het toetsingskader uit artikel 2.10, lid 1 van de Wabo. Dit toetsingskader komt er, kort gezegd, op neer dat het college de omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen alleen toetst aan het bestemmingsplan, de redelijke eisen van welstand, het Bouwbesluit en de bouwverordening. De vier toetsingsgronden zijn limitatief en imperatief van aard. Dat houdt in dat het college de omgevingsvergunning voor de activiteit 'bouwen' móet weigeren als het bouwplan in strijd is met één of meer van deze toetsingsgronden en dat het college de omgevingsvergunning móet verlenen als géén sprake is van strijd met deze toetsingsgronden.

De toetsingsgrond 'redelijke eisen van welstand' gaan over de eisen waar een bouwwerk aan moet voldoen. Deze eisen zijn terug te vinden in de gemeentelijke 'Actualisering Welstandsnota, waarin de architectonische en bouwtechnische welstandscriteria voor bouwwerken zijn opgenomen. Gelet op het bepaalde in artikel 2.10, lid 1 van de Wabo wordt hetgeen reclamant aangeeft over het ontwerp van de bebouwing (zoals gebruik van materialisatie en detaillering van de bebouwing en gevel) dan ook door de gemeente formeel beoordeeld in het kader van de aanvraag omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen. Voor deze beoordeling laat de gemeente zich adviseren door de onafhankelijke welstandscommissie. Reclamanten hebben dan de mogelijkheid om via de weg van de verleende omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen (eventueel) op te komen tegen het uiterlijk (redelijke eisen van welstand) van de beoogde bebouwing. In het ontwerpbestemmingsplan is uiteraard wel aangesloten bij de beoogde bebouwing door in de planregels en op de verbeelding maximale bouwhoogtes te regelen (o.a. ten behoeve van de trapsgewijze bebouwing) en de rand rondom het

bouwwerk te bestemmen met 'Groen'. Daarnaast is in de planregels en op de verbeelding geregeld dat uitsluitend het bouwvlak voor maximaal 85% mag worden bebouwd, zodat ruimte overblijft voor de groene binnentuin en de parkeerplaatsen.

Welstandscommissie en gemeente positief over concept-bouwplan

Ondanks dat de beoordeling van de redelijke eisen van welstand pas formeel aan bod komt bij de omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen is in dit geval het concept-bouwplan vast voorgelegd aan de Welstandscommissie. Zij heeft in december 2021 beoordeeld dat het concept-bouwplan past binnen de criteria uit de Welstandsnota en deze positief beoordeeld. Naar verwachting zal de Welstandscommissie dan ook het definitieve bouwplan – op basis waarvan de omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen zal worden aangevraagd – positief beoordelen. De gemeente sluit zich daar bij aan en beoordeeld het concept-bouwplan ook positief.

Bij de herontwikkeling van de Graafseweg 294 hebben de gemeente en Brabant Wonen namelijk sterk rekening gehouden met de omringende bebouwde omgeving.

Het huidige gebouw heeft een sterke stedenbouwkundige waarde vanwege zijn hoofdvorm. Qua architectuur kenmerkt de bestaande massa zich door zijn bijzondere vormgeving en de getrapte geleding in de gevels. Vanwege deze vormgeving zorgt het gebouw voor een goede overgang tussen de openbare ruimte en de omringende kleinschalige bebouwing (onder andere de huizen uit de jaren '30). Deze bijzondere kenmerken van het bestaande gebouw hebben als inspiratie gediend voor nieuwbouw op deze locatie.

Door de keuze voor deze bijzondere vormgeving, door de bebouwing trapsgewijs te laten lopen, presenteert het nieuwe woongebouw zich als een bijzonder hoogwaardig solitair gebouw dat zich voegt in de karakteristieke omgeving. De gelaagdheid en geleding en de aflopende hoogte zorgen voor een goede inpassing in de bestaande kleinschalige bebouwing. Door deze getrapte opbouw en/of een set back per bouwlaag zal het nieuwe gebouw zich uitstekend voegen in de bebouwde woonomgeving en een geleidelijke overgang vormen tussen bestaande bebouwing en het sportpark De Vliert. Ook bij de situering van het nieuwe woongebouw hebben we voldoende afstand tot de openbare ruimte c.q. rotonde gehouden, een groene schil rondom het gebouw gecreëerd en worden groene gevels en daken gerealiseerd. Dit om het gebouw te verbijzonderen en de beleefingswaarde ervan te vergroten zodat het (ontwerp) / het nieuw woongebouw toegevoegde waarde heeft voor de omgeving.

De beoogde kleur en materialisatie van het nieuwe woongebouw is zorgvuldige gekozen. Daarbij is rekening gehouden met het materiaalgebruik van de bestaande bebouwing en het advies en de goedkeuring van de welstandscommissie. Met als doel de hoogwaardige uitstraling en presentatie van het gebouw te waarborgen.

Conclusie

Zienswijzen zijn ongegrond en geven geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

2.2 Hoogte van beoogde bebouwing

Volgens reclamanten is de geplande bebouwing weliswaar gelaagd maar vormt zeker aan de noord- en zuidzijde een hoge wand die qua hoogte meer afsteekt bij de omgeving dan het bestaande kantoorpand, dat op de hoogste verdiepingen verder terugspringt. Een verdieping minder zou beter in de omgeving passen.

Reactie

Bij de keuze voor de vormgeving en bebouwingshoogte is sterk rekening gehouden met de omringende bebouwde omgeving. Het nieuwe appartementengebouw is minder hoog dan het bestaande kantoorgebouw en staat op een grotere afstand tot de aangrenzende bebouwing waardoor sprake is van een goede aansluiting op de bestaande bebouwing.

De begane grond en de eerste verdieping vormen de basis hoogte en de plint van het nieuwe woongebouw. Deze plint bedraagt 6m hoog. De twee bovenverdiepingen zijn door middel van set backs compacter, kleiner in volume, verspringend t.o.v. de plint en beslaan niet het hele bouwvlak. Door het gebouw op deze manier vorm te geven en geleidelijk af te laten lopen sluit het goed aan op de aangrenzende bebouwing. Hierdoor ontstaat een samenhang tussen het nieuwe gebouw en de aangrenzende bebouwing die ook grotendeels uit twee bouwlagen met een kap bestaat.

Ook de gelaagdheid in de gevels en aflopende hoogte dragen bij aan een goede aansluiting van het volume van het nieuwe gebouw op zijn omgeving. De geleiding en uitsparingen in de gevels en de aflopende hoogte zorgen voor een goede overgang naar de omringende bebouwing. Hierdoor voegt het nieuwe gebouw zich uitstekend in de bebouwde woonomgeving.

Een verdieping minder zal naar onze mening leiden tot een minder evenwichtige architectuur en een lompe massa waardoor het nieuwe gebouw niet in harmonie en goede relatie staat tot zijn omgeving.

Conclusie

Zienswijzen zijn ongegrond en geven geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

2.3 Duurzaamheid

Reclamanten geven aan dat de ingrijpende verbouwing van het pand dat momenteel dienst doet als hoofdkantoor voor Brabant Wonen en dat in eigendom blijft van Brabant Wonen kansen biedt voor verduurzaming, die niet zouden zijn verkend. Brabant Wonen is een professionele en maatschappelijke partij, die naast een bouwambitie ook een duurzaamheidsambitie heeft. Hierbij biedt de ervaring en draagkracht van Brabant Wonen een unieke kans om samen met de omwonenden van het pand een slag te slaan in verduurzaming van object en wijk. Hierbij valt te denken aan bijvoorbeeld duurzame opwekking van energie, opslag van energie (Warmte-Koude) of laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen. Dit begint met een goede inventarisatie van opties en kansen, met omwonenden en belanghebbenden (bijvoorbeeld Duurzaam Hintham). Verder merkt een van de reclamanten op dat in het plan geen elektrische oplaadpuntvoorzieningen voor auto's zijn opgenomen.

Reactie

Gemeente 's-Hertogenbosch werkt intensief aan een energiebewuste, gezonde, groene en klimaatbestendige gemeente. Hierbij zorgen we er onder meer voor dat onze gemeente door onze inwoners als prettig en gezond wordt ervaren, met behoud van grondstoffen en het milieu in het algemeen. De duurzame uitgangspunten zijn vastgelegd in de 'visie duurzaam 's-Hertogenbosch' (mei 2019).

Met de vastgestelde visie zet gemeente 's-Hertogenbosch verduurzaming in op de onderstaande vier thema's:

- 1. Gezond, groen en klimaatbestendig*
- 2. CO2-neutrale omgeving*
- 3. Waardebehoud van grondstoffen*
- 4. Duurzame mobiliteit*

Ook woningcorporaties hebben ambities ten aanzien van duurzaamheid en energie. Hierover zijn tussen de gemeente en de woningcorporaties afspraken vastgelegd in het Duurzaamheidsakkoord 2021-2025, de Meerjarige Prestatieafspraken 2021-2025 en de Uitvoeringsagenda 2021.

Duurzaamheid en het plan

De invulling van bovengenoemde thema's is uiteengezet in de duurzaamheidsparagraaf (par. 5.12) van de toelichting op het bestemmingsplan. Samengevat wordt met het planvoornemen op verschillende manieren rekening gehouden met duurzame toepassingen. Hiermee past het plan binnen de gestelde duurzaamheidsambities van de gemeente 's-Hertogenbosch.

Zo wordt onder andere met een groene binnentuin, groene gevels van de bebouwing en het aanleggen- en behouden van diverse beplanting en bomen het gebied zowel als groen als waterbergingsgebied ingericht. Dit draagt bij aan klimaatadaptie en natuurinclusief bouwen.

Daarnaast worden de woningen minimaal volgens de norm Bijna Energie Neutraal Gebouw (BENG) gebouwd. Dit is ook bij wet verplicht: de nog op een later moment in te dienen aanvraag omgevingsvergunning voor de bouw van het appartementengebouw moet voldoen aan de eisen voor BENG. Tegelijkertijd worden verdergaande energiemaatregelen door de gemeente en woningcorporaties nagestreefd. Het Duurzaamheidsakkoord en de Prestatieafspraken die gemeenten en woningcorporaties zijn overeengekomen blijven het uitgangspunt. Brabant Wonen heeft dan ook aangegeven dat – waar mogelijk - in dit plan nieuwe technieken worden toegepast om een beter energieniveau te behalen. Denk aan het aanleggen van zonnepanelen voor het opwekken van zonne-energie, het toepassen van warmtepompen en goede isolatie van de schil van de nieuwbouw (vloer, gevel en dak). Verder wordt het uitgangspunt hergebruik van grondstoffen nagestreefd, door bij het slopen van het bestaande gebouw het uitkomende materiaal voor een groot gedeelte gerecycled te hergebruiken, zo mogelijk op dezelfde locatie. Ook wordt in dit plan ingezet op duurzame mobiliteit, door het aanleggen van laadpunten voor elektrische auto's en voldoende parkeergelegenheden voor fietsen en scootmobiel.

Hetgeen reclamanten opmerken over verduurzaming van de wijk / buurt valt buiten de reikwijdte van onderhavig bestemmingsplan, wat betrekking heeft op het specifieke perceel aan de Graafseweg 294 te 's-Hertogenbosch. Voor wat betreft de elektrische oplaadpuntvoorzieningen voor auto's verplicht het bouwbesluit bij nieuwbouw van gebouwen met meer dan 10 parkeervakken, waar in onderhavig geval sprake van is, dat laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen moet worden aangelegd. Op het moment dat een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen wordt aangevraagd, wordt ook getoetst aan het bouwbesluit.

Conclusie

Zienswijzen zijn ongegrond en geven geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

2.4 Autoparkeren

Parkeerdrukmeting

Volgens reclamanten houdt de gemeente in het ontwerpbestemmingsplan onvoldoende rekening met de te verwachten veranderende parkeerdruk voor de omgeving door de wijziging van de locatie van kantoorfunctie naar woonfunctie. De parkeerdrukmeting zou bovendien niet gedurende juiste tijden en dagen zijn gedaan en zouden verkeerde en verschillende aantallen van parkeerplaatsen op eigen terrein en in de openbare ruimte zijn aangehouden. Een eigen inventarisatie van reclamanten leidt tot een lager aantal beschikbare plekken in het aangegeven openbare gebied (tekening in rapport Goudappel) dan de 92 plekken waarmee Goudappel rekent. Verder merken reclamanten op dat in het parkeeronderzoek geen rekening wordt gehouden met regelmatige voetbalwedstrijden in de Vliert van FC Den Bosch, wat het drukker maakt in de straten. Bovendien is de verkeersdrukmeting in de coronaperiode uitgevoerd. Hierdoor zou een herijking van het parkeeronderzoek in 2023 in elk geval op zijn plaats zijn.

Aantal benodigde parkeerplekken

Volgens reclamanten moet het uitgangspunt zijn 'minimaal 1 parkeerplek per appartementen op eigen terrein of in het gebouw zelf'. En wat ook gebruikelijk is bij alle nieuwbouwprojecten om deze te voorzien met een ondergrondse parkeergelegenheid.

Parkeren eigen terrein en openbaar gebied

Volgens reclamanten is het uitgangspunt van de parkeernormering dat bij ontwikkelingen in stedelijk gebied geldt: parkeren op eigen terrein, dan wel in en op bestaande niet tot de openbare ruimte behorende parkeervoorzieningen. Pas als blijkt dat de parkeervraag niet op eigen terrein kan worden opgelost zijn alternatieven bespreekbaar. In het rapport lezen reclamanten echter een wensbeeld dat de parkeerplaatsen ook worden opgelost in openbaar gebied. Eventuele verslagen van gesprekken over alternatieven zijn niet te herleiden. De parkeerpieken worden dus over de woonwijk uitgerold. Volgens reclamanten mist de onderbouwing van de keuze voor openbare parkeerplaatsen.

Voorstel Aartshertogenlaan

Voorgesteld wordt om extra parkeerplaatsen te maken in de Aartshertogenlaan achter het panna-veldje. Wanneer de gemeente blijft bij het standpunt van parkeren in de omgeving, stellen reclamanten voor een evaluatiemoment af te spreken, mochten de berekeningen en uitgangspunten in de praktijk toch niet afdoende zijn. Andere oplossing bij een te hoge parkeerdruk zouden volgens reclamanten alsnog extra parkeergelegenheid zijn of een vergunningshoudersregeling in de wijk voor bewoners en bezoekers.

Reactie

Bij het toelaten van initiatieven moet inzichtelijk zijn dat in de parkeerbehoefte van auto's en fietsen voorzien kan worden. Dat moet in principe op eigen terrein. Wanneer dat niet mogelijk is en er binnen loopafstand geen parkeerruimte is kan dat leiden tot ruimtebeslag voor (meer) parkeren in de

openbare ruimte. Dit ruimtebeslag mag de verkeersveiligheid en een goed woon- en leefklimaat niet aantasten.

Actueel en nieuw verkeers- en parkeeronderzoek

Op 12 oktober 2021 is de nota Parkeernormering 2021 (hierna: NP2021) in de raad vastgesteld. Deze Nota komt in de plaats van de Nota Parkeernormering 2016 (hierna: NP2016). Het plan van de Graafseweg 294 is ontwikkeld vanaf 2019. Gelet daarop is in eerste instantie – met gebruikmaking van de overgangsregeling in de NP2021 – in de ruimtelijke uitwerking van het ontwerpplan rekening gehouden met de benodigde parkeercapaciteit conform de NP2016, die is vastgesteld op 21 september 2016. Gelet daarop is een verkeers- en parkeeronderzoek uitgevoerd door verkeerskundig bureau Goudappel Coffeng. Dit heeft geresulteerd in het rapport “Parkeren en verkeer Graafseweg 294; parkeerkundige onderbouwing” d.d. juli 2021 met kenmerk 009730.20210705.N1.01, dat als bijlage bij het ontwerpbestemmingsplan is gevoegd. Gelet op de doorlooptijd van de bestemmingsplanprocedure, de realisatie van de ontwikkeling zelf en bovenal een goede ruimtelijke ordening is – alles overwegende – de keuze gemaakt om het verkeers- en parkeeronderzoek te actualiseren, waarbij rekening is gehouden met het meest actuele gemeentelijke parkeerbeleid, te weten de NP2021. Goudappel Coffeng heeft dan ook het eerder verrichte onderzoek geactualiseerd aan de hand van het meest actuele gemeentelijke parkeerbeleid, wat heeft geresulteerd in het rapport “Parkeren en verkeer Graafseweg 294; parkeerkundige onderbouwing” d.d. oktober 2023 met kenmerk 009730.20210705.N1.01, dat als bijlage bij het bestemmingsplan is gevoegd.

Parkeerdrukmeting

In het onderzoek heeft het bureau de huidige parkeerdruk bepaald door het – op meerdere momenten - tellen van de aantallen geparkeerde auto's in relatie tot het totaal aantal aanwezige parkeerplaatsen. De omvang van het onderzochte gebied is bepaald, rekening houdend met de maximale loopafstand van het adres Graafseweg 294. Die maximale loopafstanden zijn onderbouwd opgenomen in de NP2021.

Verkeerskundig bureau Goudappel Coffeng heeft de parkeerdrukmeting uitgevoerd op meerdere dagen en op meerdere tijdstippen. Hierbij is rekening gehouden met de specifieke ontwikkeling: anders dan bij kantoren is de parkeerdruk bij woningen het hoogst in de avond. Om die reden heeft het bureau nadrukkelijk de huidige parkeerdruk in de avond (en het weekend) onderzocht: juist op die momenten zal de parkeerdruk door de toevoeging van woningen namelijk toenemen. Daarbij opgemerkt dat in het parkeeronderzoek niet met exceptionele, incidentele en niet gangbare situaties rekening is gehouden, zoals onder andere de voetbalwedstrijden in de Vliert van FC Den Bosch. Door dergelijke situaties vindt namelijk geen structurele parkeeroverlast plaats. Over hetgeen reclamanten opmerken over dat het parkeeronderzoek zou zijn uitgevoerd tijdens de coronaperiode, is het juist in die periode dat de parkeerdruk naar alle waarschijnlijkheid hoger is dan buiten die periode vanwege meer dan anders thuiswerkende. Uiteindelijk is, door de parkeerdrukmeting op meerdere dagen en meerdere tijdstippen uit te voeren, een representatief en objectief inzicht gegeven in het aantal bezette parkeerplaatsen ten opzichte van de capaciteit in het onderzochte gebied. Uit de parkeerdrukmeting

is een 'drukste moment' (zijnde de maximale parkeerdruk dat het onderzochte gebied te verwerken heeft) gekomen, wat is gehanteerd als de maatgevende periode voor het bepalen van de parkeerbehoefte van het nieuwe appartementengebouw.

Vervolgens heeft het bureau berekend hoe de parkeerdruk wordt in de nieuwe situatie (dus na de transformatie van kantoorgebouw naar appartementengebouw). Die berekening is uitgevoerd conform de regels van de NP2021.

Tenslotte heeft het bureau bepaald wat de parkeerdruk in het gebied zou worden - in die maatgevende periode – wanneer alle appartementen bewoond worden. De conclusie van Goudappel is dat de parkeerdruk in het openbaar gebied in de bestaande én in de toekomstige situatie ruim binnen de (in de NP2021 aangegeven) marge vallen. En dat in de toekomstige situatie van het appartementengebouw ruim min de parkeerbehoefte van auto's (en fietsen) kan worden voorzien.

Concluderend zijn wij van mening dat bureau Goudappel het parkeeronderzoek zorgvuldig, gedegen en correct heeft uitgevoerd. Wij zien geen reden om extra openbare parkeerplaatsen in het gebied te realiseren.

Evaluatiemoment

Voor wat betreft hetgeen reclamanten opmerken over een evaluatiemoment omtrent het parkeren, wordt opgemerkt dat een ieder altijd een klacht bij de gemeente kan indienen in het geval van parkeeroverlast. Alsdan kan de gemeente altijd in overleg mogelijke oplossingen bespreken. Gelet hierop achten wij een evaluatiemoment niet nodig.

Moet altijd voorzien worden in voldoende parkeergelegenheid

Opmerking verdient dat in artikel 7 van de regels van het bestemmingsplan 'Graafseweg 294' is bepaald dat gebruik van gronden en gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, voor de bestemmingen in dit plan uitsluitend is toegestaan als voldoende parkeergelegenheid voor auto's wordt gerealiseerd en gehandhaafd, overeenkomstig de normen in de beleidsregels die zijn neergelegd in de NP2021. Dit betekent dat ten allen tijden voorzien moet zijn in voldoende parkeergelegenheid conform de NP2021. Wanneer op een later moment de omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen wordt aangevraagd voor de realisatie van het appartementencomplex dient de aanvraag ook te worden getoetst aan de NP2021.

Conclusie

Zienswijzen zijn ongegrond en geven geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan. Wel is de toelichting van het bestemmingsplan aangepast, waarbij de resultaten van het geactualiseerde verkeers- en parkeeronderzoek uiteen zijn gezet.

2.5 Fietsparkeren

Volgens reclamanten gaat BrabantWonen er vanuit dat alle bewoners dagelijks hun fiets in de berging zullen zetten en dat de fietsenstalling buiten enkel door bezoekers zal worden gebruikt. Dit lijkt een naïef uitgangspunt. Mensen willen immers hun berging waarschijnlijk ook voor andere zaken gebruiken, aangezien het kleine woningen betreft. Daarnaast zijn er ook mensen die een scooter hebben, waardoor de ruimte al wordt beperkt. En bovendien geldt ook hier dat mensen geneigd zijn om de makkelijkste optie te gebruiken, dus de stalling buiten. Als er voor 45 woningen 1 á 2 fietsen zijn en daar bovenop nog fietsen voor gasten, dan zijn de twintig plekken waarin wordt voorzien te weinig. Fietsen die buiten rekken staan geven een rommelig beeld. Kortom, wat reclamanten betreft hoort ook hier nog een goede oplossing voor te komen.

Reactie

Actueel en nieuw verkeers- en parkeeronderzoek

Op 12 oktober 2021 is de nota Parkeernormering 2021 (hierna: NP2021) in de raad vastgesteld. Deze Nota komt in de plaats van de Nota Parkeernormering 2016 (hierna: NP2016). Het plan van de Graafseweg 294 is ontwikkeld vanaf 2019. Gelet daarop is in eerste instantie – met gebruikmaking van de overgangsregeling in de NP2021 – in de ruimtelijke uitwerking van het ontwerpplan rekening gehouden met de benodigde parkeercapaciteit conform de NP2016, die is vastgesteld op 21 september 2016. Gelet daarop is een verkeers- en parkeeronderzoek uitgevoerd door verkeerskundig bureau Goudappel Coffeng. Dit heeft geresulteerd in het rapport “Parkeren en verkeer Graafseweg 294; parkeerkundige onderbouwing” d.d. juli 2021 met kenmerk 009730.20210705.N1.01, dat als bijlage bij het ontwerpbestemmingsplan is gevoegd. Gelet op de doorlooptijd van de bestemmingsplanprocedure, de realisatie van de ontwikkeling zelf en bovenal een goede ruimtelijke ordening is – alles overwegende – de keuze gemaakt om het verkeers- en parkeeronderzoek te actualiseren, waarbij rekening is gehouden met het meest actuele gemeentelijke parkeerbeleid, te weten de NP2021. Goudappel Coffeng heeft dan ook het eerder verrichte onderzoek geactualiseerd aan de hand van het meest actuele gemeentelijke parkeerbeleid, wat heeft geresulteerd in het rapport “Parkeren en verkeer Graafseweg 294; parkeerkundige onderbouwing” d.d. oktober 2023 met kenmerk 009730.20210705.N1.01.

Fietsparkeernormen in NP2021

In de NP2016 is geen fietsparkeernorm opgenomen. Desondanks is in het ontwerpbestemmingsplan wel rekening gehouden met voldoende fietsenstallingen. Zo waren voor de bewoners in de inpandige bergingen in totaal (25x2) 90 fietsparkeerplekken aanwezig en voor bezoekers aan de voorzijde van de nieuwbouw circa 10 fietsparkeerplekken en aan de achterzijde circa 10 fietsparkeerplekken ingepast. In tegenstelling tot de NP2016 zijn in de NP2021 wel fietsparkeernormen opgenomen. Goudappel Coffeng heeft onderzocht of voldaan kan worden aan deze in de NP2021 opgenomen fietsparkeernormen. Voor bewoners is de fietsparkeernorm in totaal 140 fietsparkeerplekken en voor bezoekers in totaal 23. Vooropgesteld blijven binnen de ontwikkeling de 45 afzonderlijke bergingen, waarbij ieder appartement de beschikking krijgt over een eigen inpandige berging conform het bouwbesluit, bestaan. Het gemeentelijk beleid de NP2021 hanteert als uitgangspunt dat iedere

berging hierbij een rekenkundige capaciteit heeft van twee fietsparkeerplekken. Daarmee bestaan in totaal 90 inpandige fietsparkeerplekken voor bewoners. Hierbij opgemerkt dat alle bergingen geschikt zijn voor buitenmodel-fietsen (zoals bijvoorbeeld bakfietsen) en voorzien zijn met een elektrapunt voor het opladen van een scootmobiel of elektrische fietsen, aangesloten op de meterkast van de woning. De resterende behoefte aan fietsparkeerplekken van bewoners wordt opgevangen in de buitenruimte op het maaiveld, hetgeen ook geldt voor de benodigde 23 fietsparkeerplekken voor bezoekers. Gelet daarop zijn voor bezoekers en bewoners in de buitenruimte aan de voorzijde circa 24 fietsparkeerplekken en aan de achterzijde circa 52 fietsparkeerplekken (in o.a. een fietsstalling met groen kruidendak) ingepast conform onderstaande nieuwe inrichtingstekening. Deze totaal aantal van 76 ingepaste fietsparkeerplekken in de buitenruimte zijn aanzienlijk meer dan de in eerste instantie (bij het ontwerpbestemmingsplan) 20 ingepaste fietsparkeerplekken in de buitenruimte. Concluderend wordt ruimschoots voldaan aan de ruime fietsparkeernormen in de NP2021 en wordt geacht te voorzien in meer dan voldoende fietsparkeerplekken voor bewoners en bezoekers.



Geel gearceerde delen zijn de fietsparkeerplekken in de buitenruimte aan de voor- en achterzijde van het appartementencomplex.

Conclusie

Zienswijzen zijn deels gegrond en geven aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan. In de planregels is nu opgenomen dat gebouwen van ondergeschikte aard, zoals een fietsenberging, buiten het bouwvlak mogen worden gebouwd tot een gezamenlijke oppervlakte van 20 m² per bouwperceel; de maximale bouwhoogte van deze gebouwen is 3 meter. In een ingepaste fietsenberging aan de achterzijde van de nieuwbouw kunnen dan de beoogde 40 fietsparkeerplekken worden gerealiseerd. Daarnaast is de toelichting van het bestemmingsplan aangepast, waarbij de resultaten van het geactualiseerde verkeers- en parkeeronderzoek uiteen zijn gezet.

2.6 Verkeersontsluiting- en bewegingen

Verkeersontsluiting

De parkeerplaats heeft 2 ingangen: één aan de Graafseweg-zijde en één aan de Aartshertogenlaan-zijde. Volgens reclamanten staat in het ontwerpbestemmingsplan niet duidelijk waarom de keuze is gemaakt om ook een ingang voor de parkeerplaats aan de Aartshertogenlaan-zijde te maken.

Voorstel van reclamanten: houdt 1 ingang voor de parkeerplaats aan de Graafseweg, daarmee komt het verkeer direct aan bij het nieuwe appartementencomplex. De weg aan de Graafseweg is volgens reclamanten ook beter berekend op verkeersstromen met een speciale ingang vanaf de rotonde.

Tevens is voor parkeerders dan ook in één oogopslag helder waar nog een vrije plek is, om zoekend verkeer zoveel mogelijk te beperken. Verder moet in het ontwerp ook geborgd worden dat overlast, door bv. inschijnende autolampen, zoveel mogelijk wordt beperkt voor de burens van Graafseweg 292 en dat voetgangers/kinderen veilig zijn op de stoep.

Verkeer tegen de richting in

Volgens reclamanten ligt de toegang tot de beoogde parkeerplaats gelegen aan de Graafseweg dermate dicht bij de doorsteek vanuit de Boterweg, dat het verkeer vanuit de Boterweg wordt uitgenodigd om een stuk tegen het verkeer in te rijden in plaats van de rotonden te nemen en zodanig de juiste doorsteek te nemen naar de parkeerplaats. Hetzelfde geldt voor de mensen die vanaf De Vliert / Hintham aan komen, omdat de ingang van de parkeerplaatsen aan de Aartshertogenlaan voor hen omrijden is. Ook daar is dus te verwachten dan mensen de onjuiste doorsteek maken naar de parkeerplaats. Een en ander lijkt volgens reclamanten tot een gevaarlijke situatie. Gekeken moet worden naar een betere ontsluiting van de punt waar de Graafseweg en Aartshertogenlaan samen komen. Dit komt in zijn geheel niet terug in de plannen. Met de wetenschap dat deze parallelweg een belangrijke route is voor kinderen om naar de speeltuin op de Aartshertogenlaan te lopen en fietsroute is voor middelbare scholieren en forensen vinden reclamanten het noodzakelijk dat alles wordt gedaan om te zorgen voor voorspelbare, veilige verkeersstromen.

Aantal verkeersbewegingen

De conclusie van het parkeeronderzoek zou volgens reclamanten onjuist zijn. Het effectenonderzoek op de verkeersbewegingen zou laten zien dat nauwelijks een toename van de verkeersbewegingen te verwachten is. Reclamanten kunnen zich dit niet voorstellen. Wel degelijk zou sprake zijn van een nadelig effect op de Aartshertogenlaan ten aanzien van het aantal verkeersbewegingen.

In het parkeeronderzoek worden de oorspronkelijke en nieuwe situatie met elkaar vergeleken en de conclusie is dat het aantal verkeersbewegingen per etmaal dalen van 294,2 naar 162. De vergelijking is volgens reclamanten niet 1-op-1 te maken. Waar in de oorspronkelijke situatie veruit het grootste deel van het verkeer via de Graafseweg (ventweg) de parkeerplaatsen oprijdt en ook weer verlaat, zal dat in de nieuwe situatie ongeveer de helft zijn. Voor de rest van de bewegingen geldt dat aangereden dient te worden via de Rogier van der Weydenstraat naar de Aartshertogenlaan om daar de parkeerplaatsen aan Aartshertogenlaan-zijde te bereiken. Dat betekent voor die wegen juist een toename van ruim 150%. De conclusie die getrokken wordt, is daarmee voorbarig.

Slechts een enkele keer wordt de invalideparkeerplaats van het Vicky Brownhuis gebruikt, welke op de Aartshertogenlaan ligt. De overige parkeerplaatsen van Vicky Brown liggen in de algemene verdiepte parkeerplaatsen van BrabantWonen. Wanneer men rekent met 90% dat nu via de Graafseweg aanrijdt, en straks 53%, kom je uit op een toename van 159% voor de wijk. Rekenen we met 95%, dan gaat het om een toename van 400%. Verder is in het plan geen aandacht voor de verkeersstromen en wat dat betekent voor overlast en verkeersveiligheid.

Reactie

Actueel en nieuw verkeers- en parkeeronderzoek

Op 12 oktober 2021 is de nota Parkeernormering 2021 (hierna: NP2021) in de raad vastgesteld. Deze Nota komt in de plaats van de Nota Parkeernormering 2016 (hierna: NP2016). Het plan van de Graafseweg 294 is ontwikkeld vanaf 2019. Gelet daarop is in eerste instantie – met gebruikmaking van de overgangsregeling in de NP2021 – in de ruimtelijke uitwerking van het ontwerpplan rekening gehouden met de benodigde parkeercapaciteit conform de NP2016, die is vastgesteld op 21 september 2016. Gelet daarop is een verkeers- en parkeeronderzoek uitgevoerd door verkeerskundig bureau Goudappel Coffeng. Dit heeft geresulteerd in het rapport “Parkeren en verkeer Graafseweg 294; parkeerkundige onderbouwing” d.d. juli 2021 met kenmerk 009730.20210705.N1.01, dat als bijlage bij het ontwerpbestemmingsplan is gevoegd. Gelet op de doorlooptijd van de bestemmingsplanprocedure, de realisatie van de ontwikkeling zelf en bovenal een goede ruimtelijke ordening is – alles overwegende – de keuze gemaakt om het verkeers- en parkeeronderzoek te actualiseren, waarbij rekening is gehouden met het meest actuele gemeentelijke parkeerbeleid, te weten de NP2021. Goudappel Coffeng heeft dan ook het eerder verrichte onderzoek geactualiseerd aan de hand van het meest actuele gemeentelijke parkeerbeleid, wat heeft geresulteerd in het rapport “Parkeren en verkeer Graafseweg 294; parkeerkundige onderbouwing” d.d. oktober 2023 met kenmerk 009730.20210705.N1.01.

Groen inrichtingsplan

Voor de beoogde ontwikkeling aan de Graafseweg 294 is een inrichtingsplan gemaakt met veel groen (zie bijlage 2 bij de toelichting van het bestemming). De groene inrichting bestaat onder andere uit een groene rand rondom het gebouw, een gezamenlijke binnentuin en een groene parkeerhof.

Verkeersontsluitingen

Aan de westzijde ligt de parkeerplaats. De parkeerplaats is opgedeeld in twee delen met parkeerplaatsen. In het midden komt een 'groen eiland' en tussen de parkeerplaatsen komen nieuwe bomen (2 bestaande bomen blijven gehandhaafd). Door het 'groen eiland in het midden' ontstaan twee kleine parkeerhofjes die in groen zijn opgenomen. Daarmee ontstaat een vriendelijke, sfeervolle en fraaie uitstraling die past in de omringende omgeving. Een groot en verhard parkeerterrein wordt daarmee voorkomen. Daarnaast kan door het 'groene eiland' in het midden niet via de parkeerplaats overgestoken worden van de Graafseweg naar de Aartshertogenlaan en visa versa. Daarmee wordt de verkeersdruk verdeeld en bestaat een spreiding van in en uit rijdende auto's. Voorgaande is de

beweegreden waarom het parkeerhof een ingang aan zowel de Graafseweg als de Aartshertogenlaan heeft.

Maatregelen

Ondanks dat uit onderzoek is gebleken dat tijdens de bouw- en sloopwerkzaamheden diersoorten niet worden verstoord, is in het plan wel ingezet op onder meer natuur-inclusief bouwen. Onder meer door het relaiseren van nestkasten voor broedvogels en vleermuizen en insectenhôtels. Daarnaast dient ten alle tijden tijdens de sloop- en bouwwerkzaamheden voorzichtig te worden gehandeld met alle voorkomende flora en fauna (Algemene zorgplicht uit de Wet natuurbescherming).

Verkeersgeneratie

Goudappel Coffeng heeft de verkeersgeneratie van de Graafseweg 294 berekend door de omvang van de nieuwbouw te vermenigvuldigen met de bijbehorende CROW kencijfers (het aantal genereren motorvoertuigbewegingen per functie-eenheid; bijvoorbeeld per sociale huurwoning). Goudappel Coffeng is bij haar berekening uitgegaan van de uitgangspunten die specifiek betrekking hebben op de ontwikkeling, zoals dat den Bosch wordt aangeduid als sterk stedelijk gebied, de locatie van het plangebied binnen de gemeente tot de rest van de bebouwde kom behoort en de ontwikkeling sociale huurwoningen realiseert. Vervolgens heeft Goudappel Coffeng het aantal motorvoertuigbewegingen dat het kantoor van BrabantWonen geneert vergeleken met het aantal motorvoertuigbewegingen dat de te realiseren sociale huurappartementen zullen genereren. Uit deze vergelijking blijkt dat het effect van de nieuwe ontwikkeling (de sociale huurappartementen) ten opzichte van de huidige ontwikkeling (kantoor van BrabantWonen) een aanzienlijk afname van motorvoertuigbewegingen bedraagt. Met de afname van het aantal verkeersbewegingen resulteert de transformatie van een kantoorpand naar appartementen in een verbetering van de verkeerssituatie aan de Graafseweg. Daarnaast kan het toekomstige verkeer zich ook nog verdelen door de aanwezigheid van twee in- en uitritten: één aan de Aartshertogenlaan en één aan de Graafseweg. Verkeerskundig levert deze ontsluiting geen problemen op. Concluderend zijn wij van mening dat bureau Goudappel Coffeng het onderdeel verkeersgeneratie in het onderzoek zorgvuldig, gedegen en correct heeft uitgevoerd.

Conclusie

Zienswijzen zijn ongegrond en geven geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan. Wel is de toelichting van het bestemmingsplan aangepast, waarbij de resultaten van het geactualiseerde verkeers- en parkeeronderzoek uiteen zijn gezet.

2.7 Privacy

Reclamanten attenderen op het aantal balkons en verzoeken om dit maximum te houden. Bovendien zouden de balkons een flinke inperking op privacy betekenen voor omwonende en toekomstige bewoners van de beoogde bebouwing. De oplossing wordt opgedragen om een 3-meter-hoge bomenwand ter realiseren, zoals dat zou zijn besproken als onderdeel van de omgevingsdialoog, waardoor inkijk grotendeels wordt beperkt. Deze bomenwand wordt terug verwacht in de plannen, die reclamanten thans niet zien.

Een van de reclamant stelt dat in het eerste plan van architect DAT (2021) wordt aangegeven dat aan de parkeerkoffer Aartshertogenlaan tussen bestaande bomen en de zone waar de entree komt, nog een boom geplant wordt. Dit geeft minder inkijk in de tuinen aan de Aartshertogenlaan en zien ze graag terug in het plan. Verder is volgens reclamant niet duidelijk welk soort afscheiding geplaatst gaat worden tussen de aangrenzende tuinen en de parkeerplaats.

Reclamanten stellen dat bovengenoemde interventies deels op het niveau van latere uitwerking liggen. Tegelijkertijd zijn het voor reclamanten zaken die van belang zijn om überhaupt mee te kunnen gaan in deze grote verandering. Daarom de hoop en verwachting dat de gemeenteraad Brabant Wonen de opdracht meegeeft om met deze punten rekening te houden bij de verdere uitwerking.

Reactie

Het plangebied ligt in een stedelijk gebied. Enige inkijk naar naastgelegen percelen is inherent aan het wonen in een stedelijk gebied. Daarnaast is de afstand tussen de naastgelegen woningen en de nieuwbouw circa 17 meter. Dit is een ruime afstand in een stedelijk gebied en daarmee wordt het eventuele verlies in privacy niet onevenredig groot geacht. Bovendien bevindt de nieuwbouw zich niet binnen een afstand van 2 meter van de grenslijn van naastliggende woningen, waarmee ook wordt voldaan aan de voorwaarden uit het BW (zie art. 5:50 BW).

Conclusie

Zienswijzen zijn ongegrond en geven geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

2.8 Sociale veiligheid, overlast en verloedering

Reclamanten maken zich zorgen over het gebruik van de parkeerplaats. Zij stellen dat zeker met aan de achterzijde in de plannen opgenomen zitelementen en eventueel een overkapping voor de achteringang en bergingen het een plek kan worden waar mensen rondhangen die andere bedoelingen hebben dan gezellig en rustig samen zijn. Dit kan ook een impact hebben op de ervaren veiligheid en mogelijk (geluids)overlast veroorzaken. Reclamant verzoekt voorts om handhaving omtrent de uitstraling van de nieuwbouw en het voorkomen van verloedering. Graag ziet reclamanten dat BrabantWonen zorgdraagt voor een interne beheerder van het complex die aangesproken kan worden indien bewoners zich niet aan de huisregels houden. Denk aan fietsen in het berghok, winkelwagentjes en huisvuil dat rondslingert.

Reactie

Het gedeelte van het plangebied gelegen aan de achterkant van het appartementengebouw (kant van parkeerplaats) is in eigendom van Brabant Wonen en behoort tot 'eigen terrein'. Dit betekent dat het bedoeld is voor gebruik door bewoners van het appartementengebouw en niet bedoeld is als openbaar gebied. Verder heeft BrabantWonen wijkbeheerders en woonconsulenten in dienst. De wijkbeheerders zijn het eerste aanspreekpunt voor huurders van BrabantWonen en haar samenwerkingspartners in de wijk. Zij zijn zichtbaar, begeleiden bewoners bij het betrekken of verlaten van hun woning, signaleren (mogelijke) probleemsituaties op tijd en participeren bij eventuele overlast voor de omgeving. Samen met de huurders streven zij naar een optimaal woon- en leefklimaat. Ook de woonconsulenten dragen bij aan de veiligheid in de buurt en de wijk. Zij lossen bijvoorbeeld zwaardere overlastproblemen op bij en tussen bewoners. Daarbij werken zij samen met diverse collega's die in de wijk werken en hebben zij veel contact buiten met externe organisaties. Van politie en zorgorganisaties tot en met gemeenten en advocaten: zij werken met hen samen en weten tot gezamenlijke oplossingen te komen voor complexe problematiek in de wijk. Verder verdient het opmerking dat als er overlast zou zijn hetzelfde geldt als anders bij woningen: ga in gesprek met uw bureu. Bij structurele overlast kan dit gemeld worden aan de betreffende wijkbeheerder van BrabantWonen (zie website www.brabantwonen.nl, zoekterm: wijkbeheer).

Conclusie

Zienswijzen zijn ongegrond en geven geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

2.9 Eventuele overlast en schade omtrent bouwwerkzaamheden

Reclamanten hebben gevraagd om meer concrete informatie over de duur en mate van de overlast tijdens de bouwwerkzaamheden. Tot op heden is dit niet nader uitgewerkt. Graag ontvangen reclamanten meer concrete informatie over de stappen die gezet zullen worden om eventuele schade aan de nabijgelegen woningen te voorkomen en, indien er toch sprake van is, te herstellen. Wordt er bijvoorbeeld een inventarisatie gedaan van de situaties vooraf? En daarnaast willen reclamanten graag weten wat we kunnen verwachten van duur en overlast van de sloop- en bouwwerkzaamheden. De beleving van de overlast is immers anders als dit plaatsvindt in het 'tuinseizoen' dan in het najaar en de winter.

Reactie

Op dit moment is nog niet volledig duidelijk wanneer de bouwwerkzaamheden zullen aanvangen. Bovendien moet nog een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen worden aangevraagd door initiatiefnemer. Over de duur en mate van de overlast tijdens de bouwwerkzaamheden kan derhalve nog geen concrete informatie worden gegeven. Wat betreft de sloop- en bouwwerkzaamheden is het uitgangspunt dat tijdens het uitvoeren daarvan geen schade aan de directe omgeving ontstaat. Indien bij het uitvoeren van bouwwerkzaamheden desondanks wel schade ontstaat, dan kan de bouwer en/of aannemer als partij die de daadwerkelijke bouwwerkzaamheden verricht (en dus de schade veroorzaakt), daarop aangesproken worden. De gemeente is daar geen partij in. Brabant Wonen heeft aangegeven dat zij de aannemer altijd, voorafgaand aan de werkzaamheden, een vooropname van naburige gebouwen en objecten (een zogenaamde nulmeting) laten uitvoeren. De aannemer is ook doorgaans verzekerd voor schade als gevolg van door hem verrichte sloop- en bouwwerkzaamheden.

Onderwerpen	Inhoud zienswijzen	ZW	Antwoord op zienswijze
<i>Uiterlijk van beoogde bebouwing</i>	Volgens reclamanten mist de beoogde bebouwing creativiteit. De locatie vraagt om een poortgebouw vanaf de rotonde richting de Graafseweg. Ook de vorm van het beschikbare kavel nodigt uit tot andere vormen dan alleen vierkanten en rechthoeken. De materialisatie en detaillering van de gevel zou rijker uitgevoerd dienen te worden om aansluiting te vinden bij de straatgevel van de Graafseweg. Ook geven reclamanten aan dat de beoogde bebouwing zou worden uitgevoerd in zeer lichte gevelstenen. Die sluiten esthetisch allesbehalve aan bij de rest van de bebouwing aan Graafseweg en Aartshertogenlaan. Het is volgens reclamanten een eenvoudig, sober, functioneel en goedkoop ontwerp geworden. Volgens reclamanten is het ook een gemiste kans dat het huidig gebouw niet getransformeerd wordt. Zowel vanwege de bestaande kenmerkende architectuur als vanuit duurzaamheidsoverwegingen zou dat een uitdagende opgave zijn geweest.	1	Zie thema 'Uiterlijk van beoogde bebouwing' (par. 2.1)

Gevelbekleding	In het plan wordt gemeld dat het ontwerp rekening houdt met de bestaande bebouwing aan de Graafseweg en de Aartshertogenlaan door een gelaagde opbouw vanuit die zijden. De gevelbekleding doet dat niet: op de afbeeldingen van het ontwerp in het plan zagen wij dat de bouw wordt uitgevoerd in zeer lichte gevelstenen. Die sluiten esthetisch allesbehalve aan bij de rest van de bebouwing aan Graafseweg en Aartshertogenlaan. Dat geldt natuurlijk ook voor het betonnen gedrocht dat de locatie nu ontsiert. Een mooie kans om een welstandsmissie uit het verleden recht te zetten en de nieuwe bebouwing uit te voeren in een steensoort en metselwerk die beter in de omgeving passen. Een goed voorbeeld daarvan is te vinden in de nieuwbouw op de kruising van de Merwedelaan en de Rijnstraat (de voormalige locatie van Rudi v.d. Zande).	3	Zie thema 'Uiterlijk van beoogde bebouwing' (par. 2.1)
Hoogte	Volgens reclamant is de geplande bebouwing weliswaar gelaagd maar vormt zeker aan de noord- en zuidzijde een hoge wand die qua hoogte meer afsteekt bij de omgeving dan het bestaande kantoorpand, dat op de hoogste verdiepingen verder terugspringt. Een verdieping minder zou beter in de omgeving passen.	3	Zie thema 'Hoogte van beoogde bebouwing' (par. 2.2)

Inrichtingenniveau	Reclamant stelt dat een goed inrichtingsniveau wordt nagestreefd, maar vraagt zich af wat er gebeurt als aan het einde van de uitvoeringsfase een financieel tekort ontstaat. Wordt dan minder groen geplant of wordt initiatiefnemer verplicht alsnog aan het inrichtingsniveau te voldoen?	7	Voor de beoogde ontwikkeling aan de Graafseweg 294 is een inrichtingsplan gemaakt met veel groen (zie bijlage 2 bij de toelichting van het bestemming). De groene inrichting bestaat onder andere uit een groene rand rondom het gebouw, een gezamenlijke binnentuin en een groene parkeerhof. Met initiatiefnemer zijn over de uitvoering en nakoming van het inrichtingsplan afspraken overeengekomen in een anterieure overeenkomst
Groenstructuur / Bomen	De conclusie van de Boomeffectenanalyse stelt dat een verboden zone wordt ingesteld of de bestaande bomen verplant moeten worden. Reclamant vraagt zich af voor welke optie wordt gekozen. In de plannen staan nog steeds bestaande bomen ingetekend. Indien bomen worden verplaatst, verzoekt reclamant om tenminste vergelijkbare (grote) bomen terug te plaatsen welke ook kunnen fungeren als 'bomenbuffer'.	10	Uiteindelijk wordt bij de realisatie van de ontwikkeling een aanleg van de openbare ruimte de keuze gemaakt. Wanneer bomen worden verplaatst is het uitgangspunt dat vergelijkbare bomen worden teruggeplaatst.
Geluid balkons	Reclamanten merken op dat in het beoogde appartementengebouw naar straat gerichte balkons zijn ingetekend. Daarvan zou een zekere geluidshinder te verwachten zijn. Reclamant stelt derhalve de vraag of in het plan genoemde geluidsisolatie m.b.t. het wegverkeer ook andersom effectief zal zijn.	3	De te realiseren geluidsisolatie van de gevels, balkonafscherming (beglazing) en absorptiemateriaal onder de balkons dragen bij aan de te ondervinden geluidsbelasting in de woning als ook op het balkon. Eveneens heeft dit een positief effect op de verspreiding c.q. het tegenhouden van geluid vanaf de woning naar de omgeving. Kortom is het antwoord ja, de geluidsisolatie werkt ook andersom

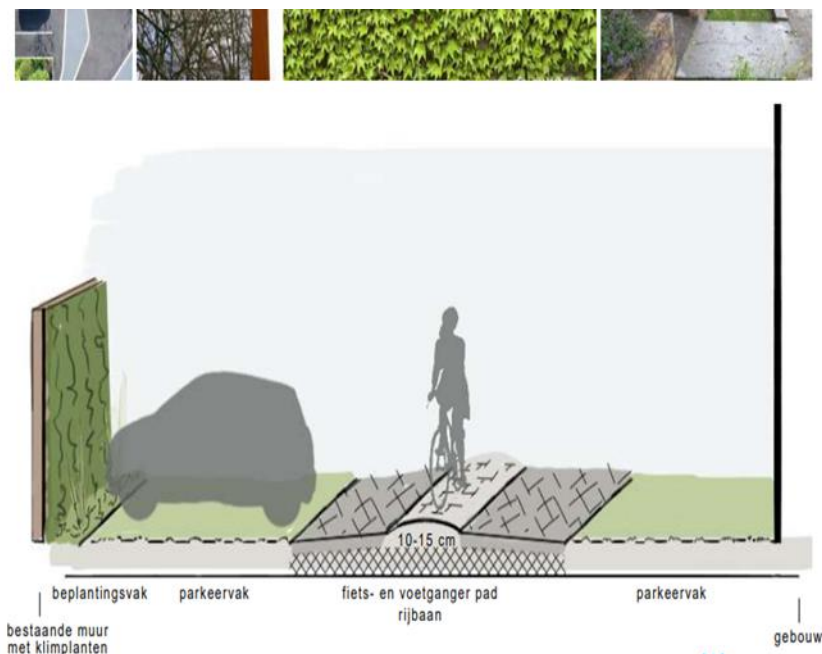
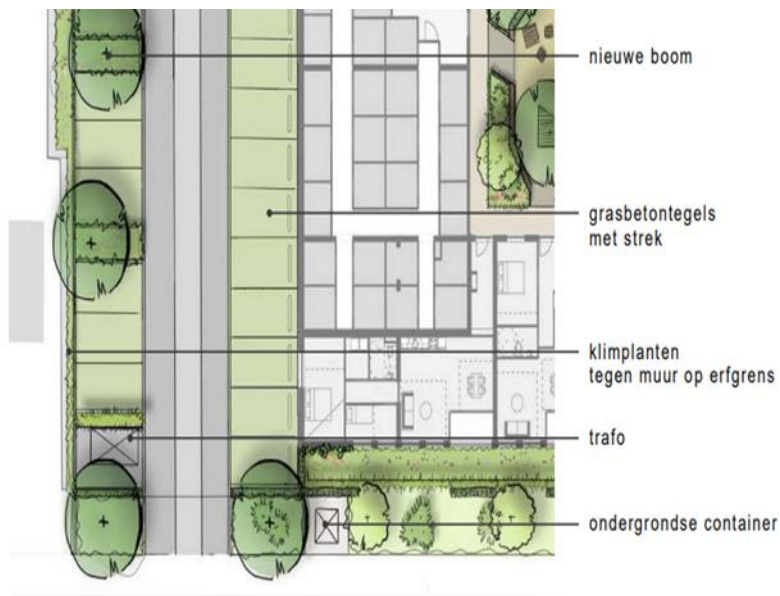
			effectief.
--	--	--	------------

Overlast parkerende auto's	Volgens reclamant is geen aandacht besteed aan de mogelijke trillingen, CO2-uitstoot of geluidsoverlast die veroorzaakt wordt door de parkerende en rijdende auto's in parkeerplaatsen. Hoe worden de effecten hiervan aanschouwd?	7	Trillingen In paragraaf 5.4 van de toelichting van het bestemmingsplan is ingegaan op het aspect trillingen. Vanuit het plangebied is niet te veronderstellen dat er trillingen zullen worden veroorzaakt. Dit mede gelet op de lage snelheid en het gewicht van de personenauto's in relatie met de (nieuwe) aanleg van de parkeerplaatsen en de weg naar deze parkeerplaatsen. Er zal geen sprake zijn van oneffenheden die noemenswaardige trillingen in de bodem veroorzaken. CO2-uitstoot In paragraaf 5.7 van de toelichting van het bestemmingsplan is het aspect lucht nader onderbouwd. De appartementen worden gasloos gebouwd, waardoor er geen verbranding van fossiele brandstoffen plaatsvindt voor de verwarming van het gebouw. Dit is omschreven in paragraaf 5.12 duurzaamheid onder punt 2 CO2-neutrale omgeving. CO2 komt bij deze planontwikkeling uitsluitend vrij door verkeersbewegingen en dan vanwege de verbranding van fossiele brandstof (benzine, diesel en/of gas). Aangezien het plan relatief klein is draagt
--	---	----------	--

			het niet in betekenende mate bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. De CO2-uitstoot ten gevolge van dit plan is zeer gering en derhalve niet relevant. Om deze uitstoot zoveel als mogelijk te voorkomen worden er op de parkeerplaats voorzieningen getroffen voor de aanleg van laadpalen voor elektrische auto's. Geluidsoverlast rijdende en parkerende auto's in parkeerplaatsen In het akoestisch onderzoek weg- en railverkeerslawaaï, d.d. 14 juli 2022, zoals weergegeven in bijlage 8 van de toelichting, is het geluid van de parkeerplaatsen inzichtelijk gemaakt middels wegbron 11 (zie pagina 27 van rapportage akoestisch onderzoek en onderstaande uitsnede).
--	--	--	--



		Uit de rekenresultaten, zoals weergegeven in bijlage 4 van het akoestisch onderzoek, is te herleiden dat de geluidsbelasting afkomstig van de binnenplanse weg (ofwel wegbron 11 met 220 verkeersbewegingen per dag) niet hoger is dan 43,4 dB op de gevel van het appartementengebouw. Aangezien de omliggende woningen verder weg liggen dan het eigen appartementengebouw ten opzichte van deze wegbron, is redelijkerwijs aan te nemen dat de geluidsbelasting in de omgeving niet hoger zal zijn. Een geluidsbelasting van 43 dB op de gevel van een geluidsgevoelig gebouw is acceptabel en aanvaardbaar en zal niet leiden tot geluidsoverlast. Tevens blijkt uit de terreininrichting, zie bijlage 2 van de toelichting, dat er sprake is van een muur met klimplanten op de erfgrens welke geluid afkomstig van de parkeerplaats zal tegen houden waardoor de geluidsbelasting op de gevel van de hier achterliggende woning lager zal uitvallen. Zie uitsnede onderstaande figuur:
--	--	---



Duurzaamheid	Reclamanten geven aan dat de ingrijpende verbouwing van het pand dat momenteel dienst doet als hoofdkantoor voor Brabant Wonen en dat in eigendom blijft van Brabant Wonen kansen biedt voor verduurzaming, die niet zouden zijn verkend. Brabant Wonen is een professionele en maatschappelijke partij, die naast een bouwambitie ook een duurzaamheidsambitie heeft. Hierbij biedt de ervaring en draagkracht van Brabant Wonen een unieke kans om samen met de omwonenden van het pand een slag te slaan in verduurzaming van object en wijk. Hierbij valt te denken aan bijvoorbeeld	2, 7	Zie thema 'Duurzaamheid' (par. 2.3)

	duurzame opwekking van energie, opslag van energie (Warmte-Koude) of laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen. Dit begint met een goede inventarisatie van opties en kansen, met omwonenden en belanghebbenden (bijvoorbeeld Duurzaam Hintham).		
--	---	--	--

Autoparkeren	Parkeerdrukmeting Volgens reclamanten houdt de gemeente in het ontwerpbestemmingsplan onvoldoende rekening met de te verwachten veranderende parkeerdruk voor de omgeving door de wijziging van de locatie van kantoorfunctie naar woonfunctie. De parkeerdrukmeting zou bovendien niet gedurende juiste tijden en dagen zijn gedaan en zouden verkeerde en verschillende aantallen van parkeerplaatsen op eigen terrein en in de openbare ruimte zijn aangehouden. Een eigen inventarisatie van reclamanten leidt tot een lager aantal beschikbare plekken in het aangegeven openbare gebied (tekening in rapport Goudappel) dan de 92 plekken waarmee Goudappel rekent. Verder merken reclamanten op dat in het parkeeronderzoek geen rekening wordt gehouden met regelmatige voetbalwedstrijden in de Vliert van FC Den Bosch, wat het drukker maakt in de straten. Bovendien is de verkeersdrukmeting in de coronaperiode uitgevoerd. Hierdoor zou een herijking van het parkeeronderzoek in 2023 in elk geval op zijn plaats zijn. Aantal benodigde parkeerplekken Volgens reclamanten moet het uitgangspunt zijn 'minimaal 1 parkeerplek per appartementen op eigen	3, 4, 5, 7, 9	Zie thema 'Autoparkeren' (par. 2.4)
---------------------	---	---------------------	-------------------------------------

	terrein of in het gebouw zelf'. En wat ook gebruikelijk is bij alle nieuwbouwprojecten om deze te voorzien met een ondergrondse parkeergelegenheid. En wat ook gebruikelijk is bij alle nieuwbouwprojecten om deze te voorzien met een ondergrondse parkeergelegenheid. Parkeren eigen terrein en openbaar gebied Volgens reclamanten is het uitgangspunt van de parkeernormering dat bij ontwikkelingen in stedelijk gebied geldt: parkeren op eigen terrein, dan wel in en op bestaande niet tot de openbare ruimte behorende parkeervoorzieningen. Pas als blijkt dat de parkeervraag niet op eigen terrein kan worden opgelost zijn alternatieven bespreekbaar. In het rapport lezen reclamanten echter een wensbeeld dat de parkeerplaatsen ook worden opgelost in openbaar gebied. Eventuele verslagen van gesprekken over alternatieven zijn niet te herleiden. De parkeerpieken worden dus over de woonwijk uitgerold. Volgens reclamanten mist de onderbouwing van de keuze voor openbare parkeerplaatsen.		
--	---	--	--

	Voorstel Aartshertogenlaan Voorgesteld wordt om extra parkeerplaatsen te maken in de Aartshertogenlaan achter het panna-veldje. Wanneer de gemeente blijft bij het standpunt van parkeren in de omgeving, stellen reclamanten voor een evaluatiemoment af te spreken, mochten de berekeningen en uitgangspunten in de praktijk toch niet afdoende zijn. Andere oplossing bij een te hoge parkeerdruk zouden volgens reclamanten alsnog extra parkeergelegenheid zijn of een vergunningshoudersregeling in de wijk voor bewoners en bezoekers.		
--	---	--	--

Verlichting	Volgens reclamanten is geen onderbouwing gegeven (wel een schijnrichting) op de verlichting van de parkeerplaats. In welke hoogte en hoeveelheid worden deze aangebracht? Reclamanten stellen ook de vraag om welke wijze invulling wordt gegeven aan verlichting waardoor deze niet op de omgeving maar naar binnen het plangebied is gericht.	7, 10	De hoeveelheid en de hoogte van de verlichting op de parkeerplaats wordt op een later moment, voorafgaand aan de realisatie van het parkeerterrein, geregeld. Het uitgangspunt blijft ten alle tijden dat bij de plaatsing van de verlichting op het parkeerterrein rekening wordt gehouden met omliggende woningen door de verlichting niet op de omgeving maar naar binnen het plangebied te richten. Er zal ten opzichte van de huidige situatie daarom geen exponentiële toename zijn in de mate van hinder door licht op de directe omgeving.
--------------------	---	-------	---

Veiligheid	Inrichting achterzijde parkeerplaats Reclamant stelt dat in het eerste plan van architect DAT (2021) wordt aangegeven dat aan de parkeercoffer Aartshertogenlaan tussen bestaande bomen en de zone waar de entree komt, nog een boom geplant wordt. Dit geeft minder inkijk in de tuinen aan de Aartshertogenlaan en zien ze graag terug in het plan. Verder is volgens reclamant niet duidelijk welk soort afscheiding geplaatst gaat worden tussen de aangrenzende tuinen en de parkeerplaats. Veiligheid Reclamant vreest voor een auto die kan doorschieten vanaf de parkeerplaats, gelegen aan de Aartshertogenlaan, naar het aangrenzende perceel. Achter de reeds aanwezig hederahaag grenst een terras en speelruimte voor kinderen. Daarnaast stelt reclamant dat uitlaatgassen die door de hederahaag zullen komen voor een afname in luchtkwaliteit zorgen. In het omgevingsdialoog is een muur als erfafscheiding besproken, zoals deze ook bestaat tussen de aangrenzende erven en de Graafseweg-kant. In de plannen ziet reclamant hier niks over terugkomen.	10	Uiteindelijk is weloverwogen gekozen voor het inrichtingsplan zoals is opgenomen in bijlage 2 bij de toelichting van het bestemmingsplan. In het inrichtingsplan zijn het ontmoeten bij de entrees en in de gezamenlijke binnentuin belangrijke uitgangspunten. Voorts komen er op het moment dat gestart wordt met de bouwwerkzaamheden en de inrichting van de openbare ruimte, verkeerselementen op de parkeerplaats aan de kant van de Aartshertogenlaan ter voorkoming van doorschietende auto's. Verder heeft Brabant Wonen met de bewoners van de aangrenzende woning aan de Aartshertogenlaan afgesproken om op een later moment (omdat eventuele realisatie pas bij de uitvoering van de nieuwbouw zal plaatsvinden) te bekijken of zij gezamenlijk een muur kunnen laten bouwen als erfafscheiding, vergelijkbaar met de muur gelegen aan het perceel aan de Graafseweg. Dit is ook zo vastgelegd in het gespreksverslag van 26 mei 2021, bijgevoegd in het verslag omgevingsdialoog in bijlage 19 bij de toelichting van het bestemmingsplan.
--------------------------	---	-----------	--

Privacy	Reclamanten attenderen op het aantal balkons en verzoeken om dit maximum te houden. Bovendien zouden de balkons een flinke inperking op privacy betekenen voor omwonende en toekomstige bewoners van de beoogde bebouwing. De oplossing wordt opgedragen om een 3-meter-hoge bomenwand ter realiseren, zoals dat zou zijn besproken als onderdeel van de omgevingsdialoog, waardoor inkijk grotendeels wordt beperkt. Deze bomenwand wordt terug verwacht in de plannen, die reclamanten thans niet zien. Een van de reclamant stelt dat in het eerste plan van architect DAT (2021) wordt aangegeven dat aan de parkeercoffer Aartshertogenlaan tussen bestaande bomen en de zone waar de entree komt, nog een boom geplant wordt. Dit geeft minder inkijk in de tuinen aan de Aartshertogenlaan en zien ze graag terug in het plan. Verder is volgens reclamant niet duidelijk welk soort afscheiding geplaatst gaat worden tussen de aangrenzende tuinen en de parkeerplaats. Reclamanten stellen dat bovengenoemde interventies deels op het niveau van latere uitwerking liggen. Tegelijkertijd zijn het voor reclamanten zaken die van belang zijn om überhaupt	7, 10	Zie thema 'Privacy' (par. 2.7)
-----------------------	--	--------------	---------------------------------------

	mee te kunnen gaan in deze grote verandering. Daarom de hoop en verwachting dat de gemeenteraad Brabant Wonen de opdracht meegeeft om met deze punten rekening te houden bij de verdere uitwerking.		
--	--	--	--

Fietsparkeren	Reclamanten stellen over het fietsparkeren het volgende. BrabantWonen gaat er vanuit dat alle bewoners dagelijks hun fiets in de berging zullen zetten en dat de fietsenstalling buiten enkel door bezoekers zal worden gebruikt. Dit lijkt een naïef uitgangspunt. Mensen willen immers hun berging waarschijnlijk ook voor andere zaken gebruiken, aangezien het kleine woningen betreft. Daarnaast zijn er ook mensen die een scooter hebben, waardoor de ruimte al wordt beperkt. En bovendien geldt ook hier dat mensen geneigd zijn om de makkelijkste optie te gebruiken, dus de stalling buiten. Als er voor 45 woningen 1 á 2 fietsen zijn en daar bovenop nog fietsen voor gasten, dan zijn de twintig plekken waarin wordt voorzien te weinig. Fietsen die buiten rekken staan geven een rommelig beeld. Uit de psychologie weten we dat mensen minder geneigd zijn om goed voor hun omgeving te zorgen als het er rommelig uit ziet, dan als het er netjes uit ziet. Kortom, wat ons betreft hoort ook hier nog een goede oplossing voor te komen.	8	Zie thema 'Fietsparkeren' (par. 2.5)
----------------------	---	---	--------------------------------------

Verkeersontsluiting- en bewegingen	<u>Verkeersontsluiting</u> De parkeerplaats heeft 2 ingangen: één aan de Graafseweg-zijde en één aan de Aartshertogenlaan-zijde. Volgens reclamanten staat in het ontwerpbestemmingsplan niet duidelijk waarom de keuze is gemaakt om ook een ingang voor de parkeerplaats aan de Aartshertogenlaan-zijde te maken. Voorstel van reclamanten: houdt 1 ingang voor de parkeerplaats aan de Graafseweg, daarmee komt het verkeer direct aan bij het nieuwe appartementencomplex. De weg aan de Graafseweg is volgens reclamanten ook beter berekend op verkeersstromen met een speciale ingang vanaf de rotonde. Tevens is voor parkeerders dan ook in één oogopslag helder waar nog een vrije plek is, om zoekend verkeer zoveel mogelijk te beperken. Verder moet in het ontwerp ook geborgd worden dat overlast, door bv. inschijnende autolampen, zoveel mogelijk wordt beperkt voor de burens van Graafseweg 292 en dat voetgangers/kinderen veilig zijn op de stoep. <u>Verkeer tegen de richting in</u> Volgens reclamanten ligt de toegang tot de beoogde parkeerplaats gelegen aan de Graafseweg dermate dicht bij de doorsteek vanuit de Boterweg, dat het verkeer vanuit de Boterweg wordt uitgenodigd om	6, 7, 8	Zie thema 'Verkeersontsluiting- en bewegingen' (par. 2.6)
---	--	------------	---

	een stuk tegen het verkeer in te rijden in plaats van de rotonden te nemen en zodanig de juiste doorsteek te nemen naar de parkeerplaats. Hetzelfde geldt voor de mensen die vanaf De Vliert / Hintham aan komen, omdat de ingang van de parkeerplaatsen aan de Aartshertogenlaan voor hen omrijden is. Ook daar is dus te verwachten dan mensen de onjuiste doorsteek maken naar de parkeerplaats. Een en ander lijdt volgens reclamanten tot een gevaarlijke situatie. Gekeken moet worden naar een betere ontsluiting van de punt waar de Graafseweg en Aartshertogenlaan samen komen. Dit komt in zijn geheel niet terug in de plannen. Met de wetenschap dat deze parallelweg een belangrijke route is voor kinderen om naar de speeltuin op de Aartshertogenlaan te lopen en fietsroute is voor middelbare scholieren en forensen vinden reclamanten het noodzakelijk dat alles wordt gedaan om te zorgen voor voorspelbare, veilige verkeersstromen. <u>Aantal verkeersbewegingen</u> De conclusie van het parkeeronderzoek zou volgens reclamanten onjuist zijn. Het effectenonderzoek op de verkeersbewegingen zou laten zien dat nauwelijks een toename van de		
--	---	--	--

	verkeersbewegingen te verwachten is. Reclamanten kunnen zich dit niet voorstellen. Wel degelijk zou sprake zijn van een nadelig effect op de Aartshertogenlaan ten aanzien van het aantal verkeersbewegingen. In het parkeeronderzoek worden de oorspronkelijke en nieuwe situatie met elkaar vergeleken en de conclusie is dat het aantal verkeersbewegingen per etmaal dalen van 294,2 naar 162. De vergelijking is volgens reclamanten niet 1-op-1 te maken. Waar in de oorspronkelijke situatie veruit het grootste deel van het verkeer via de Graafseweg (ventweg) de parkeerplaatsen oprijdt en ook weer verlaat, zal dat in de nieuwe situatie ongeveer de helft zijn. Voor de rest van de bewegingen geldt dat aangereden dient te worden via de Rogier van der Weydenstraat naar de Aartshertogenlaan om daar de parkeerplaatsen aan Aartshertogenlaan-zijde te bereiken. Dat betekent voor die wegen juist een toename van ruim 150%. De conclusie die getrokken wordt, is daarmee voorbarig. Slechts een enkele keer wordt de invalideparkeerplaats van het Vicky Brownhuis gebruikt, welke op de Aartshertogenlaan ligt. De overige parkeerplaatsen van Vicky Brown liggen in de algemene verdiepte parkeerplaatsen van		
--	---	--	--

	BrabantWonen. Wanneer men rekt met 90% dat nu via de Graafseweg aanrijdt, en straks 53%, komt je uit op een toename van 159% voor de wijk. Rekenen we met 95%, dan gaat het om een toename van 400%. Verder is in het plan geen aandacht voor de verkeersstromen en wat dat betekent voor overlast en verkeersveiligheid.		
--	--	--	--

	Verkeer tegen de richting in Volgens reclamanten ligt de toegang tot de beoogde parkeerplaats gelegen aan de Graafseweg dermate dicht bij de doorsteek vanuit de Boterweg, dat het verkeer vanuit de Boterweg wordt uitgenodigd om een stuk tegen het verkeer in te rijden in plaats van de rotonden te nemen en zodanig de juiste doorsteek te nemen naar de parkeerplaats. Hetzelfde geldt voor de mensen die vanaf De Vliert / Hintham aan komen, omdat de ingang van de parkeerplaatsen aan de Aartshertogenlaan voor hen omrijden is. Ook daar is dus te verwachten dan mensen de onjuiste doorsteek maken naar de parkeerplaats. Een en ander lijdt volgens reclamanten tot een gevaarlijke situatie. Gekeken moet worden naar een betere ontsluiting van de punt waar de Graafseweg en Aartshertogenlaan samen komen. Dit komt in zijn geheel niet terug in de plannen. Met de wetenschap dat deze parallelweg een belangrijke route is voor kinderen om naar de speeltuin op de Aartshertogenlaan te lopen en fietsroute is voor middelbare scholieren en forensen vinden reclamanten het noodzakelijk dat alles wordt gedaan om te zorgen voor voorspelbare, veilige verkeersstromen. Juist ook voor de zwakkere verkeersdeelnemers als kinderen, voetgangers en fietsers.		
--	--	--	--

	Aantal verkeersbewegingen De conclusie van het parkeeronderzoek (bijlage 1 bij toelichting ontwerpbestemmingsplan) zou volgens reclamanten onjuist zijn. Het effectenonderzoek op de verkeersbewegingen zou laten zien dat nauwelijks een toename van de verkeersbewegingen te verwachten is. Reclamanten kunnen zich dit niet voorstellen. Wel degelijk zou sprake zijn van een nadelig effect op de Aarshertogenlaan ten aanzien van het aantal verkeersbewegingen.		
--	---	--	--

	In het parkeeronderzoek (bijlage 1 bij toelichting ontwerpbestemmingsplan) worden de oorspronkelijke en nieuwe situatie met elkaar vergeleken en de conclusie is dat het aantal verkeersbewegingen per etmaal dalen van 294,2 naar 162. De vergelijking is volgens reclamanten niet 1-op-1 te maken. Waar in de oorspronkelijke situatie veruit het grootste deel van het verkeer via de Graafseweg (ventweg) de parkeerplaatsen oprijdt en ook weer verlaat, zal dat in de nieuwe situatie ongeveer de helft zijn. Voor de rest van de bewegingen geldt dat aangereden dient te worden via de Rogier van der Weydenstraat, het 53rd Welsh Divisionplein naar de Aartshertogenlaan om daar de parkeerplaatsen aan Aartshertogenlaan-zijde te bereiken. Dat betekent voor die wegen juist een toename van ruim 150%. De conclusie die getrokken wordt, is daarmee voorbarig. Helemaal gezien dit eerdere statement: "Deze weg, bedoeld voor bestemmingsverkeer, is een rustige weg." Veel kinderen uit de straat en uit de buurt steken over van de stoep naar het Aartshertogenpark waar een speeltuin is. Slechts een enkele keer wordt de invalideparkeerplaats van het Vicky Brownhuis		
--	--	--	--

	gebruikt, welke op de Aartshertogenlaan ligt. De overige parkeerplaatsen van Vicky Brown liggen in de algemene verdiepte parkeerplaatsen van BrabantWonen. Wanneer men rekent met 90% dat nu via de Graafseweg aanrijdt, en straks 53%, kom je uit op een toename van 159% voor de wijk. Rekenen we met 95%, dan gaat het om een toename van 400%. Verder is in het plan geen aandacht voor de verkeersstromen en wat dat betekent voor overlast en verkeersveiligheid. Reclamanten stellen ook dat het aantal verkeersbewegingen anders verdeeld worden dan thans het geval is. Mede omdat de parkeerplaatsen op een andere plek komen te liggen dan nu het geval is.		
--	--	--	--

Afvalcontainers	De positionering van de ondergrondse afvalcontainer is voor reclamant een belangrijk thema. Deze staat nu ingetekend aan de zijde van de Graafseweg. Het is belangrijk dat deze niet dichterbij de woningen van de burens komt i.v.m. stankoverlast. En daarnaast dat er goed beheer gevoerd wordt op het gebruik. We zien immers geregeld dat er afval naast ondergrondse containers wordt geplaatst en ook dat kan aanleiding zijn voor verdere verrommeling, waardoor de leefbaarheid in het gebied kan worden.	7	De plek van de afvalcontainers is bepaald in overleg met de Afvalstoffendienst. Voor verdere beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar het thema 'Sociale veiligheid, overlast en verloedering' (par. 2.8).
------------------------	--	---	---

Omgevingsdialoog	Van een goed omgevingsdialoog kan volgens reclamant niet worden gesproken. Het ontwerpbestemmingsplan zou er voor gevoel van reclamant ineens zijn en doen vermoeden dat nog stel voor de invoering van de omgevingswet dit bestemmingsplan in procedure wordt gebracht.	7	Bij het opstellen van onderhavig bestemmingsplan is de omgeving uitgebreid betrokken. In bijlage 19 bij de toelichting van het bestemmingsplan is het eindverslag van het omgevingsdialoog gevoegd, waarin is terug te lezen hoe het omgevingsdialoog is gevoerd en wat is gedaan met de ontvangen reacties. Gekozen is om alle belanghebbenden in de directe omgeving van de Graafseweg 294 te betrekken bij het omgevingsdialoog. Zo is in het begin van 2021 een online informatiebijeenkomst met de omgeving gevoerd, waarin de toekomst van het kantoorpand aan de Graafseweg 294 is gepresenteerd. Er is uitgebreid gelegenheid gegeven om vragen te stellen. Alle genodigden hebben nadien een redactioneel verslag van de informatieavond verkregen met nog eens antwoord op alle gestelde vragen. Voorts is tussen BrabantWonen en DAT Architecten enerzijds en de bewoners van de direct aangrenzende woningen van het plangebied anderzijds een digitaal overleg gevoerd. Aspecten over privacy, verkeer, afvalinzameling en verrommeling zijn uitgebreid besproken alsmede daarover afspraken gemaakt. Tot slot is medio 2021 een inloopavond in het kantoorpand aan de Graafseweg 294 gehouden. BrabantWonen
-------------------------	--	---	---

			presenteerde het aangepaste ontwerp (daar naar aanleiding van de wensen van de omgeving aanpassingen in het ontwerp zijn gedaan door BrabantWonen) van de nieuwbouwplannen aan de omwonenden. Verder heeft BrabantWonen op haar website het eindverslag van het omgevingsdialoog gepubliceerd en het onafhankelijk onderzoek van Coffeng Goudappel over de verkeers- en parkeerdruk geplaatst. Gelet op voorgaande is ons inziens sprake van een goed omgevingsdialoog in het licht van de ontwikkeling.
--	--	--	--

Relatie gebiedsontwikkeling Station Oost	Reclamant vraagt zich af welke relatie is gelegd met gebiedsontwikkeling Station Oost.	7	Onderhavige ontwikkeling heeft specifiek betrekking op het perceel grond gelegen aan de Graafseweg 294 en de directe omgeving. Derhalve eis geen relatie gelegd met de gebiedsontwikkeling Station Oost.
Wnb-vergunning	In het plan is gesteld dat het aannemelijk is dat zich vleermuizen in het gebouw nestelen. Reclamanten geven aan dat in eigen tuin elk avond minimaal 2 vleermuizen actief zijn. Reclamant vraagt zich af welke gevolgen dit heeft voor de aanvraag van de Wnb vergunning en welke vigerende maatregelen genomen worden t.a.v. de beschermende diersoorten.	7	Verrichte onderzoeken Door onderzoeksbureau Econsultancy is in april 2021 een Quickscan Wet natuurbescherming uitgevoerd (rap. nr. 15572.005, d.d. 29 april 2021). Het volledige onderzoeksrapport is opgenomen in bijlage 13 bij de toelichting van het bestemmingsplan. Naar aanleiding van de resultaten uit de Quickscan bleek een aanvullend onderzoek naar vleermuizen benodigd. Door Econsultancy is een aanvullend ecologisch onderzoek uitgevoerd en beschreven in de rapportage "Aanvullend ecologisch onderzoek Graafseweg 294 te 's-Hertogenbosch", (rap. nr. 15572.010, d.d. 29 augustus 2022). De rapportage is opgenomen als bijlage bij de toelichting van het bestemmingsplan. Econsultancy concludeert dat in de bebouwing op de onderzoekslocatie geen rust- en/of voortplantingsplaats van vleermuizen is vastgesteld. Daarnaast is geen essentieel foerageergebied en/of een vaste vliegroute voor vleermuizen op de onderzoekslocatie aanwezig. Bij de voorgenomen

			werkzaamheden worden dan ook geen rust- en/of voorplantingsplaatsen van vleermuizen verstoord. Derhalve is de conclusie dat overtreding van de Wet natuurbescherming ten aanzien van vleermuizen bij de voorgenomen sloop en nieuwbouw ter plaatse niet aan de orde is en derhalve geen Wnb-vergunning is vereist.
--	--	--	---

			Ondanks dat uit onderzoek is gebleken dat tijdens de bouw- en sloopwerkzaamheden diersoorten niet worden verstoord, is in het plan wel ingezet op onder meer natuur-inclusief bouwen. Onder meer door het relaiseren van nestkasten voor broedvogels en vleermuizen en insectenhôtels. Daarnaast dient ten alle tijden tijdens de sloop- en bouwwerkzaamheden voorzichtig te worden gehandeld met alle voorkomende flora en fauna (Algemene zorgplicht uit de Wet natuurbescherming).
Sociale veiligheid en overlast	Reclamanten maken zich zorgen over het gebruik van de parkeerplaats. Zij stellen dat zeker met aan de achterzijde in de plannen opgenomen zitelementen en eventueel een overkapping voor de achteringang en bergingen het een plek kan worden waar mensen rondhangen die andere bedoelingen hebben dan gezellig en rustig samen zijn. Dit kan ook een impact hebben op de ervaren veiligheid en mogelijk (geluids)overlast veroorzaken.	7, 10	Zie thema 'Sociale veiligheid en overlast' (par. 2.8)
Handhaving uitstraling nieuwbouw	Reclamant verzoekt om om handhaving omtrent de uitstraling van de nieuwbouw en het voorkomen van verloedering. Graag ziet reclamant dat BrabantWonen zorgdraagt voor een interne beheerder van het complex die aangesproken kan worden indien bewoners zich niet aan de huisregels houden. Denk aan fietsen in het berghok,	9	Zie thema 'Sociale veiligheid en overlast' (par. 2.8)

	winkelwagentjes en huisvuil rondslingert.		
Eventuele overlast en schade omtrent bouwwerkzaamheden	Reclamanten hebben gevraagd om meer concrete informatie over de duur en mate van de overlast tijdens de bouwwerkzaamheden. Tot op heden is dit niet nader uitgewerkt. Graag ontvangen reclamanten meer concrete informatie over de stappen die gezet zullen worden om eventuele schade aan de nabijgelegen woningen te voorkomen en, indien er toch sprake van is, te herstellen. Wordt er bijvoorbeeld een inventarisatie gedaan van de situaties vooraf? En daarnaast willen reclamanten graag weten wat we kunnen verwachten van duur en overlast van de sloop- en bouwwerkzaamheden. De beleving van de overlast is immers anders als dit plaatsvindt in het 'tuinseizoen' dan in het najaar en de winter.	7, 8	Zie thema 'Eventuele overlast en schade omtrent bouwwerkzaamheden' (par. 2.9)

Lijst van wijzigingen bestemmingsplan “Graafseweg 294”

**(Bijlage bij Raadsvoorstel / - besluit van de gemeente 's-Hertogenbosch
tot vaststelling van het bestemmingsplan “Graafseweg 294”)**

In het bestemmingsplan Graafseweg 294 zijn ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan de volgende wijzigingen in de regels aangebracht:

Regels

- In artikel 1 is een nieuwe begripsbepaling van een sociale huurwoning opgenomen, te weten:

1.38 sociale huurwoning

een huurwoning als bedoeld in artikel 1.1.1., eerste lid, onder d. van het Besluit ruimtelijke ordening;

- In artikel 1 is een nieuwe begripsbepaling van een huishouden opgenomen, te weten:

1.26 Huishouden

Een persoon, of groep personen die een duurzame gemeenschappelijke huishouding voert. Indien het huishouden uit 2 of meer personen bestaat, betreft het een leefvorm of samenlevingsvorm met continuïteit in de samenstelling en een onderlinge verbondenheid.

- In artikel 1 zijn een aantal begripsbepalingen gewijzigd, zodat deze in overeenstemming zijn met het Paraplubestemmingsplan woningsplitsing, verkameren en parkeren. De gewijzigde begripsbepalingen luiden als volgt:

1.27 Inwoning

Medegebruik door maximaal twee personen door bewoning van (een) kamer(s), die onderdeel uitmaakt/uitmaken van een woning, die door een ander huishouden in gebruik is.

1.29 Kamerverhuur / verkameren

Het al dan niet bedrijfsmatig verhuren of aanbieden van kamers binnen een woning, niet zijnde inwoning, waarbij kamers geen zelfstandige woonruimte vormen door het ontbreken van wezenlijke voorzieningen zoals een eigen kook- en/of wasgelegenheid en/of toilet.

1.44 Woning

Een (gedeelte van een) gebouw dat dient voor de huisvesting van één afzonderlijk huishouden, al dan niet in combinatie met inwoning door maximaal twee personen. Een woning heeft een eigen toegang en de bewoner(s) kan/kunnen deze bewonen, zonder daarbij afhankelijk te zijn van wezenlijke voorzieningen buiten die woning.

- Artikel 6 sub c en d worden samengevoegd en gewijzigd in één andere bepaling, zodat deze in overeenstemming is met het Parapluplanbestemmingsplan woningsplitsing, verkameren en parkeren. Deze samengevoegde en gewijzigde bepaling luidt als volgt:

- c. *Bij de beoordeling van een aanvraag om omgevingsvergunning voor het bouwen wordt aan de hand van de Nota Parkeernormering 2021 van de gemeente 's-Hertogenbosch bepaald of sprake is van voldoende parkeergelegenheid met dien verstande dat indien voornoemde beleidsregels gedurende de planperiode worden gewijzigd, aan de hand van die nieuwe beleidsregels wordt bepaald of er sprake is van voldoende parkeergelegenheid.*
- In artikel 4.2.2 wordt een extra sublid opgenomen om het maximaal aantal wooneenheden te borgen:
 - f. *ter plaatse van de aanduiding 'maximum aantal wooneenheden' mag het aantal woningen in het bouwvlak niet meer bedragen dan met deze aanduiding is aangegeven.*
- In artikel 4.2.2. is een uitzondering opgenomen op het bouwen binnen het bouwvlak:
 - g. *in afwijking van het bepaalde onder a mogen gebouwen van ondergeschikte aard, zoals een fietsenberging, buiten het bouwvlak worden gebouwd tot een gezamenlijke oppervlakte van 34 m² per bouwperceel; de maximale bouwhoogte van deze gebouwen is 3 meter;*
- Ten aanzien van het gebruik voor woningen is een nadere detaillering opgenomen in een nieuw artikel:

4.4.3 Nadere detaillering woningbouwcategorieën en aantallen

- a. *100% van de opgerichte woningen, zoals bedoeld in artikel 4.1 onder a. moet gebruikt worden als sociale huurwoning.*
- In artikel 4.5 onder a. is de verwijzing naar artikel 4.4.1 nader gespecificeerd door de woorden 'onder a' toe te voegen, wat resulteert in de tekst:

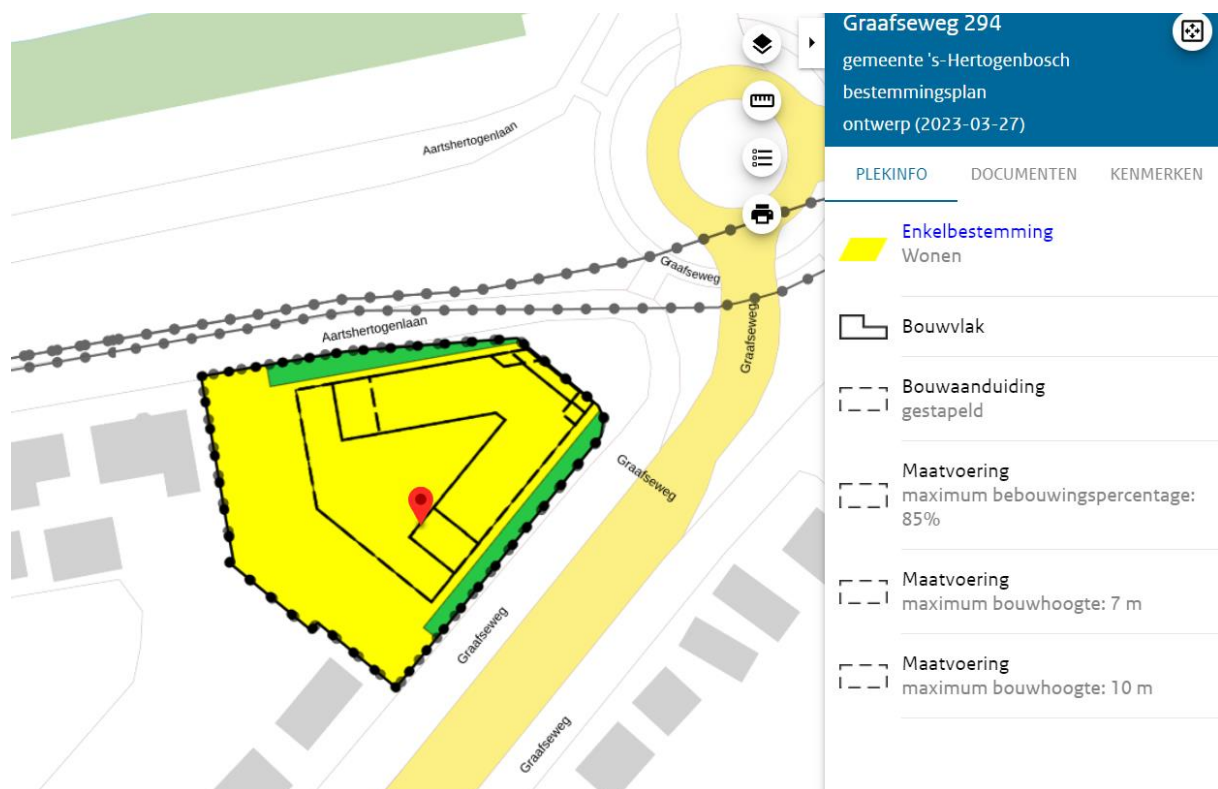
4.5 Afwijken van de gebruiksregels

- a. *Het bevoegd gezag kan met een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in 4.4.1 **onder a** voor het gebruik van ruimten binnen de woning en bijgebouwen voor een publieksaantrekkende beroeps- en bedrijfsactiviteit aan huis, onder de voorwaarden als bedoeld in 4.4.2 en onder de voorwaarde dat het gebruik niet mag leiden tot een onevenredige aantasting van de verkeers- en parkeersituatie.*

In het bestemmingsplan Graafseweg 294 zijn ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan de volgende wijzigingen in de verbeelding aangebracht:

Op de verbeelding is de nieuwe aanduiding met een 'maximum aantal wooneenheden' opgenomen. In de planregels is geregeld dat ter plaatse van de aanduiding het aantal woningen niet meer dan 45 mag bedragen.

Verbeelding bij ontwerpbestemmingsplan 'Graafseweg 294'



Verbeelding bij vastgesteld bestemmingsplan 'Graafseweg 294':

