

Willemspoort Zuid

Inhoudsopgave

Ruimtelijke onderbouwing	5
Hoofdstuk 1	Inleiding
1.1	Aanleiding
1.2	Begrenzing projectgebied
1.3	Leeswijzer
Hoofdstuk 2	Huidige situatie
2.1	Beschrijving locatie en ligging in de stad
2.2	Geldend bestemmingsplan
Hoofdstuk 3	Projectbeschrijving
3.1	Stedenbouwkundige opzet
3.2	Programma
3.3	Gebruik
3.4	Verkeer en parkeren
Hoofdstuk 4	Beleidskader
4.1	Rijksbeleid
4.2	Provinciaal beleid
4.3	Gemeentelijk beleid
Hoofdstuk 5	Milieu, duurzaamheid en waarden
5.1	Inleiding
5.2	Bedrijven en milieuzonering
5.3	Geluid
5.4	Trillingen
5.5	Verlichting
5.6	Wind
5.7	Externe veiligheid
5.8	Lucht
5.9	Bodem
5.10	Geur
5.11	Hoogspanningslijnen
5.12	Water
5.13	Duurzaamheid
5.14	Milieueffectrapportage
5.15	Ecologie
5.16	Archeologie en cultuurhistorie

Hoofdstuk 6	Economische uitvoerbaarheid	45
Hoofdstuk 7	Inspraak en vooroverleg	46
Bijlagen bij ruimtelijke onderbouwing		48
Bijlage 1	Stedenbouwkundig plan en beeldkwaliteitsplan	49
Bijlage 2	Verantwoording hoogteaccent gebouw C2	50
Bijlage 3	Windhinder	51
Bijlage 4	Parkeerbalans	52
Bijlage 5	Akoestisch onderzoek	53
Bijlage 6	Ecologische Quicscan en Natuurinclusief bouwen	54
Bijlage 7	Externe veiligheid en luchtkwaliteit	55
Bijlage 8	Bodemonderzoek	56
Bijlage 9	Waterhuishoudkundig plan en hittestress	57
Bijlage 10	Passende beoordeling stikstof, Aeriusberekingen	58
Bijlage 11	Selectieadvies Archeologie	59

Ruimtelijke onderbouwing

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De gemeenteraad van Den Bosch heeft in december 2013 de ruimtelijke kaders vastgesteld waarbinnen het Middengebied van Willemspoort verder kan worden uitgewerkt. Op basis hiervan is in 2015 voor het noordelijk deel van het Middengebied van Willemspoort een stedenbouwkundig plan en beeldkwaliteitsplan opgesteld en is hiervoor een ruimtelijke onderbouwing gemaakt.



Figuur 1.1 Deelgebied Willemspoort Midden met een noordelijke en zuidelijk deel.

In 2018 is het ruimtelijk kader voor het Middengebied van Willemspoort door de gemeenteraad gewijzigd ten aanzien van het nieuwbouwprogramma. Daarbij is besloten dat het programma aan commerciële- en zorgvoorzieningen voor het Middengebied (circa) 5000 m² is en dat het nieuwbouwprogramma voor woningen in het Middengebied (ten minste) 700 woningen is.

Het noordelijk deel is inmiddels ontwikkeld. In Willemspoort Noord zijn ruim 300 woningen gerealiseerd en circa 2.000 m² commercieel programma.

De invulling van Willemspoort Zuid completeert de ontwikkeling van het gebied Willemspoort, gelegen tussen de Vlijmenseweg en het natuurgebied de Gement.

Het stedenbouwkundig plan voor Willempoort Zuid is een uitwerking van de eerder vastgestelde kaders en voorziet in een gevarieerd woonprogramma voor verschillende doelgroepen. In totaal gaat het om circa 500 woningen en nog eens circa 2.100 m² aan aanvullend programma, waaronder zorg-gerelateerde functies.

De beoogde ontwikkeling is in strijd met het geldende bestemmingsplan. Om de voorgenomen ontwikkeling mogelijk te maken is deze ruimtelijke onderbouwing opgesteld, als voorbereiding op de uitgebreide afwijkingsprocedure.

1.2 Begrenzing projectgebied

Het projectgebied wordt begrensd door de Randweg en de Henri Dunantstraat. Het projectgebied is kadastraal bekend als gemeente 's-Hertogenbosch, sectie F nummer 3021. Het kadastrale perceel heeft een oppervlakte van ruim 3,4 ha. Het projectgebied betreft een gedeelte van dit kadastrale perceel en heeft een oppervlakte van circa 2,5 ha.



Figuur 1.2 Begrenzing projectgebied rood omrand (bron: basisviewer.rho)

1.3 Leeswijzer

Deze ruimtelijke onderbouwing heeft de volgende opzet.

- In hoofdstuk 2 wordt de huidige situatie van het projectgebied omschreven. Direct daaropvolgend is aangegeven op welke wijze de huidige situatie planologisch-juridisch is geregeld.
- In hoofdstuk 3 wordt de ontwikkeling nader omschreven.
- In hoofdstuk 4 is de voorgenomen ontwikkeling getoetst aan vastgesteld en voorgenomen beleid van verschillende overheden.
- In hoofdstuk 5 is het plan getoetst aan sectorale wetgeving en aspecten.
- In hoofdstuk 6 en 7 wordt ingegaan op de financiële en maatschappelijke uitvoerbaarheid.

Hoofdstuk 2 Huidige situatie

2.1 Beschrijving locatie en ligging in de stad

Onderdeel Spoorzone

Willemspoort-Zuid is onderdeel van de Spoorzone met zijn mix van wonen, werken en voorzieningen in een stedelijke dichtheid. Het ligt vlakbij de binnenstad en ten zuiden van het Paleiskwartier. Het vormt samen met Willemspoort Noord het gebied 'Willemspoort', gelegen tussen de Vlijmenseweg en het natuurgebied de Gement.

Vanuit het belang van de ontwikkeling van de Spoorzone voor de stad en het unieke karakter van dit gebied is met de ontwikkelrichtingen voor de Spoorzone van maart 2018 de volgende ambitie geformuleerd: intensief-stedelijk, slim en duurzaam bereikbaar, wonen-werken: een dynamisch interactie-milieu.



Figuur 2.1 Luchtfoto spoorzone

In het aangrenzende Willemspoort Noord zijn ruim 300 woningen gerealiseerd en inmiddels bewoond. Het thema voor Noord is 'Wonen in een park': de woningen zijn gesitueerd als losse appartementengebouwen rond een groen middengebied en in een wandgebouw met een toren langs de Vlijmenseweg. In de zuidelijke hoeken staan twee torens met daartussen drie urban villa's. Aan de noordoostzijde wordt een plan ontwikkeld voor een kinderdagverblijf en voor het voormalige restaurant de KaSerne wordt een andere (horeca) invulling gevonden.



Figuur 2.2 Willemspoort Noord: groen binnenterrein

Uniek aan Willemspoort Zuid is zijn ligging aan natuurgebied de Gement waardoor het een deel van de stadsrand van Den Bosch zal vormen. Aan de westzijde van Willemspoort Zuid ligt de entree van het Jeroen Bosch Ziekenhuis. Tussen Willemspoort Noord en Zuid ligt de Randweg die Willemspoort met de A59 en de A2 verbindt. Aan de west, zuid- en oostzijde ligt de Henri Dunantstraat.

Het plangebied is momenteel in gebruik als parkeerterrein.



Figuur 2.3 Ligging Willemspoort Zuid

2.2 Geldend bestemmingsplan

Het projectgebied is momenteel juridisch-planologisch geregeld in het bestemmingsplan 'Paleiskwartier-Willemspoort-Station'. Dit bestemmingsplan is door de gemeenteraad van 's-Hertogenbosch vastgesteld op 6 juni 2014. Het projectgebied heeft volgens het geldende bestemmingsplan de bestemming 'Verkeer'.

De gronden binnen de enkelbestemming 'Verkeer' zijn bestemd voor wegverkeer, geluidwerende voorzieningen, verkeersvoorzieningen, verblijfsgebied, verblijfsgebiedvoorzieningen, fiets- en wandelpaden, fietsenstalling, parkeervoorzieningen, sport- en speelvoorzieningen waaronder wijkspiegelplaatsen, openbaar vervoer, openbaarvervoersvoorzieningen en aan de hoofdfunctie ondergeschikte voorzieningen zoals groen en groenvoorzieningen, water en waterhuishoudkundige voorzieningen, nutsvoorzieningen, standplaatsen en terrassen.



Figuur 2.4 Geldend bestemmingsplan (bron: www.ruimtelijkeplannen.nl)

De beoogde ontwikkeling is in strijd met de bouw- en gebruiksregels van de geldende bestemming. De bouw van gebouwen, ten behoeve van woningen en commerciële voorzieningen is niet toegestaan. Het gebruik van de gronden ten behoeve van wonen en commerciële functies is eveneens niet toegestaan. Er moet ex artikel 2.12 lid 1 onder a onder 3° Wabo een uitgebreide voorbereidingsprocedure voor worden gevoerd. Ter motivering van het besluit om van het bestemmingsplan af te wijken is deze ruimtelijke onderbouwing opgesteld.

Hoofdstuk 3 Projectbeschrijving

3.1 Stedenbouwkundige opzet

De stedenbouwkundige opzet van Willemspoort Zuid is een stedelijk ensemble waarbij de woningen gegroepeerd zijn rond drie groene hoven. De Gementhof is het grootste hof en heeft een centrale rol in het plan. Het hof is een groene oase tussen stedelijke voorzieningen als ziekenhuis, onderwijsvoorzieningen en drukke wegen. Het is de gezamenlijke tuin voor alle bewoners van Willemspoort Zuid en de plek waar je kunt ontspannen en je burens kunt ontmoeten. De Gementhof biedt ook de mogelijkheid om gezamenlijk te tuinieren en een kinderspeelplek te realiseren. In de hof is een mogelijkheid opgenomen om een paviljoen te realiseren dat door bewoners als gemeenschappelijke ontmoetingsruimte gebruikt kan worden of waar mogelijk nog extra programma aan kan worden toegevoegd zoals bijvoorbeeld een servicepunt of kleinschalige horecavoorziening. Door een brede opening heeft de centrale hof een visuele verbinding met de Gement, waardoor het wonen aan de Gement nog tastbaarder wordt. Tegelijk is dit de hoofdontsluiting voor fietsers en voetgangers naar de woningen aan de Hof en is deze toegankelijk voor verhuishagens en pakket- en hulpdiensten. De twee kleinere hoven zijn het Carréhof aan de westzijde en het Henri Dunanhof aan de oostzijde. Deze liggen meer in de luwte en hebben daardoor meer een privé-karakter. Deze hoven zijn via de Henri Dunanstraat en de Gementhof toegankelijk voor voetgangers. De binnentuinen hebben een beschutte ligging tussen de gebouwen, maar zijn bedoeld voor het stimuleren van interactie en ontmoeting tussen bewoners, bezoekers en gebruikers van de commerciële- en zorgfuncties. De hoven zijn openbaar en voor iedereen toegankelijk.



Figuur 3.1.1

De woningen in het plan staan gegroepeerd rond deze drie hoven en kijken voor een groot deel hierop uit. Daarnaast zijn er woningen met zicht op de Gement en er komen appartementen met een kleinschalige functies in de plint aan het voorplein bij het ziekenhuis.

Het Jeroen Bosch Ziekenhuis wordt door de toevoeging van Willemspoort Zuid weer onderdeel van de stad. Het voorplein van het Jeroen Bosch Ziekenhuis krijgt met de introductie van de gevels van Willemspoort Zuid een meer besloten karakter met een aangenaam verblijfsklimaat. Langs de Randweg bij het Jeroen Bosch Ziekenhuis knikt de bebouwing bewust terug waardoor hier de wandwerking gereduceerd wordt.

De bebouwing varieert in hoogte. Aan de Gementzijde is deze lager zodat ook vanaf de woningen langs de Randweg zicht is op de Gement. Onderdeel van het wand langs de Randweg is een woontoren. Op grotere schaal maakt deze onderdeel uit van het ensemble van woontorens in Paleiskwartier Zuid en Willemspoort Noord en is daarmee onderdeel van het stadssilhouet van Den Bosch. De bouwhoogte langs de Henri Dunantstraat en de Gement is 6 bouwlagen met een accent van respectievelijk 7 bouwlagen langs de Gement en een accent van 8 bouwlagen op de hoek richting het Jeroen Boschziekenhuis. Aan de Gementhof langs de Randweg varieert de hoogte van 6 bouwlagen tot 8 bouwlagen met een toren met een samengesteld volume van 16 bouwlagen tot 20 bouwlagen met een opengewerkte kroon. In bijlage 2 is het volledige ruimtelijke onderzoek opgenomen: 'Verantwoording hoogteaccent gebouw C2'. Uit het ruimtelijk onderzoek blijkt dat het hoogteaccent voldoet aan de tien uitgangspunten die de 'Nota Hoogbouw' stelt: slankheid, maatwerk, silhouet, architectuur, beëindiging van het gebouw, plint van het gebouw, omgevingskwaliteit, milieuaspecten, bezonning en windhinder.



Figuur 3.1.2 Impressie stedenbouwkundig plan

In het stedenbouwkundig plan en het daarin opgenomen beeldkwaliteitsplan wordt veel aandacht besteed aan het creëren van een rijk silhouet door het realiseren van een afwisselend dakenlandschap en variatie in hoogte. De nieuwe gebouwen worden met aandacht voor details vormgegeven met natuurlijke materialen in aardse tinten. Er is veel aandacht de vormgeving van de gevels en entrees, het materiaalgebruik en de groeninrichting van zowel de openbare ruimte als de aankleding van balkons en dakterrassen.

De uitvoering zal gefaseerd plaatsvinden. In de eerste fase zullen circa 350 woningen worden gerealiseerd, in de tweede fase circa 150 woningen.

3.2 Programma

Voor het zuidelijk deel van Willemspoort is een stedenbouwkundig plan opgesteld, zie bijlage 1. Hierin is een programma van circa 500 appartementen in koop en (sociale) huur met circa 2100 m² ondersteunende (commerciële) voorzieningen opgenomen. Van het totale woonprogramma wordt 35 procent in de sociale huur gerealiseerd. Daarnaast lopen er gesprekken om nog een substantieel aandeel middeldure huurwoningen te realiseren. Hiermee kan Willemspoort een belangrijke bijdrage leveren aan het faciliteren van de grote woonbehoefte die er is.

De voorzieningen bestaan uit maximaal 1.100 m² aan detailhandel (waaronder een supermarkt to go van maximaal 300 m² BVO), maximaal 200 m² aan horeca en daarnaast nog ongeveer 800 m² aan zorgvoorzieningen.

Het beoogde indicatieve programma is opgenomen in de tabel 3.2.1.

Programma		Eenheid
Commercieel	ca 1.300	m ²
Commercieel zorg	ca 800	m ²
Zorgappartementen	ca 15	aantal
Sociale huur	ca 65	aantal
Tiny Apartments	ca 100	aantal
Koopappartementen	ca 200	aantal
Vrije sector huur appartementen	ca 125	aantal
Totaal	ca 500	

Tabel 3.2.1 Indicatief programma Willemspoort Zuid

Er zal sprake zijn van gefaseerde uitvoering van het woonprogramma. In fase I gaat het om circa 350 woningen, in fase II om circa 150 woningen. In De commerciële functies komen in de plint bij het plein bij het Jeroen Bosch Ziekenhuis, doorlopend naar een deel van het binnenterrein. Waar de verschillende programma onderdelen in het plan precies landen is onderdeel van de verdere uitwerking.

3.3 Gebruik

Willemspoort Zuid is een residentieel buurtschap aan de rand van het centrum op de overgang naar het landschap van de Gement. De nabijheid van het Jeroen Bosch Ziekenhuis, het Koning Willem I College en het Paleiskwartier met bedrijven en winkels, zorgt voor een grote dynamiek en een hoog voorzieningenniveau in de directe nabijheid.

Er is gekozen om een centrale groene binnenruimte te ontwerpen. Alle woningen krijgen een gezamenlijk adres aan de binnenzijde van Willemspoort Zuid. Deze binnenruimte oriënteert zich aan het groene milieu van de Gement. Het is de gezamenlijke tuin van alle bewoners van Willemspoort Zuid; hier is de plek waar bewoners in de geluidsluwe buitenruimte kunnen ontspannen en hun burens kunnen ontmoeten. Willemspoort Zuid moet een gemeenschap uit de verschillende uiteenlopende gebruikers maken. Hierdoor ontstaat woonplezier en sociale controle. Alle auto's worden ondergronds onder de gebouwen geparkeerd. Alleen de openbare parkeergarage staat vrij aan de Randweg. Hierdoor wordt de openbare ruimte waar bomen in de volle grond geplant kunnen worden gemaximaliseerd.

Het plan combineert verzorgd wonen met rust, uitzicht en uitloop naar het landschap. Hierdoor ontstaat een woongemeenschap waar mensen elkaar kennen doordat ze elkaar ontmoeten. Het stedenbouwkundig plan is daarop ontworpen, met drie centrale groene hoven.

Alle appartementen hebben hun ingang aan deze hoven gelegen. In de hofjes staan grote picknicktafels, schommels en een boomhut tussen de fruit- en notenbomen. De programmering van aanvullende functies wordt hierop uitgezocht: shortstay-faciliteiten voor bezoekers van de bewoners, een fietsenmaker, fitnessclub, crèche en servicepunt zijn wenselijk. In de centrale Gementhof zou een gemeenschappelijk paviljoen de functie als clubhuis kunnen hebben; ook hier kunnen de bewoners elkaar ontmoeten.

3.4 Verkeer en parkeren

3.4.1 Verkeersafwikkeling

Parkeren in Willemspoort Zuid vindt deels plaats in bewonersparkeergarages onder de gebouwen en deels in de openbare garage op de hoek van de Randweg en de Henri Dunantstraat.

De toegang tot de openbare parkeergarage is gesitueerd tegenover de hoofdingang van het Jeroen Bosch Ziekenhuis, in de nabijheid van de kruising Henri-Dunantstraat-Vlijmenseweg-Randweg. De toegangen tot de privégarages liggen aan de zuidelijke tak van de Henri Dunantstraat; deze zijn goed bereikbaar vanaf de bovengenoemde kruising, en ook vanaf de kruising Henri-Dunantstraat-Onderwijsboulevard-Vlijmenseweg.



Figuur 3.4.1 Verkeersbewegingen

Voor het autoverkeer is beschouwd wat de impact is van het plan Willemspoort Zuid op de verkeersafwikkeling. Voor de twee dichtstbij gelegen VRI-kruispunten is op basis van de huidige verkeersintensiteit (november 2019/pre-corona) en de verkeersgeneratie van Willemspoort Zuid bepaald of deze kruispunten het extra verkeer kunnen afwikkelen. Daarnaast is tevens onderzocht wat het effect is van wel of /geen bussluis op de verkeersafwikkeling.

De conclusie is dat er zowel bij autonome ontwikkeling (zonder plan) al met ontwikkeling van Willemspoort Zuid er sprake is van een aantal knelpunten in de verkeersafwikkeling. Ook valt uit de resultaten af te leiden dat het verwijderen van de bussluis een positief effect heeft op de verkeersafwikkeling. Daarmee worden echter de knelpunten niet volledig opgelost. Er zijn maatregelen nodig om de verkeersafwikkeling op deze locaties in de toekomst goed te laten verlopen. Zeker met de nabijgelegen locatie als het ziekenhuis JBZ dient de doorstroming op de Vlijmenseweg en Randweg te worden gegarandeerd.

Om de verkeersafwikkeling in de toekomst binnen acceptabele grenzen te houden (=geen overbelaste kruispunten) zijn meerdere maatregelen denkbaar, die in de toekomst ingezet kunnen worden wanneer de situatie daarom vraagt:

Dit zijn het bijvoorbeeld het beperken van de verkeersgeneratie Willemspoort Zuid door het verder uitbouwen van het deelmobiliteitsconcept, aanpassingen en uitbreidingen van de bestaande verkeerslichtenregelingen en het dynamisch maken van bepaalde opstelvakken tijdens de drukke momenten (spitsperiode).

Onzekerheden autonome ontwikkeling

Naar de toekomst toe worden voor deze gebiedsontwikkeling (of breder voor 's-Hertogenbosch/regio) enkele ontwikkelingen voorzien waarvan het effect op de Randweg/Vlijmenseweg nog onduidelijk is. Dit betreft de volgende ontwikkelingen:

- Blijvend effect corona-maatregelen: bijvoorbeeld structureel 1 of 2 dagen thuis werken en digitale poli's van het JBZ waardoor het autoverkeer minder groeit dan onze verkeersmodellen nu voorspellen;
- Vrachtwagenheffing op de Vlijmenseweg/Randweg zorgt voor een verandering van het aandeel vrachtverkeer;
- Infrastructurele uitbreidingen op de N65 en A2 Deil-Vught zorgen naar verwachting voor een verlichting van de verkeersdruk op de Vlijmenseweg/Randweg. Zeker in combinatie met het temporiseren van de doorstroming op de Randweg.

De huidige verkeersmodellen houden met deze ontwikkelingen niet of nauwelijks rekening. De impact hiervan is dan ook breder dan alleen voor de ontwikkeling Willemspoort Zuid.

Voor onderhavige ontwikkeling is het voorstel een monitoringsprogramma op te zetten waarmee de ontwikkeling van de verkeersstromen op de Vlijmenseweg/Randweg in de gaten wordt gehouden. Met behulp hiervan kan het effect van deze onzekerheden op de Vlijmenseweg/Randweg beter in beeld worden gebracht. Op basis daarvan moeten keuzes worden gemaakt voor de uiteindelijke benodigde maatregelen om de verkeersafwikkeling inclusief de ontwikkeling van onderhavige ontwikkeling mogelijk te maken.

3.4.2 Parkeren

Inleiding

Voor het gebied Willemspoort Zuid is een parkeerbalans opgesteld. Deze parkeerbalans voorziet in de parkeerbehoefte van de diverse functies in dit gebied. Tevens voorziet de parkeerbalans in de parkeerbehoefte die voort komt uit eerder gemaakte afspraken in aangrenzende gebieden.

Het gaat concreet om de afspraken om – ten eerste – de parkeerbehoefte van bezoekers aan de woningen in Willemspoort Noord op te vangen in Willemspoort Zuid en – ten tweede – om een overloop te bieden aan bezoekers van het Jeroen Bosch Ziekenhuis.

Nota Parkeernormering 2016

Voor het bepalen van de parkeerbehoefte van het gebied Willemspoort Zuid is de geldende Nota Parkeernormering 2016 toegepast, met dien verstande dat voor de in Willemspoort Zuid te realiseren horeca en detailhandel geen extra parkeerbehoefte is voorzien. De reden hiervoor is dat deze voorzieningen slechts ten dienste staan voor direct omliggende functies (omwonenden en ziekenhuisbezoekers). Deze voorzieningen zullen dus geen bezoekers van buiten Willemspoort aantrekken. Voor het gebied, inclusief de toepassing van de genoemde afspraken (Willemspoort Noord, JBZ) is de parkeerbalans sluitend. De parkeerbalans opgesteld door Heijmans is als bijlage 4 separaat opgenomen.

Situering

Parkeren in Willemspoort Zuid vindt deels plaats in bewonersparkeergarages en deels in de openbare garage. De grotere woningen beschikken deels over een eigen parkeerplaats in een garage, overige bewoners en bezoekers kunnen gebruik maken van de openbare parkeergarage. Laatstgenoemde garage is ook bedoeld voor bezoekers van het Jeroen Bosch Ziekenhuis (JBZ) en van Willemspoort Noord.

De toegang tot de openbare parkeergarage is gesitueerd tegenover de hoofdingang van het Jeroen Bosch Ziekenhuis, in de nabijheid van de kruising Henri-Dunantstraat-Vlijmenseweg-Randweg. De toegangen tot de privégarages liggen aan de zuidelijke tak van de Henri Dunantstraat; deze zijn goed bereikbaar vanaf de bovengenoemde kruising, en ook vanaf de kruising Henri-Dunantstraat-Onderwijsboulevard-Randweg.

Inzet deelauto's

Langs de openbare weg aan de Henri Dunantstraat komen 15 deelauto's op daarvoor aan te wijzen parkeerplaatsen. Deze deelauto's worden door de ontwikkelaar aan bewoners van Willemspoort Zuid tegen een vergoeding beschikbaar gesteld. Met deze voorziening wordt het gebruik van deelmobiliteit bevorderd. Inzet van deelauto's heeft geleid tot een reductie van het aantal te realiseren parkeerplaatsen van (netto) drie plaatsen per ingezette deelauto.

Fietsparkeren

Naast parkeermogelijkheid in de individuele bergingen worden ook gezamenlijke fietsenstallingen gerealiseerd. Deze gezamenlijke fietsenstallingen zijn verdeeld over de verschillende bouwblokken A, B, C en D. In de openbare ruimte zullen voor de eerste fase circa 250 fietsparkeerplaatsen gerealiseerd worden.

Hoofdstuk 4 Beleidskader

4.1 Rijksbeleid

4.1.1 Nationale Omgevingsvisie (2020)

De Nationale Omgevingsvisie, kortweg NOVI, loopt vooruit op de inwerkingtreding van de Omgevingswet en vervangt op Rijksniveau de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. Uitgangspunt in de nieuwe aanpak is dat ingrepen in de leefomgeving niet los van elkaar plaatsvinden, maar in samenhang. Zo kunnen in gebieden betere, meer geïntegreerde keuzes worden gemaakt.

Aan de hand van een toekomstperspectief op 2050 brengt de NOVI de langetermijnvisie van het Rijk in beeld. Op nationale belangen wil het Rijk sturen en richting geven. Dit komt samen in vier prioriteiten:

- a. Ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie
- b. Duurzaam economisch groeipotentieel
- c. Sterke en gezonde steden en regio's
- d. Toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied

De druk op de fysieke leefomgeving in Nederland is zo groot, dat belangen soms botsen. Het streven is combinaties te maken en win-win situaties te creëren, maar dit is niet altijd mogelijk. Soms zijn er scherpe keuzes nodig en moeten belangen worden afgewogen. Hiertoe gebruikt de NOVI drie afwegingsprincipes:

- a. Combinaties van functies gaan voor enkelvoudige functies: in het verleden is scheiding van functies vaak te rigide gehanteerd. Met de NOVI wordt gezocht naar maximale combinatiemogelijkheden tussen functies, gericht op een efficiënt en zorgvuldig gebruik van onze ruimte;
- b. Kenmerken en identiteit van een gebied staan centraal: wat de optimale balans is tussen bescherming en ontwikkeling, tussen concurrentiekracht en leefbaarheid, verschilt van gebied tot gebied. Sommige opgaven en belangen wegen in het ene gebied zwaarder dan in het andere;
- c. Afwentelen wordt voorkomen: het is van belang dat onze leefomgeving zoveel mogelijk voorziet in mogelijkheden en behoeften van de huidige generatie van inwoners zonder dat dit ten koste gaat van die van toekomstige generaties.

Toetsing

De NOVI wordt gekenmerkt door een hoog abstractie- en schaalniveau. Eén van de nationale belangen die relevant is voor het voorliggende ontwikkeling is een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming. Hier wordt aan voldaan. Voor het overige is geen concreet beleid op nationaal niveau geformuleerd dat van belang is voor het voorliggende ontwikkeling. De in de NOVI genoemde nationale belangen worden door de voorgenomen ontwikkelingen niet geschaad.

4.1.2 Ladder voor duurzame verstedelijking

Om zorgvuldig ruimtegebruik te bevorderen is in 2012 de ladder voor duurzame verstedelijking in het Besluit ruimtelijke ordening (artikel 3.1.6 Bro) opgenomen. De ladder ziet op een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten. Per 1 juli 2017 is een gewijzigde Ladder in werking getreden. Hierin is de Ladder teruggebracht naar de essentie, namelijk de noodzaak om aan te geven dat de voorgenomen nieuwe stedelijke ontwikkeling voorziet in een behoefte plus een motivering indien de stedelijke ontwikkeling niet binnen bestaand stedelijk gebied kan worden gerealiseerd.

Willemspoort Zuid ligt binnen de contouren van stedelijk gebied, zoals vastgelegd in de Interim Omgevingsverordening Noord-Brabant. De locatie draagt in kwantitatieve als in kwalitatieve zin bij aan de ambitie om te voorzien in de groeiende woningbehoefte en in de veranderende woonwensen. Met de Woonvisie 's-Hertogenbosch heeft de raad een ambitieus woningbouwprogramma vastgesteld: doel is om 10.500 woningen te realiseren in de periode 2020 – 2030. (zie paragraaf 4.3.2). Deze doelstelling ligt iets hoger dan geprognosticeerde woningbehoefte van de provincie. De reden hiervoor is dat de gemeente met de ambitie van de Woonvisie stevig wil bijdragen aan het verlagen van de huidige hoge druk op de woningmarkt. Dit door vooral voor de eerstkomende jaren in te zetten op een zo hoog mogelijke woningproductie. De provincie gaat overigens ook uit van een stevige groeiprognose voor de gemeente 's-Hertogenbosch. Uit de “bevolkings- en woningbehoefteprognose van de provincie, actualisering september 2020” blijkt dat de woningvoorraad in de gemeente 's-Hertogenbosch zou moeten groeien met 8.175 woningen in de periode 2020-2030.

Om te voorzien in deze geprognosticeerde behoefte is voldoende woningbouwcapaciteit nodig en daarbinnen met name harde plannen. Dit zijn plannen waarvoor de benodigde ruimtelijke orderingsprocedures doorlopen zijn. In lijn met de Woonvisie 's-Hertogenbosch gaat het daarbij om plannen in diverse woonmilieus om aan de verscheidenheid van woonwensen tegemoet te kunnen komen. Dit in lijn met de principes van de compacte, complete en contrastrijke stad, zoals vastgelegd in de Ruimtelijke Structuurvisie.

De potentiële woningbouwcapaciteit voor de periode 2020 tot en met 2024 bedraagt 6.800 woningen, waarvan 3.000 woningen zijn opgenomen in harde plannen en 3.800 woningen in zachte plannen. Om de woningproductie de komende jaren op het hoge niveau van ruim 1.000 woningen per jaar te kunnen continueren, moet de harde plancapaciteit vergroot worden. Voorliggend plan met ruimte voor ca 500 woningen draagt daaraan bij. Willemspoort Zuid maakt overigens al jaren onderdeel uit van de potentiële (zachte) plancapaciteit en kan, na het doorlopen van de benodigde RO-procedures, daadwerkelijk bijdragen aan het realiseren van de gemeentelijke woningbouwopgave.

4.2 Provinciaal beleid

4.2.1 Interim omgevingsverordening Noord-Brabant (geconsolideerde versie maart 2020)

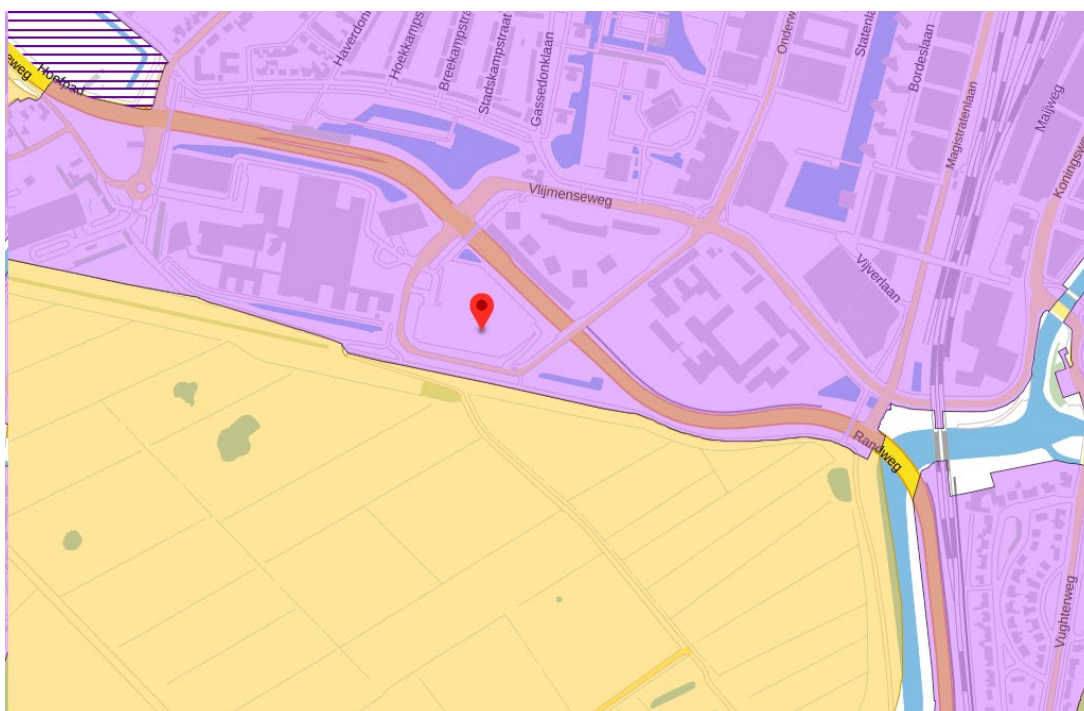
Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant hebben op 25 oktober 2019 de Interim omgevingsverordening Noord-Brabant (hierna: lov N-B) vastgesteld. Deze verordening is per 5 november 2019 in werking getreden.

Op 1 januari 2022 treedt de Omgevingswet in werking. Vanwege de Omgevingswet moet de provincie haar regelsysteem aanpassen. Straks heeft de provincie nog maar één verordening waarin alle regels zijn opgenomen over de fysieke leefomgeving. De lov N-B is een eerste stap op weg naar de definitieve omgevingsverordening. Hierin worden de bestaande verordeningen over de fysieke leefomgeving samengevoegd tot één Interim omgevingsverordening, waaronder de huidige Verordening ruimte.

De lov N-B is beleidsneutraal van karakter. Dat betekent dat er geen nieuwe beleidswijzigingen zijn doorgevoerd, behalve als deze voortvloeien uit vastgesteld beleid, zoals de omgevingsvisie. In beginsel zijn de huidige regels met het huidige beschermingsniveau gehandhaafd.

In hoofdstuk 3 van lov N-B zijn de instructieregels opgenomen die gemeenten moeten toepassen in hun bestemmingsplannen. Hierin staan de regels die nu nog zijn opgenomen in de Verordening ruimte. Vooruitlopend op de Omgevingswet richten de instructieregels zich op een evenwichtige toedeling van functies (in plaats van het bestemmen van ontwikkelingen). Dit betekent dat de regels ook vanuit functies (van gebieden) zijn opgebouwd. Daarnaast richten de regels zich op een goede omgevingskwaliteit, inclusief een veilige en gezonde leefomgeving (in plaats van een goede ruimtelijke kwaliteit). Tevens zijn een aantal algemene basisprincipes opgenomen.

In de lov N-B zijn regels voor ontwikkelingen gekoppeld aan werkgebieden (structuren) en aanduidingen. Het plangebied ligt binnen het werkgebied 'stedelijk gebied', zie figuur 4.2.1.



Figuur 4.2.1 Uitsnede kaart stedelijke ontwikkeling en erfgoed (Bron: Interim omgevingsverordening Noord-Brabant)

Het plangebied is aangeduid als 'Stedelijk gebied'. Het provinciale beleid is er al decennia lang op gericht om stedelijke ontwikkeling in stedelijke concentratiegebieden te bundelen. Het doel daarvan is om voldoende draagvlak voor de steden als economische en culturele motor te creëren en om het dichtslippen van het landelijk gebied tegen te gaan. Op provinciale schaal betekent dit dat het merendeel van de woningbouw, de bedrijventerreinen, voorzieningen en bijbehorende infrastructuur moet plaatsvinden in of aansluitend op de stedelijke concentratiegebieden. Binnen het bestaand stedelijke gebied is de gemeente in het algemeen vrij om te voorzien in stedelijke ontwikkeling.

Artikel 3.42 duurzame stedelijke ontwikkeling

Op basis van artikel 3.42 duurzame stedelijke ontwikkeling dient een bestemmingsplan dat voorziet in de ontwikkeling van een locatie voor wonen, werken of voorzieningen binnen het Stedelijk gebied te liggen. Het bestemmingsplan dient daarbij te zijn voorzien van een onderbouwing dat:

- de ontwikkeling past binnen de regionale afspraken, bedoeld in afdeling 5.4 Regionaal samenwerken;
- het een duurzame stedelijke ontwikkeling is.

Voor wat betreft de regionale afspraken wordt verwezen naar paragraaf 4.1.2 (ladder voor duurzame ontwikkeling). Ten aanzien van het aspect woningbouw en de verantwoording ervan wordt tevens verwezen naar hetgeen hieromtrent beschreven is in het gemeentelijk beleid m.b.t. woningbouw als bedoeld in de paragraaf 4.3. Hierin is zowel inzicht verschaft in de kwalitatieve als kwantitatieve onderbouwing van het aantal woningen alsmede de daarover gemaakte afspraken in regionaal verband. De realisatie van de commerciële voorzieningen in het plangebied is verantwoord in paragraaf 4.1.2 (Ladder voor duurzame verstedelijking).

Uit de toelichting op de ontwikkeling blijkt dat sprake is van een zorgvuldige belangenafweging en van een duurzame ruimtelijke verstedelijking die past binnen de hoofdlijnen van het provinciaal beleid.

Een bestemmingsplan geeft bij de evenwichtige toedeling van functies invulling aan een goede omgevingskwaliteit met een veilige, gezonde leefomgeving. Voor een goede omgevingskwaliteit en een veilige, gezonde leefomgeving wordt rekening gehouden met onderstaande regels uit de Interim omgevingsverordening:

- artikel 3.5 zorgplicht voor een goede omgevingskwaliteit;
- artikel 3.6 zorgvuldig ruimtegebruik;
- artikel 3.7 toepassing van de lagenbenadering;
- artikel 3.8 meerwaardecreatie;

Artikel 3.5 zorgplicht voor een goede omgevingskwaliteit

Een bestemmingsplan geeft bij de evenwichtige toedeling van functies invulling aan een goede omgevingskwaliteit met een veilige, gezonde leefomgeving. Voor een goede omgevingskwaliteit en een veilige, gezonde leefomgeving wordt rekening gehouden met:

- zorgvuldig ruimtegebruik;
- de waarden in een gebied door toepassing van de lagenbenadering;
- meerwaardecreatie.

Deze aspecten worden hierna beschreven.

Artikel 3.6 Zorgvuldig ruimtegebruik

De toedeling van functies dient plaats te vinden binnen bestaand ruimtebeslag. Het bestaand ruimtebeslag betreft 'het bestaand stedelijk gebied of een bestaand bouwperceel. Met de ontwikkeling is sprake van zorgvuldig ruimtegebruik omdat deze plaatsvindt binnen het 'stedelijk gebied'. Daarnaast is de ontwikkeling getoetst aan de ladder voor duurzame verstedelijking, zie paragraaf 4.1.2.

Artikel 3.7 Toepassing van de lagenbenadering

De toepassing van de lagenbenadering is een hulpmiddel om de effecten van een ontwikkeling in beeld te brengen. Het gaat daarbij om het effect op de lagen in wisselwerking met elkaar waarbij de factor tijd actief wordt benut. Het is van belang om te weten hoe de omgeving in elkaar steekt en te kijken naar alle lagen: de ondergrond, de netwerklaag, de bovenlaag en de tijdsdimensie. Tussen deze lagen bestaat een wisselwerking. Iedere laag kent zijn eigen dynamiek, verschillende veranderingssnelheid en mate van omkeerbaarheid bij ingrepen. Voor een aantal aspecten die bij de lagenbenadering betrokken worden, bevat de Iov N-B specifieke regels, zoals het Natuur Netwerk, de groenblauwe mantel, cultuurhistorische- en aardkundige waarden, stiltegebied en delen van het watersysteem.

Er dient rekening gehouden te worden met de laag dynamische ondergrond, maar ook met de effecten op de andere lagen en met toekomstige effecten. Bij de afweging gaat het niet alleen om de effecten op de omliggende functies in het gebied maar ook op effecten van een ontwikkeling elders. Niet alleen de effecten nu maar ook de effecten naar de toekomst.

Met het beoogde plan worden circa 500 woningen gerealiseerd. In het stedenbouwkundig plan voor deze ontwikkeling is rekening gehouden met de aanwezige cultuurhistorische en landschappelijke waarden binnen het plangebied, zie hoofdstuk 3. Daarbij wordt tevens aangesloten op waarden en structuren uit de directe omgeving.

In hoofdstuk 5 van deze toelichting worden de effecten op onder andere de bodem, het grondwater, archeologische waarden, infrastructuur, natuurnetwerk, water, cultuurhistorische waarden en landschappelijke waarden beschreven. Hieruit blijkt dat met de beoogde ontwikkeling geen nadelige effecten aanwezig zijn.

Artikel 3.8 Meerwaardecreatie

Met de voorgenomen ontwikkeling wordt meerwaarde gecreëerd door het toekennen van nieuwe functies, namelijk de realisatie van circa 500 woningen en commerciële voorzieningen. De locatie wordt fysiek en beleefbaar betrokken bij de omgeving. -

4.2.2 Omgevingsvisie

Op 14 december 2018 hebben de Provinciale Staten de omgevingsvisie Noord Brabant vastgesteld. Deze omgevingsvisie vervangt na het inwerking treden van de Omgevingswet de provinciale structuurvisie. Met de omgevingsvisie formuleert de provincie haar ambitie over hoe zij de Brabantse leefomgeving er in 2050 uit wil zien. Daarbij stelt zij tussendoelen voor 2030, maar legt nu nog niet vast hoe zij die doelen wil bereiken. De provincie wilt daarmee ruimte bieden voor inbreng vanuit partijen en disciplines. Om hiermee aan de slag te gaan is volgens de provincie een verdere uitwerking van de ambities nodig in de vorm van programma's.

Met de visie geeft de provincie aan wat zij belangrijk vindt voor de verbetering en duurzame ontwikkeling van Brabant. Daarbij legt zij de focus op vier hoofdpogaven voor de middellange en lange termijn: werken aan energietransitie, een klimaatproof Brabant, de slimme netwerkstad en een concurrerende duurzame economie. Deze vier hoofdpogaven staan ten dienste van de basis opgaven: werken aan veiligheid, gezondheid en omgevingskwaliteit.

Om te komen tot de slimme netwerkstad richt de provincie zich op duurzame verstedelijking. Zij wil daarin richting geven door middel van het bevorderen van regionale afspraken, het sturen op zorgvuldig ruimtegebruik en het periodiek opstellen van prognoses. Verder wil zij een actieve rol spelen om beweging te stimuleren (o.a. door samen te werken bij gebiedsopgaven en bij het opstellen van uitvoeringsprogramma's) en gewenste ontwikkelingen mogelijk te maken.

Toetsing

De ontwikkeling betreft woningbouw met commerciële functies. De beoogde ontwikkeling speelt in op een goede omgevingskwaliteit en een duurzame economie. Hierdoor kan gesteld worden dat de beoogde ontwikkeling in lijn is met de Omgevingsvisie Noord-Brabant.

4.2.3 Provinciale structuurvisie

Op 1 januari 2011 is de Structuurvisie Ruimtelijke Ordening in werking getreden. Hierin geeft de provincie Noord-Brabant de hoofdlijnen aan van het provinciaal ruimtelijk beleid tot 2025 (met een doorkijk naar 2040). De visie is bindend voor het ruimtelijk handelen van de provincie. Het is de basis voor de wijze waarop de provincie de instrumenten inzet die de Wet ruimtelijke ordening haar biedt. De visie ondersteunt daarnaast het beleid op andere provinciale beleidsterreinen, zoals het economisch, mobiliteits-, sociaal, cultureel, milieu- en natuurbeleid. Met deze structuurvisie geeft de provincie ook (mede) gestalte aan nationale ruimtelijke belangen en doelen.

Deel A bevat de hoofdlijnen van het beleid. Op basis van trends en ontwikkelingen heeft de provincie haar ruimtelijke belangen gedefinieerd en ruimtelijke keuzes gemaakt. De ruimtelijke visie is uitgewerkt in dertien provinciale ruimtelijke belangen, zoals de concentratie van verstedelijking. De wijze waarop de provincie deze ruimtelijke belangen behartigt is uitgewerkt in vier manieren van sturen: regionaal samenwerken; ontwikkelen, zowel gebiedsgericht als thematisch zoals de Ecologische Hoofdstructuur en de herstructurering van bedrijventerreinen; beschermen van provinciale belangen zoals zorgvuldig ruimtegebruik en ruimtelijke kwaliteit, door middel van de Verordening ruimte; stimuleren, door middel van subsidies en door het beschikbaar stellen van kennis en informatie. In deel B staan de ambities, het beleid en de uitvoering voor de vier ruimtelijke structuren: de groenblauwe structuur, het landelijk gebied, de stedelijke structuur en de infrastructuur.



Figuur 4.2.2 Uitsnede structurenkaart (Bron: Provinciale Structuurvisie 2010)

Het projectgebied is op de structurenkaart, zoals hierboven weergegeven in figuur 4.1, gelegen binnen de aanduiding 'Stedelijk concentratiegebied'. In het stedelijk concentratiegebied wordt de lokale behoefte voor verstedelijking opgevangen (wonen, werken en voorzieningen). De provincie vraagt gemeenten om in regionaal verband afspraken te maken over de verdeling van het programma voor wonen en werken. Regionale afstemming vindt plaats in de regionale agenda's voor wonen.

Over de ruimtelijke kwaliteit is de provincie van mening dat de gemeenten in hun ruimtelijke plannen aandacht moeten bieden aan de wijze waarop stedelijke ontwikkelingen het eigen karakter van de kernen en de relatie met het landschap kunnen versterken. De stedelijke ontwikkelingen moeten qua maat en schaal bij de kern passen. De ontwerp-opgave hangt daarnaast samen met de historische gegroeide identiteit van de stad en het omliggend landschap en met de fase van verstedelijking van de kern. Het projectgebied is gelegen bij het hoogstedelijke stationsgebied/Paleiskwartier.

Het beoogde woningbouwplan past binnen de afspraken in de regionale agenda's voor wonen. De verdichting zal dusdanig plaatsvinden dat het stedelijke karakter van het stationsgebied/Paleiskwartier versterkt wordt.

4.2.4 Brabantse Agenda Wonen

In het kader van een duurzaam verstedelijkingsbeleid en in lijn met (de principes van) de 'Ladder voor duurzame verstedelijking' is het van belang de mogelijkheden om het woningbouwprogramma in te zetten op binnenstedelijke (transformatie)locaties en voor het herbestemmen van leegstaand vastgoed optimaal te benutten. Of, zoals in het 'Bestuursakkoord Noord-Brabant 2020-2023' verwoord: "Om de kwaliteit van de bebouwde omgeving te verhogen en duurzaam om te gaan met de ruimte die we hebben, bouwen we vooral binnen de bebouwde omgeving." Vaak wordt in het licht van de transformatieopgaven gekeken naar wonen als nieuwe bestemming. Omdat er in veel andere vastgoedmarkten (per saldo) niet veel meer hoeft te worden toegevoegd aan vierkante meters of zelfs sprake is van krimp. Veelal zal het dan ook gaan om het transformeren van locaties naar een tweede leven, waarin wonen de boventoon voert. Hierbij zijn vooral de eerstkomende jaren (tot 2030) cruciaal. Urgentie is geboden. Samenhangend met de nog altijd flinke groei van het aantal huishoudens zal in deze periode immers het leeuwendeel van de benodigde woonruimte moeten worden gerealiseerd. Brabant staat de komende jaren voor een flinke woningbouwopgave, namelijk zo'n 10.000 per jaar. Zoals uit onze actuele bevolkings- en woningbehoefteprognose blijkt, zal van de ca. 160 duizend toe te voegen woningen tot 2050, liefst driekwart (120 duizend woningen) voor 2030 moeten worden gerealiseerd. Na 2030 neemt de groei van de woningbehoefte sterk af.

Voor het bouwen van woningen zijn twee richtinggevende principes opgenomen:

1. Het woningbouwprogramma zet optimaal in op (toekomstige) binnenstedelijke locaties – inbreiden, herstructureren, transformeren – en op het herbestemmen van leegstaand en leeg komend kantoor-, winkel- en ander vastgoed, met als uitgangspunt dat zorgvuldig ruimtegebruik voor zuinig ruimtegebruik gaat.
2. We geven ruim baan voor "goede woningbouwplannen" binnen het bestaand stedelijk gebied van steden en dorpen: woningbouw op geschikte inbreidings-, herstructurerings en transformatielocaties en in leegstaand vastgoed, die aansluit op een actuele vraag en snel in aanbouw genomen kan worden.

Toetsing

Uit de Brabantse Agenda Wonen blijkt dat de provincie in lijn met de uitgangspunten van de ladder voor duurzame verstedelijking ruim baan wil geven bij herontwikkeling. Er moeten snel meer woningen worden gebouwd. Het bouwen binnen stedelijk gebied heeft daarbij de voorkeur.

Het bouwen van circa 500 woningen is hier mogelijk binnen bestaand stedelijk gebied. De motivatie en afweging is nader omschreven in de ladderonderbouwing, zie paragraaf 4.1.2.

4.3 Gemeentelijk beleid

4.3.1 Structuurvisie

In juni 2003 heeft de gemeenteraad van 's-Hertogenbosch de Ruimtelijke StructuurVisie vastgesteld, met de ondertitel 'Stad tussen stromen'. De Ruimtelijke StructuurVisie geeft richting aan de ruimtelijke ambities van de stad. Op 28 januari 2014 heeft de gemeenteraad de actualisatie van de structuurvisie uit 2003 vastgesteld. In deze geactualiseerde structuurvisie integreert gemeente het provinciaal beleid. De geactualiseerde structuurvisie bevat een integrale visievorming voor lange termijn, 10 jaar met een doorkijk naar 15 à 20 jaar. De structuurvisie bestaat uit het Ruimtelijk Casco, een visie geformuleerd op het plangebied. Een ruimtelijke analyse van de stad en het gemeentelijk beleid vormen de input voor deze visie. De visie formuleert de ontwikkelingskoers, beschrijft een wensbeeld van de stad voor de lange termijn en biedt het casco voor concrete projecten en plannen. Het is een toetsingskader, en tegelijkertijd ook een inspiratiekader voor ruimtelijke ontwikkeling. Zo wordt bepaald waar strakke contouren ter bescherming van kwetsbare waarden liggen en kansen voor ontwikkeling. En worden locaties aangeduid waar deze ontwikkeling tegen randvoorwaarden mogelijk zijn en afweegbare gebieden voor uitbreidingen en intensiveringen aangewezen. Het 'ruimtelijk motto' van compacte, complete en contrastrijke stad als het uitgangspunt voor de ruimtelijke ontwikkeling voor de stad blijft gehanteerd, in de overtuiging dat dit de juiste basis biedt voor een duurzame ruimtelijk hoofdstructuur.

De stedelijke hoofdstructuur is weergegeven in de bovenlaag. Deze verstedelijkings- of occupatielaag omvat het totale verstedelijkte gebied inclusief de dorpen en het stedelijk groen, exclusief de groenblauwe slingers die de stad binnendringen. In de occupatie- of verstedelijkingslaag dienen in principe alle nieuwe ruimtevragen te worden ondergebracht. Aanvulling van de bestaande voorraad blijft noodzakelijk als gevolg van bevolkingsgroei, gezinsverdunding en veranderende behoeften.



Figuur 4.3 Structuurvisie; occupatielaag, projectgebied met rood aangegeven

Toetsing

De beoogde ontwikkeling betreft een aanvulling van de bestaande woningvoorraad. Het projectgebied is gelegen binnen de verstedelijkingslaag en specifiek binnen het stadscentrum. De ruimtevraag naar nieuwe woningen wordt met dit planvoornemen binnen deze laag gerealiseerd. De beoogde ontwikkeling past daarmee binnen de uitgangspunten van de structuurvisie.

4.3.2 Woonvisie 2020

Het woonbeleid van de gemeente 's-Hertogenbosch is vastgelegd in de Woonvisie 's-Hertogenbosch. Deze is door de gemeenteraad op 9 juni 2020 vastgesteld. Ontspannen en soms ook spannend wonen, in een sterke stad met leefbare buurten en dorpen. Waar inwoners trots zijn op hun woonplaats en iedereen zoveel als mogelijk kan wonen in een woning die aansluit bij hun woonwensen en mogelijkheden. Dat is het doel. Om dit te bereiken zijn er vier opgaven geformuleerd:

- Passend en betaalbaar wonen voor iedereen
- Leefbare en inclusieve buurten
- Toekomstbestendige en duurzame woningvoorraad
- Strategisch innovatief woonprogramma.

Passend en betaalbaar wonen

Binnen deze opgave gaat extra aandacht uit naar starters en (lage) middeninkomens. We zetten in op het realiseren van divers en passend woningaanbod, met nadruk op de toenemende groep 1 en 2 persoonshuishoudens. Om de voorraad passend te blijven houden, wordt er een flexibele schil gerealiseerd, voor onder andere spoedzoekers. Daarnaast is er aandacht voor het huisvesten van specifieke doelgroepen, waaronder ouderen, mensen met een handicap of psychische kwetsbaarheid, maar ook jongeren, starters en studenten.

Leefbare en inclusieve buurten

De Woonvisie streeft naar eenheid in verscheidenheid. Interventies in nieuwbouw en de bestaande woningvoorraad versterken de buurt en, zorgen voor een divers aanbod. Daarbij is bijzondere aandacht voor de huisvesting van kwetsbare doelgroepen en het stimuleren van nieuwe woonconcepten en bewonersinitiatieven die bijdragen aan ontmoeting, leefbaarheid en veiligheid.

Toekomstbestendige en duurzame woningvoorraad

De woonvisie heeft een gezonde, duurzame én flexibel inzetbare woningvoorraad als doel. Een woningvoorraad die ook de toekomstige uitdagingen en veranderende woonwensen aan kan. De opgave ligt hierbij zowel in de nieuwbouw als in de bestaande woningvoorraad.

Strategisch innovatief woonprogramma

De gemeenteraad heeft als ambitie uitgesproken om 10.500 woningen te realiseren in de periode 2020 – 2030. Daarbij is de ambitie een stedelijke differentiatie over de volgende categorieën:

- minimaal 30% sociale huur
- minimaal 20% middenhuur en goedkope koop
- maximaal 50% dure huur en (middel)dure koop.

Op projectniveau wordt gestreefd wordt naar differentiatie binnen de categorieën. Daarbij is maatwerk in de percentages mogelijk, indien dat bijdraagt aan een leefbare en inclusieve buurt.

Nieuwe woningen kunnen bijdragen aan de aantrekkelijkheid en diversiteit van woonmilieus. Dit door het realiseren van (hoog)stedelijke woonmilieus met hoogbouw, compacte woonvormen en (collectieve) voorzieningen. Maar ook door het mogelijk maken van verdichting en verduurzaming van woonbuurten buiten het centrum en in groenstedelijke woonmilieus. In de dorpse woonmilieus worden ook op kleine schaal woningen toegevoegd. We stimuleren projecten die innovatief en vernieuwend zijn, bijvoorbeeld door circulair te bouwen of door toekomstige bewoners te betrekken en zeggenschap te geven.

Daarnaast dienen projecten bij te dragen aan de hierboven genoemde opgaven.

Toetsing

De ontwikkeling voorzien in een (hoog)stedelijke woonmilieu, aansluitend op Willemspoort Noord, en voorziet in een gevarieerd woningaanbod bestaande uit huur en koopwoningen in een mix van kleine en grote woningen. Daarnaast wordt voorzien in een aan wonen gerelateerde zorgcomponent. Met dit gevarieerde aanbod (huur en koop, klein en groot, met en zonder zorg) draagt dit plan bij aan een gemêleerde toekomstige bevolking in dit gebied. De opzet van de ontwikkeling, zie paragraaf 3.3, draagt bij aan de opgaven uit de Woonvisie.

4.3.3 Visie Willemspoort 2013

De gemeenteraad van 's-Hertogenbosch heeft op 10 december 2013 de ruimtelijke kaders vastgesteld waarbinnen het deelgebied Willemspoort Midden verder kan worden uitgewerkt. Invulling van dit gebied completeert de ontwikkeling van het gebied Willemspoort, gelegen tussen Vlijmenseweg en natuurgebied de Gement. Met als goede burens het Paleiskwartier, het Koning Willem I college en het Jeroen Bosch Ziekenhuis is voor dit gebied een programma met wonen en commerciële (zorg)voorzieningen opgenomen. De gedeeltelijk verdiept aangelegde randweg verdeelt Willemspoort Midden in een noordelijk en een zuidelijk deel. Het Jeroen Bosch Park bestrijkt het noordelijk deel. Het laat zich karakteriseren als een woonpark.

Op 9 oktober 2018 is een nieuwe bijstelling van het ruimtelijk kader voor het middengebied van Willemspoort door de raad vastgesteld, waarbij in hoofdzaak het commerciële en zorgvoorzieningenprogramma naar beneden is bijgesteld (van 18.000 m² naar circa 5.000 m² voor het gehele middengebied) en het woningbouwprogramma is verhoogd (van maximaal 500 woningen naar tenminste 700 woningen voor het gehele middengebied).

Met het raadsbesluit Ontwikkelrichtingen en aanpak Spoorzone 's-Hertogenbosch van 6 maart 2018 heeft de raad de ontwikkelrichtingen en de aanpak voor de Spoorzone 's-Hertogenbosch vastgesteld.

4.3.5 Bomen

Het Bomenbeleidsplan 's-Hertogenbosch, is door de raad vastgesteld op 26 januari 2010 en van kracht per 1 september 2010. In het Bomenbeleidsplan worden de belangrijkste bomen van de stad ingedeeld in drie categorieën: monumentale bomen, structuurbomen en sfeerbomen.

In het plangebied komen geen bomen voor. Het plangebied grenst aan de gemeentelijke bomenstructuur langs de Randweg. Langs het plangebied bevinden zich echter geen bomen; de gemeentelijke bomenstructuur wordt dan ook niet aangetast.

Geconcludeerd wordt dat het plan in overeenstemming is met het bomenbeleidsplan, geen waardevolle bomen aantast, en geen inbreuk maakt op de gemeentelijke bomenstructuur.

Hoofdstuk 5 Milieu, duurzaamheid en waarden

5.1 Inleiding

Dit hoofdstuk geeft weer hoe milieuaspecten een rol hebben gespeeld bij het opstellen van voorliggende ruimtelijke onderbouwing. Tussen milieuaspecten en ruimtelijke ordening bestaat een duidelijke relatie. De milieukwaliteit vormt namelijk een belangrijke afweging bij de ontwikkelingsmogelijkheden van ruimtelijke functies. Bij de besluitvorming over het al dan niet toelaten van een bepaalde ruimtelijke ontwikkeling, dient onderzocht te worden welke milieuaspecten daarbij een rol kunnen spelen. Het is daarnaast van belang om milieubelastende functies (zoals bedrijfsactiviteiten) ruimtelijk te scheiden van milieugevoelige functies (zoals woningen). Andersom moet in de ruimtelijke ordening nadrukkelijk rekening gehouden worden met de gevolgen van ruimtelijke ingrepen voor het milieu. Milieubelastende of hinderlijke situaties moeten voorkomen worden.

5.2 Bedrijven en milieuzonering

Milieuzonering zorgt voor voldoende ruimtelijke scheiding tussen enerzijds bedrijven of overige milieubelastende functies en anderzijds milieugevoelige functies zoals woningen. Bij de planontwikkeling dient rekening te worden gehouden met milieuzonering om de kwaliteit van het woon- en leefmilieu te garanderen naast de zorg dat er voor bedrijven voldoende ruimte voorhanden is om de bedrijfsactiviteiten duurzaam en binnen aanvaardbare voorwaarden (normen) uit te kunnen voeren.

Richtlijn

Bij het beoordelen van (binnen het plangebied of elders gelegen) de bedrijven welke invloed hebben op het plangebied, is gebruik gemaakt de VNG-brochure “Bedrijven en Milieuzonering”. De VNG brochure is een richtlijn, vormt geen wettelijk kader maar heeft als gevolg van jurisprudentie de status van pseudo-wetgeving gekregen. Deze richtlijn biedt kaders om milieuzonering goed in ruimtelijke plannen af te wegen. In de VNG-uitgave staan minimale richtafstanden voor geur, stof, geluid en gevaar die gebaseerd zijn op een “gemiddeld” modern bedrijf. Deze richtafstanden gelden vanaf de perceelgrens van het bedrijf waar de bedrijfsactiviteiten plaats kunnen vinden (of de opslagvoorziening of installatie) tot aan de gevel van woningen in een 'rustige woonwijk'. Indien het bedrijf afwijkt door grootte, technische voorzieningen, afschermingen et cetera is het mogelijk om gemotiveerd af te wijken van de (indicatieve) afstanden. De grootste van de vier VNG-richtafstanden (voor geur, stof, geluid of gevaar) is bepalend voor de indeling van een activiteit in een milieu-categorie. De milieucategorie van een bedrijf kan variëren van 1 (een licht bedrijf, met een hinderafstand van 10 meter) tot 6 (een zeer zwaar bedrijf, met een hinderafstand van 1500 meter).

Toetsing

Het projectgebied is gelegen tussen een ziekenhuis, een woongebied en een onderwijscluster. Het projectgebied zelf wordt omgeven door wegen. Op basis van het vigerende bestemmingsplan betreffen de omliggende functies met name maatschappelijke- en woonfuncties, inclusief bijbehorende parkeervoorzieningen. Het gebiedstype kan gekenmerkt worden als 'gemengd'.

In het akoestisch onderzoek (DGMR, Akoestisch onderzoek wegverkeer en parkeergarage, 3 september 2020) is de invloed van omliggende bedrijven onderzocht op basis van de VNG-publicatie Bedrijven en Milieuzonering, zie paragraaf 5.3.1. Hieruit blijkt dat de nieuwe woningen alleen binnen de richtafstand van een deels openbare parkeergarage liggen. De berekende maximale geluidniveaus voldoen wel aan de maximaal toelaatbare waarden.

De inrichtingen die binnen het projectgebied mogelijk worden gemaakt vormen geen belemmering voor de geluidgevoelige functies zoals wonen. Binnen het projectgebied worden commerciële voorzieningen mogelijk gemaakt. De richtafstanden van deze functies betreft binnen het gemengd gebied 0 meter.

5.3 Geluid

Bij een ruimtelijk plan dient rekening te worden gehouden met geluidsbronnen en de mogelijke hinder of overlast daarvan voor mensen. De beoordeling van het aspect geluid in ruimtelijke plannen vindt zijn grondslag in vooral de Wet geluidhinder en Wet milieubeheer. Daarnaast vindt de beoordeling zijn grondslag in de Wet ruimtelijke ordening (Wro), op grond van een “goed woon- en leefklimaat”. Het aspect geluid kent voor geluidsgevoelige bestemmingen (zoals woningen) afhankelijk van typen geluidsbronnen een wettelijk kader die van belang zijn bij het opstellen van ruimtelijke plannen. Zo zijn in de Wet geluidhinder voor geluidsgevoelige bestemmingen (als woningen) grenswaarden opgenomen voor wegverkeerslawaaï en spoorweglawaaï. Het stelsel is gericht op het voorkomen van nieuwe geluidgehinderden.

5.3.1 Wegverkeerslawaaï

Wettelijk kader

Langs alle wegen bevinden zich conform de Wet geluidhinder (Wgh) geluidszones, met uitzondering van wegen op woonerven en 30 km/uur-wegen. Binnen de geluidszone van een weg dient de geluidsbelasting op de gevel van geluidsgevoelige bestemmingen (zoals woningen) aan wettelijke normen te voldoen. De breedte van een geluids-onderzoeks-zone is afhankelijk van het aantal rijstroken en de ligging van de weg (binnen- of buitenstedelijk). De beoogde ontwikkeling ligt binnen de wettelijke geluidszone van de Randweg, de Henri Dunantstraat en de Vlijmenseweg. Voor de geluidsbelasting op de gevels van nieuwe geluidsgevoelige functies binnen de wettelijke geluidszone van deze wegen geldt een ten hoogst toelaatbare geluidbelasting van 48 dB. Onder voorwaarden is een hogere waarde mogelijk tot 63 dB. Indien uit akoestisch onderzoek blijkt dat de ten hoogst toelaatbare geluidbelasting van 48 dB wordt overschreden, zijn maatregelen noodzakelijk gericht op het verminderen van de geluidsbelasting aan de gevel. Voor zulke maatregelen wordt onderstaande volgorde aangehouden:

- Bronmaatregelen (bijvoorbeeld aanpassing intensiteiten of soort wegdekverharding)
- Overdrachtsmaatregelen (bijvoorbeeld geluidsafscherming)
- Maatregelen bij de ontvanger (bijvoorbeeld aanbrengen extra geluidsisolatie aan de gevel of woningindeling)

Zijn deze maatregelen niet mogelijk, niet gewenst of niet doeltreffend, dan kan de gemeente onder bepaalde voorwaarden voor nieuwe geluidsgevoelige objecten een hogere (geluid)waarde verlenen. Voorwaarden die worden gesteld aan een te verlenen hogere waarde zijn ten gunste van de geluidssituatie en dus het woon- en leefklimaat bij de gevoelige objecten. Hiervoor heeft gemeente 's-Hertogenbosch een 'hogere waarde beleid' vastgesteld. De voorwaarden waaronder een eventuele hogere waarde wordt verleend zijn afhankelijk van de hoogte van de geluidsbelasting en het type gebied waarin het plan zich bevindt. Per gebiedstype geldt een ambitie voor wat betreft de geluidsbelastingen. Zo wordt bijvoorbeeld in een (normaliter rustig) buitengebied een lager geluidsniveau nagestreefd dan

in een rumoerig gebied langs een drukke snelweg met verhoogde geluidsbelastingen. Een hogere waarde mag – zoals gezegd - de maximale geluidsbelasting van 63 dB niet overschrijden. Voorwaarden voor een vast te stellen hogere waarde zijn bijvoorbeeld de aanwezigheid van een geluidsluwe (rustige) zijde en een geluidsniveau in de buitenruimte (zoals achtertuin/balkon) dat voldoet aan de ambitie voor het betreffende gebied. Voor geluidsbelastingen op gevels meer dan 63 dB kan formeel geen ontheffing worden verleend.

Naast het toetsingskader en wettelijke eisen van de Wgh dienen er altijd zodanige gevelmaatregelen te worden genomen dat wordt voldaan aan de maximale geluidsbinnenwaarde op grond van het Bouwbesluit. Deze maximale geluidsbinnenwaarde is ten gunste van het woon-, leef- en verblijfsklimaat in betreffend object. Met de aanvraag om omgevingsvergunning zal moeten worden aangetoond dat deze binnenwaarde wordt voldaan.

Project

Binnen het projectgebied worden geluidgevoelige bestemmingen mogelijk gemaakt binnen de zones van wegen, zoals bedoeld in hoofdstuk VI van de wet ("zones langs wegen"). Het betreffen circa 500 woningen. Voor deze geluidgevoelige bestemmingen is een akoestisch onderzoek uitgevoerd en heeft een toetsing plaatsgevonden aan de normen uit de Wet geluidhinder (DGMR, Akoestisch onderzoek wegverkeer en parkeergarage, 3 september 2020, zie bijlage 5).

Geluidsbelasting wegverkeer

Voor het plan is de invloed van het geluid van het wegverkeer onderzocht. Uit de resultaten blijkt dat de geluidsbelasting vanwege de Randweg en Henri Dunantstraat hoger is dan de wettelijke voorkeurswaarde. De maximaal toelaatbare waarde van 63 dB wordt niet overschreden. Uit het onderzoek naar maatregelen blijkt dat bron- en schermmaatregelen stuiten op bezwaren van financiële, verkeerskundige en stedenbouwkundige aard.

Bedrijven en milieuzonering

De invloed van omliggende bedrijfsmatige functies is onderzocht op basis van de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering. Uit de analyse van de milieubelastende functies in de omgeving volgt dat geen nader onderzoek nodig is vanwege de functies die in de omgeving aanwezig zijn. In dit onderzoek is alleen een berekening gemaakt van het geluid van de vier parkeergarages, die binnen het plan gerealiseerd worden, omdat deze mogelijk hinder bij de nieuwe woningen kunnen veroorzaken.

Uit de resultaten van de berekening volgt dat de berekende waarden voor het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau dat ontstaat op het parkeerdek van parkeergarage P1, voor alle woningen voldoet aan de streefwaarde. Het berekende geluidsniveau van het maximale geluidsniveau en de verkeersaantrekkende werking van de in- en uitrit van P1/2, P3 en P4, is op een aantal woningen binnen het plan hoger dan de streefwaarde. Vanwege de overschrijding van de streefwaarde zijn maatregelen onderzocht:

- Voor het verlagen van het geluidsniveau van de verkeersaantrekkende werking zijn geen effectieve maatregelen mogelijk.
- Voor het maximale geluidsniveau zijn de berekende waarden als aanvaardbaar te beschouwen vanwege het aantal keer dat de niveaus optreden en de meest recente inzichten over slaapverstoring

In het kader van het Activiteitenbesluit zijn in een later stadium maatwerkvoorschriften nodig, vanwege de berekende geluidsniveaus die in parkeergarage P1 ontstaan.

Cumulatieve geluidsbelasting

Het hoogst berekende gecumuleerde geluidsniveau van het wegverkeer is 63 dB. Vanwege het parkeerdek en het wegverkeer ontstaat geen relevante cumulatie.

Geluidbeleid 's-Hertogenbosch

Omdat de berekende geluidsbelasting van het wegverkeer hoger is dan de voorkeurswaarde en geluidsmaatregelen op bezwaren stuiten, zijn hogere waarden nodig. De gemeente 's-Hertogenbosch stelt in haar geluidbeleid voorwaarden voor het vaststellen van een hogere waarde. In het beleid is opgenomen dat nieuwe woningen bij een geluidsbelasting boven een bepaalde waarde, moeten zijn voorzien van een geluidluwe zijde en buitenruimte die voldoet aan de ambitiewaarde.

Uit het onderzoek blijkt dat een deel van de woningen niet zijn voorzien van een geluidluwe zijde en een buitenruimte die voldoet aan de ambitiewaarde. Daarom is voor een aantal woningen gebouwmaatregelen nodig.

In een nader onderzoek is onderbouwd welke maatregelen worden genomen om voor de woningen een geluidluwe gevel en buitenruimte die voldoet aan de ambitiewaarde te creëren (M.2019.1500.05a.R001). Daarnaast toont de ontwikkelaar in de vergunningsaanvraag voor het bouwen aan dat het plan voldoet aan de geluidseisen op grond van het Bouwbesluit 2012. Hiervoor is zowel nader onderzoek naar de gevelmaatregelen als de installaties van de parkeergarages nodig. Voor het plan zullen, in mandaat, hogere grenswaarden worden vastgesteld. Deze procedure tot het vaststellen van de hogere grenswaarden zal separaat aan de planologische procedure worden doorlopen.

5.3.2 Railverkeerslawaaï

Langs alle spoorwegen bevinden zich conform de Wgh geluidszones. De breedte van de zone is afhankelijk van de hoogte van het geluidproductieplafond. De beoogde ontwikkeling ligt niet in de zone.

5.3.3 Industrielawaai

Zonering van industrielawaai in het kader van de Wet geluidhinder is het ruimtelijk scheiden van industrieterreinen waarop (grote) lawaaimakers zijn gevestigd enerzijds en woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen anderzijds. De zonering van industrielawaai is vastgelegd in hoofdstuk V van de Wet geluidhinder 'Zones rond industrieterreinen' en hoofdstuk 2 van het Besluit geluidhinder.

Het projectgebied is niet gelegen binnen de geluidzone van geluidgezoneerde industrieterreinen. In het projectgebied is vestiging uitgesloten van bedrijven die vallen onder Onderdeel D van Bijlage I van het Besluit omgevingsrecht. Hoofdstuk V "Zones rond industrieterreinen" van de Wet geluidhinder is hierdoor niet van toepassing. De inrichtingen die binnen het projectgebied mogelijk worden gemaakt vormen geen belemmering voor de geluidgevoelige functies zoals wonen. Binnen het projectgebied worden commerciële voorzieningen mogelijk gemaakt. Deze voorzien allen aan de richtafstanden vanuit het VNG, zie paragraaf 5.2.

5.4 Trillingen

Bij trillingen in het ruimtelijk spoor gaat het vrijwel altijd om bescherming tegen trillingshinder bij personen. In sommige gevallen kan er ook sprake zijn van verstoring van activiteiten door trillingen (bijvoorbeeld laboratoria of computercentra welke gevoelig zijn voor trillingen). Trillingen is een mee te nemen aspect in het kader van een 'goede ruimtelijke ordening'.

Weg- of railverkeer en bepaalde industriële activiteiten kunnen trillingen in de bodem veroorzaken. De trilling verspreidt zich verder via de bodem naar gevoelige objecten. Hoewel de sterkte afneemt naarmate de afstand tot de bron groter wordt, kan de trilling ergens anders hinder opleveren. Wegverkeer over een oneffen wegdek veroorzaakt trillingen. De aard en heftigheid van deze trilling is afhankelijk van het type voertuig, de belading, snelheid en de oneffenheden waar het verkeer overheen rijdt. Ook treinverkeer kan zorgen voor trillingen. De snelheid en gewicht van treinen is hierbij een belangrijke factor bij het ontstaan van trillingen. Daarnaast zijn de eigenschappen van de trein (onder andere belading) en de interactie van de trein met de ondergrond van belang bij het ontstaan en doorgeven van trillingen naar de omgeving (de bodem).

Het projectgebied ligt nabij de Randweg. Aangezien op de locatie op dit moment geen bebouwing aanwezig is, zijn er geen klachten ten aanzien van trillingen bekend. De ontwikkeling bestaat volledig uit nieuwbouw. Bij de bouw van de ontwikkeling wordt rekening gehouden met het voorkomen van trillingen door het nemen van de nodige maatregelen. Het is dan ook niet aannemelijk dat er door de Randweg en de bouw trillingsoverlast ontstaat. Nader onderzoek naar de aanwezigheid van trillingen is niet noodzakelijk.

5.5 Verlichting

Kunstmatige verlichting kan hinder geven. Er zijn veel functies met kunstmatige verlichting, zoals (autosnel)wegen, woonkernen, industrie- en bedrijventerreinen, glastuinbouwbedrijven en sportterreinen. Hinder door licht hangt af van de aard, intensiteit, duur en plaats van de verlichting. Maar ook door de kans op blootstelling.

In onderhavige omgeving is geen kunstmatige verlichting (anders dan verlichting van openbaar gebied) aanwezig. Hierdoor is hinder in beginsel niet aannemelijk. Hinder als gevolg van de openbare straatverlichting is niet aannemelijk. Bij onderhavig project is lichthinder niet relevant te noemen.

5.6 Wind

Voor deze ontwikkeling is een onderzoek naar het windklimaat uitgevoerd (DGMR, Onderzoek windklimaat, Willemspoort-Zuid, 's Hertogenbosch, 17 januari 2020, zie bijlage 3). Het doel van het onderzoek is het vaststellen van het windklimaat op maaiveldniveau in en rond het projectgebied. Uit het onderzoek blijkt dat er geen sprake van windgevaar binnen het projectgebied is.

5.7 Externe veiligheid

Externe veiligheid beschrijft de risico's die kunnen ontstaan als gevolg van opslag of handelingen met gevaarlijke stoffen. Dit heeft betrekking op inrichtingen (bedrijven), transportroutes en buisleidingen. Omdat de gevolgen bij een calamiteit groot kunnen zijn, is in wetgeving bepaald wanneer risico's – met het voldoen aan normen – aanvaardbaar zijn en wanneer ze verantwoord moeten worden. Deze zogenoemde verantwoordingsplicht betekent dat in ruimtelijke procedure de keuzes moeten worden onderbouwd én verantwoord door het bevoegd gezag. Hierbij geeft het bevoegd gezag aan in te stemmen met de risico's en de betreffende situatie aanvaardbaar te vinden.

De aanvaardbare risico's zijn vast gelegd in diverse besluiten. De belangrijkste in de ruimtelijke ordening zijn:

1. Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi)
2. Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt)
3. Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb)

Binnen de beleidskaders voor deze drie typen risicobronnen staan altijd twee kernbegrippen centraal: het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Hoewel beide begrippen onderlinge samenhang vertonen zijn er belangrijke verschillen.

Plaatsgebonden risico (PR)

Het plaatsgebonden risico wordt gedefinieerd als "de kans per jaar dat een persoon, die zich continu en onbeschermd op een bepaalde plaats bevindt, overlijdt als direct gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen bij een risicovolle activiteit". In Nederland heeft de overheid bepaald dat in principe nergens in Nederland iemand een groter plaatsgebonden risico mag lopen dan 1 op de 1 miljoen per jaar (10⁻⁶/jaar). Het PR kan op de kaart van het gebied worden weergegeven met zogeheten risicocontouren: lijnen die punten verbinden met eenzelfde PR. Binnen de 10⁻⁶ contour (welke als wettelijk harde norm fungeert) mogen geen kwetsbare objecten (zoals woningen, ziekenhuizen, scholen) geprojecteerd worden. Voor beperkt kwetsbare objecten (zoals kleine kantoren, winkels en bedrijfsgebouwen) geldt de 10⁻⁶ contour niet als grenswaarde, maar als een richtwaarde.

Groepsrisico (GR)

Het groepsrisico is een maat voor de kans dat bij een ongeval een groep slachtoffers valt met een bepaalde omvang (10 personen of meer). Het GR is daarmee een maat voor de maatschappelijke ontwrichting. Het GR wordt bepaald binnen het invloedsgebied van een risicovolle activiteit. Voor het groepsrisico geldt een verantwoordingsplicht. Dit houdt in dat iedere wijziging met betrekking tot planologische keuzes moet worden onderbouwd én verantwoord door het bevoegd gezag.

Verantwoordingsplicht groepsrisico

Met het invullen van de verantwoordingsplicht wordt antwoord gegeven op de vraag in hoeverre externe veiligheidsrisico's in het plangebied worden geaccepteerd en welke maatregelen getroffen zijn om het risico zoveel mogelijk te beperken. Het invullen van de verantwoordingsplicht is een taak van het bevoegd gezag (veelal de gemeente). Door de verantwoordingsplicht worden gemeenten gedwongen het externe veiligheidsaspect mee te laten wegen bij het maken van ruimtelijke keuzes. Deze verantwoording is kwalitatief en bevat verschillende onderdelen die aan bod kunnen of moeten komen. Ook bestaat er een adviesplicht voor de regionale brandweer. In de Handreiking verantwoordingsplicht groepsrisico zijn de onderdelen van de verantwoording nader uitgewerkt en toegelicht. Door het uitwerken van de verantwoordingsplicht neemt het bevoegd gezag de verantwoordelijkheid voor het 'restrisico' dat overblijft nadat benodigde de veiligheidsverhogende maatregelen genomen zijn.

Activiteitenbesluit (eventueel vuurwerkbesluit)

Tot slot wordt in het kader van een 'goede ruimtelijke ordening' (art. 3.1 Wro) getoetst aan eventueel van toepassing zijnde veiligheidsafstanden uit het Activiteitenbesluit (of vuurwerkbesluit)

Risicobronnen

In 2020 is het aspect externe veiligheid onderzocht (DGMR, Onderzoek externe veiligheid Willemspoort Zuid, 16 januari 2020, zie bijlage 7). Uit het onderzoek blijkt dat de onderstaande risicobronnen aanwezig zijn in de nabijheid van de ontwikkeling: een LPG-tankstation en transport van geklasseerde stoffen over het spoor.

Op ruim 150 meter van het projectgebied is een tankstation aanwezig. Tot 2018 werd hier ook LPG opgeslagen en verkocht, maar de vergunning voor deze activiteiten is ingetrokken. Wel wordt nog CNG, benzine en diesel verkocht. Omdat het tankstation niet meer onder het Bevi valt, hoeven externe risico's van dit tankstation niet te worden beschouwd. De bevoorrading van het tankstation kan langs het projectgebied gaan, maar vormt vanwege de beperkte effecten van deze brandstoffen een verwaarloosbaar risico.

Op 600 meter van het projectgebied ligt de spoorlijn 's-Hertogenbosch - Vught en op ruim 2 kilometer liggen de snelwegen A2, A59 en A65. Toxische stoffen die over deze transportassen worden vervoerd kunnen een extern risico voor het projectgebied vormen, hoewel de kans vanwege de afstanden zeer klein is.

In paragraaf 3.2 van het onderzoek heeft DGMR een aanzet gegeven voor de verantwoording van dit groepsrisico. De gemeente moet de Veiligheidsregio Brabant Noord in de gelegenheid stellen advies uit te brengen over deze verantwoording ten aanzien van bestrijdbaarheid van een ramp en zelfredzaamheid.

Uit de verantwoording van het groepsrisico blijkt dat het risico aanvaardbaar is.

5.8 Lucht

Het doel van de Wet milieubeheer (opgenomen in hoofdstuk 5, titel 2 van de Wet milieubeheer) is het beschermen van mens en milieu tegen de negatieve effecten van luchtverontreiniging. De grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, zwevende deeltjes (PM₁₀; PM_{2,5} fijn stof), lood, koolmonoxide en benzeen geven het kwaliteitsniveau van de buitenlucht aan dat op een gegeven tijdstip moet zijn bereikt en daar waar het juiste kwaliteitsniveau al aanwezig is, zoveel mogelijk in stand moet worden gehouden. De grenswaarden voor luchtkwaliteit kunnen beperkend zijn bij ruimtelijke ontwikkelingen en plannen. Uitgangspunt is dat een ruimtelijke plan (een project) niet leidt tot overschrijding van luchtkwaliteitsnormen. Als er wel sprake is van een overschrijding, dan mag een project de luchtkwaliteit niet in betekenende mate verslechteren.

Kleine projecten en ruimtelijke plannen, waarvan duidelijk is dat deze niet in betekenende mate bijdragen aan de luchtkwaliteit, hoeven niet getoetst te worden aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit. Dit is geregeld in het “Besluit niet in betekenende mate bijdragen (NIBM)”. De grens NIBM voor de stoffen PM₁₀ (fijnstof) en NO₂ ligt vanaf 1 augustus 2009 op 1,2 µg/m³. Om de bijdrage aan de luchtkwaliteit bij een kleiner ruimtelijk plan of verkeersplan vast te kunnen stellen, is door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu een speciale rekentool ontwikkeld, genaamd de NIBM-tool. Met het invoeren van het extra aantal voertuigbewegingen en aandeel vrachtverkeer, bepaalt de NIBM-tool – uitgaande van worst-case omstandigheden – de bijdrage aan luchtkwaliteit en daarmee of een plan wel of niet NIBM is.

In 2020 is de locatie onderzocht (DGMR, analyse luchtkwaliteit Willemspoort Zuid, 13 januari 2020, zie bijlage 7). Binnen het plan Willemspoort Zuid wordt de bouw van ongeveer 500 woningen mogelijk gemaakt. Met dit aantal wordt ruimschoots voldaan aan de grens (1.500 woningen) uit de regeling. Het plan Willemspoort Zuid heeft daardoor geen betekenende bijdrage op de luchtkwaliteit voor de omgeving. Daarom hoeft onderhavig plan formeel niet te worden getoetst aan de luchtkwaliteitsnormen. Vanuit de wetgeving bestaat dan ook geen bezwaar tegen onderhavig plan.

Uit het onderzoek blijkt verder dat de achtergrondconcentraties van stikstofdioxide (NO₂) en fijnstof (PM₁₀) voldoen aan de advieswaarden van de WHO. Op basis van de achtergrondconcentraties binnen het plan is sprake van een goed woon- en leefklimaat voor het aspect luchtkwaliteit.

5.9 Bodem

Algemeen

Bij plannen en ontwikkelingen, het daarvoor opstellen van bestemmingsplannen of het wijzigen daarvan is altijd de hoofdvraag of de aanwezige bodemkwaliteit past bij het huidige of toekomstige gebruik van die bodem en hoe deze optimaal op elkaar kunnen worden afgestemd. Uitgangspunt is dat de bodemkwaliteit als gevolg van aanwezige bodemverontreiniging geen onaanvaardbaar risico oplevert voor de gebruikers van de bodem. Bovendien mag de bodemkwaliteit niet verslechteren door grondverzet (bijvoorbeeld graafwerkzaamheden). Derhalve dient de bodemkwaliteit binnen het plangebied bekend te zijn. Hiermee kan worden beoordeeld of de aanwezige bodemkwaliteit wel of niet geschikt is voor de toekomstige bestemming.

Bodemsituatie

In 2020 is de locatie onderzocht (Heijmans Infra, 9 januari 2020, verharding-, fundering- en bodemonderzoek, zie bijlage 8). De bodem is geschikt voor het beoogde gebruik.

5.10 Geur

Industriële geur

Het beleid voor industriële geurhinder (geur van bedrijven die niet tot de agrarische sector behoren) is samengevat in een brief van het ministerie van VROM van 30 juni 1995. Kort samengevat komt het erop neer dat afgestapt is van stringente geurnormen; de toetsing of een ontwikkeling toelaatbaar is zonder voor overmatige geurhinder te zorgen, is grotendeels overgelaten aan lokale overheden. Er wordt in de brief een aantal algemene beleidsuitgangspunten gegeven, waarbij 'het voorkómen van nieuwe geurhinder' (nieuwe geurgehinderden) voor de ruimtelijke ordening het belangrijkste is.

Uit paragraaf 5.2 blijkt dat in de omgeving van het projectgebied geen industriële bedrijven zijn gelegen. Van geurhinder binnen het projectgebied is dan ook geen sprake.

Agrarische geur

Veehouderijen veroorzaken in het algemeen geur vanwege de dierenverblijven en agrarische bedrijfsstoffen, zoals opslag van mest in mestbassins. Gezien de typering van het projectgebied, namelijk stedelijk gebied is geur hier geen relevant aspect.

5.11 Hoogspanningslijnen

Bij het opstellen van ruimtelijke plannen moet rekening worden gehouden met de aanwezigheid van bovengrondse hoogspanningslijnen. Uit wetenschappelijk onderzoek blijken namelijk aanwijzingen dat langdurig verblijf in de buurt van hoogspanningslijnen mogelijk invloed heeft op de gezondheid van kinderen, namelijk een verhoogde kans op het krijgen van leukemie. Gedacht wordt dat de magneetvelden van de bovengrondse hoogspanningslijnen hiervan de oorzaak zouden kunnen zijn. Het is overigens niet aangetoond dat de magneetvelden van hoogspanningslijnen hiervan écht de oorzaak zijn. Wél is er een advies van het Rijk uit 2005 over bovengrondse hoogspanningslijnen. Hierin staat dat het niet wenselijk is dat er nieuwe situaties ontstaan waarbij kinderen langdurig verblijven binnen de magneetveldzones van hoogspanningslijnen. Via dit voorzorgsbeleid dient zo veel als mogelijk te worden vermeden dat er nieuwe situaties ontstaan waarbij kinderen langdurig verblijven binnen de magneetveldzones van bovengrondse hoogspanningslijnen. Dit voorzorgbeleid heeft betrekking op nieuwe objecten waarin kinderen langdurig verblijven, zoals nieuwe woningen, scholen, kinderdagverblijven en crèches. De magneetveldzone is het gebied waar het (jaargemiddeld) magneetveld hoger is dan 0,4 microTesla.

De gemeente 's-Hertogenbosch hanteert het Rijksadvies uit 2005, en houdt daarmee rekening met het genoemde voorzorgsbeginsel bij nieuwe ontwikkelingen in de buurt van hoogspanningslijnen.

In de buurt van het projectgebied zijn geen hoogspanningslijnen gelegen. Voor onderhavig project houdt het in dat de gevoelige objecten buiten de magneetveldzones van hoogspanningslijnen zijn gelegen.

5.12 Water

Ruimte maken voor water: dat is de kern van het waterbeleid voor de 21e eeuw. Met de ondertekening van de 'Startovereenkomst Waterbeheer' door verschillende overheden, is de watertoets van toepassing op ruimtelijke plannen. Vanaf 1 november 2003 is deze juridisch vastgelegd in het Besluit op de ruimtelijke ordening (Bro).

De watertoets moet ingevuld worden als een procedure. Het omvat het gehele proces van vroegtijdig informeren, adviseren, afwegen en uiteindelijk beoordelen van de in ruimtelijke plannen voorkomende waterhuishoudkundige aspecten. Het doel van de watertoets is het evenwichtig meewegen van de waterbelangen in het planvormingsproces. Hierbij wordt een veilig, gezond en duurzaam watersysteem nagestreefd. Zowel waterkwantiteits- als waterkwaliteitsaspecten zijn daarbij belangrijk. Kansen worden benut en functies zoveel mogelijk gecombineerd.

De beleidsdoelen voor integraal waterbeheer zijn door de gemeente vastgesteld in het Waterplan (2017). Hierin staat dat we in 's-Hertogenbosch een mooi, robuust en klimaatbestendig watersysteem willen creëren ook is hierin het hemelwaterbeleid vastgelegd. Dit is gebiedsspecifiek gedaan, kijkend naar de watersystemen en de uitgangspunten per wijk. Het hemelwaterbeleid is verankerd in de gemeentelijke Verordening Hemelwater en Grondwater 2017. De doelen van het waterschap Aa en Maas zijn vastgelegd in de Keur (2015).

De afspraken uit de watertoets worden in een waterparagraaf vastgelegd. In deze waterparagraaf is toegelicht hoe het waterbeleid is vertaald naar waterhuishoudkundige inrichting in dit bestemmingsplan. Eventueel benodigde vergunningen worden niet met deze waterparagraaf geregeld en zullen via daarvoor bedoelde procedures verkregen moeten worden.

Uitgangspunten voor integraal waterbeheer

De uitgangspunten bij het toetsen van ruimtelijke plannen zijn:

- Gescheiden houden van vuil (afval)water en schoon hemelwater;
- Voorkomen van vervuiling van water;
- Schoon hemelwater kan volgens de voorkeursvolgorde worden verwerkt:
 1. Hergebruik
 2. infiltratie/bergen
 3. afvoer;
- Hydrologisch neutraal ontwikkelen, zodat een ontwikkeling niet leidt tot een hydrologische achteruitgang zowel in als buiten het plangebied. Ook mogen er geen hydrologische knelpunten ontstaan voor huidige en vastgelegde toekomstige landgebruiksfuncties. Dit betekent dat:
 - De afvoer uit het gebied niet groter wordt dan in de referentiesituatie;
 - De grondwateraanvulling in het plangebied gelijk blijft of toeneemt;
 - Grond- en oppervlaktewaterstanden in de omgeving gelijk blijven, of verbeteren voor de huidige en toekomstige landgebruiksfuncties;
 - (grond)waterstanden in het plangebied aansluiten op de (nieuwe) functie(s) van het plangebied;
 - Het plangebied zo wordt ingericht dat de hydrologische gevolgen van vastgestelde toekomstige ontwikkelingen in de omgeving niet leiden tot knelpunten in het plangebied.

Daarnaast zien we water als kans voor meervoudig ruimtegebruik en vergroting van de beleving van water. Deze uitgangspunten dragen bij aan een mooi, robuust en klimaatbestendig watersysteem.

Aan de hand van deze waterparagraaf wordt toegelicht hoe het waterbeleid is vertaald naar waterhuishoudkundige inrichting in dit plan. In 2020 is een waterhuishoudkundig plan opgesteld (lv-Infra b.v., Waterhuishoudkundig plan Willemspoort Zuid te 's-Hertogenbosch, 12 november 2020, zie bijlage 9).

Afvalwater en hemelwater

Het vuile water wordt via een ringleiding in het binnenterrein naar de reeds aanwezige DWA ringleiding rondom het projectgebied geleid. Voor de woningen grenzend aan de Henri Dunantstraat kan gekozen worden om de woningen via een parallelleiding direct aan te sluiten op de bestaande leiding in de Henri Dunantstraat. Deze keuze zal worden gemaakt bij de definitieve inrichting van Willemspoort Zuid.

Onderhavig plan geeft minder verharding dan de huidige situatie. Dit betekent dat watercompensatie in beginsel niet nodig is. Echter, op grond van de Keur dienen wel maatregelen te worden genomen om hemelwater te kunnen bergen. Hiervoor zijn diverse maatregelen mogelijk, die nog nader dienen te worden beoordeeld. Zo is het gebruik van de groenstrook/wadi naast de Henri Dunantstraat een belangrijke component binnen de waterberging. Vooralsnog wordt geadviseerd om in het middengebied een strook kratten (breedte ca. 2,5m) aan te leggen over de volle lengte. De weg rondom het groene binnengebied kan eenvoudig afwateren op de 'krattenrij'. De HWA aansluitingen vanuit de woningen zouden via de wegverharding op deze 'krattenrij' kunnen worden aangesloten. Indien krattenveld vol zit zal dit overstorten op een HWA leiding richting de wadi. De wadi kan vervolgens overstorten naar het HWA-IT stelsel. Hierbij kan nog worden overwogen om de aanleg van een HWA stelsel rondom het groene middengedeelte achterwege te laten (de rij kratten neemt de functie over). De keuzes hierin zullen pas daadwerkelijk aan de orde zijn bij het realiseren van het plan.

Grondwater en bodem

Het projectgebied heeft een maaiveldhoogte van ca. 4m +NAP. Voor de grondwaterstand in Willemspoort Noord is 1,80 m +NAP aangehouden. Bij IV-Infra is niet bekend of dit een gemiddelde of hoogste grondwaterstand betreft. Daarmee wordt een drooglegging bereikt van 2,2m. Dit is ruim voldoende voor de aanleg van woningen en/of wegen. Bovendien wordt het binnenterrein opgehoogd naar ca. 7,5m +NAP.

Aan de zuidkant van Willemspoort Zuid ligt het natuur- en wateroverloopgebied de Gement. In dit gebied kan in extreme situaties maximaal 0,70m water staan, op een maaiveldniveau van ca. 2,4 m +NAP. Dit waterpeil zal van tijdelijke aard zijn en ligt onder de keldervloer van de nieuwe inrichting.

De bodemkundige situatie betreft met name fijn tot matig fijn zand met enkele verstorende veenlagen op verschillende diepten: ca. 1,50 – mv. Gezien de diepteligging van deze veenlagen zullen deze nauwelijks/geen invloed hebben op het infiltreren van hemelwater vanuit de wadi en vanuit de poreuze hemelwater riolering parallel aan de Henri Dunantstraat.

5.13 Duurzaamheid

We staan in Nederland voor ingewikkelde opgaven. Niet alleen moeten we steeds meer mensen huisvesten, ook hebben we rekening te houden met klimaatverandering en een toenemende schaarste aan energie en grondstoffen. Ook ontworpen hoosbuien steeds vaker de openbare ruimte. 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 vast gelegd in de 'visie duurzaam 's-Hertogenbosch' (mei 2019).

Met de vast gestelde visie zet gemeente 's-Hertogenbosch verduurzaming in op de onderstaande 4 thema's:

1. Gezonde, groene en klimaatbestendige omgeving (o.a. hemelwaterberging)
2. CO2 neutrale omgeving (energie)
3. Waardebehoud van grondstoffen (circulariteit)
4. Duurzame mobiliteit

Conform de visie houden we rekening met veranderingen in het klimaat met meer extreme buien en hete zomers. We zorgen voor een veilig watersysteem en werken aan vergroening van onze omgeving. Op het gebied van energie (om een CO2 neutrale gemeente te worden) werken we enerzijds aan het verminderen van de energievraag en anderzijds het opwekken van duurzame energie op diverse manieren. Ook maken we stappen om de gemeente op termijn aardgasloos te laten zijn. Ten aanzien van grondstoffen zijn we ons er van bewust dat deze dreigen schaars te worden door een groeiende bevolking en toenemende welvaart in de wereld. Beschikbare grondstoffen dienen derhalve zo efficiënt mogelijk te worden gebruikt (en hergebruikt) en we gaan er bewust mee om. Ten aanzien van het vervoer werken we aan schonere, slimmere en duurzame mobiliteit. Op deze wijze bouwen we samen aan een duurzaam 's-Hertogenbosch.

Woningen

Vanaf 1 juli 2018 mogen nieuwe woningen en andere nieuwe kleinverbruikers niet meer op aardgas worden aangesloten. Vanaf 2021 moet nieuwbouw voldoen aan zogenaamde 'BENG-eisen' voldoen. BENG staat voor "Bijna Energie Neutraal Gebouw". Het bestuursakkoord 2018-2022 zet bij ontwikkelingen in om vooruit te lopen op de landelijke norm (zoals deze zich nu laat aanzien). Dit houdt in dat ontwikkelingen (nieuwbouw) op dit moment dienen aan te sluiten bij de toekomstige BENG-norm. De ambitie is en blijft een energieneutrale bebouwde omgeving in 2035.

Willemspoort Zuid wordt ontwikkeld vanuit de gedachte dat een gebiedsontwikkeling niet moet onttrekken, maar moet toevoegen. Willemspoort Zuid moet geen energie, ruimtelijke kwaliteit en materialen onttrekken, maar deze juist toevoegen aan zijn omgeving. Deze ambitie concretiseren we in de volgende thema's:

- Klimaatbestendigheid
- Circulariteit
- Energie
- Multimodaliteit
- Biodiversiteit
- Vitale cohesie

Klimaatbestendigheid

Willemspoort Zuid moet bestendig zijn tegen klimaatverandering zoals temperatuur, en neerslagstijging. De verwachting is dat deze veranderingen zullen leiden tot langere natte en droge periodes, extremere neerslag en frequentere hittegolven. Om hierop in te spelen zullen we Willemspoort Zuid klimaatbestendig en waterveilig in richten. Duurzaam waterbeheer draait om 'vasthouden-bergen-afvoeren/infiltreren'. Het vasthouden en bergen van water door zo min mogelijk verharding en waar mogelijk groene daken toe te passen. Het water dat niet direct vastgehouden of geborgen kan worden wordt via robuuste infrastructuur afgevoerd.

Willemspoort Zuid kent een hoge bebouwingsintensiteit. Dat vergroot de opgave om hittestress aan te pakken. Het grote hof speelt daar een prominente rol bij. Omdat hier sprake is van volle grond is het mogelijk volwaardige bomen te plaatsen die een goede bijdrage leveren aan hittestress. Het ontwerp voor het binnenterrein in samenhang met de vormgeving van de gevels is doorgerekend op hittestress. Tevens wordt de openbare parkeergarage grotendeels uitgevoerd met groen dak.

Circulariteit

In 2050 dient de Nederlandse economie volledig te draaien op herbruikbare grondstoffen. Met Willemspoort Zuid hebben we de kans om bij het inrichten en ontwerpen van de gebouwde omgeving een stempel te drukken op de toekomst. De ambitie is waarde toe te voegen aan het gebied in plaats van deze te onttrekken, dat geldt niet alleen voor materialen, maar ook voor ruimte, ruimtelijke kwaliteit en energie. Op een aantal smaakmakende manieren willen we deze circulariteit gestalte geven. Bij de keuze voor materialen en beplanting wordt uitgegaan van materialen die voldoen aan Label A van de NL Greenlabel-systematiek.

Energie

Willemspoort Zuid gaat voldoen aan de BENG-eisen die vanaf 2020 gelden voor de gebouwde omgeving. Voor de verwarming en koeling van het programma in Willemspoort Zuid wordt een collectieve WKO-installaties gerealiseerd.

Multimodaliteit

Willemspoort Zuid moet voor alle modaliteit goed ontsloten zijn. Centraal daarbij staat het stimuleren van lopen en fietsen. Met name de bereikbaarheid voor de fiets in Willemspoort Zuid moet van uitmuntende kwaliteit zijn. De basis daarvoor vormen uiteraard de fietsroutes vanuit Willemspoort Zuid richting de stad en de Gement. Aanvullend daarop zal maximale aandacht gegeven worden aan de fietsroutes en fietsenstallingen in het plan zelf. De drempel om gebruik te maken van de fiets moet minimaal zijn. Zo worden de inpandige fietsenstallingsgarages dichtbij de entrees van de gebouwen gepositioneerd en komen in de Gementhof een groot aantal fietsenstallingsplekken.

Met name de doelgroep bewoners van de tiny apart-ments lenen zich voor carsharing; het delen van (elektrische) auto's. Een fenomeen dat een steeds prominenter rol krijgt. In Willemspoort Zuid wordt uitgegaan van de realisatie van in ieder geval 15 deelauto's.

Biodiversiteit

In de huidige staat, met de parkeerplaats voor het Jeroen Bosch Ziekenhuis, biedt Willemspoort Zuid weinig op het vlak van natuur of ecologie. Onze ambitie is met de ontwikkeling van Willemspoort Zuid voor een verbetering van de biodiversiteit in het gebied te zorgen. Denk daarbij aan tactisch geplaatste boomgroepen en gevelbegroeiing, bijvoorbeeld in de wand van de openbare parkeergarage, voorzieningen voor vleermuizen, vogels en voor insecten. Het ligt voor de hand daarbij aan te sluiten bij de flora en fauna die voorkomen in de Gement. Het grote hof dat voorzien is in het plan heeft volle grond. Dat maakt het ook goed mogelijk een interessant ecologisch gebied te maken.

Vitale Cohesie

Willemspoort Zuid moet een vitaal gebied worden: een gebied dat veerkrachtig is en waar bewoners zich gezond en gelukkig voelen. Het gebied Willemspoort Zuid Een vitaal Willemspoort Zuid faciliteert ontmoeting; dit is goed voor zowel de fysieke als sociale gezondheid. Het zorgt ervoor dat mensen naar elkaar omkijken, ook als ze normaal niet snel met contact zouden hebben. Het grote hof en met name het paviljoen in het hof moeten hier voor zorgen. Vitaal Willemspoort Zuid is beweegvriendelijk. Dit kan om een specifieke plek gaan, zoals een trapveldje in het grote hof, maar ook om een looproute rondom het gebied.

Een vitale wijk is verkeersveilig. Het scheiden van de autostromen en de fiets- en loopstromen is een belangrijk thema dat aandacht heeft gekregen in het plan. Een vitaal Willemspoort is groen ingericht. Groen is gezond: het ontspant, zorgt voor voldoende zuurstof en reguleert de temperatuur. Een vitaal Willemspoort heeft een gemengd en flexibel programma. De diversiteit aan functies (de diverse woonvormen, werken, zorg) maakt het gebied bruisend. De bebouwing in Willemspoort Zuid moet levensloopbestendig zijn. Nu ouderen langer zelfstandig (moeten) blijven wonen ligt er een grote opgave voor levensloopbestendige woonvormen zoals deze in Willemspoort Zuid een invulling krijgt. Een vitaal gebouw is op maat gemaakt. In de woningbouw is de behoefte aan personaliseren een belangrijke trend. De bebouwing in Willemspoort Zuid moet bijdragen aan zelfstandigheid en regie van de bewoners. Technologische ontwikkelingen dragen eraan bij dat mensen zelfstandig kunnen blijven wonen.

5.14 Milieueffectrapportage

Nagegaan is of voor dit bestemmingsplan een Milieueffectenrapport of een m.e.r. beoordeling opgesteld moet worden. Voor ruimtelijke plannen dient een m.e.r.(beoordeling) te worden opgesteld indien:

- a. er sprake is van een m.e.r.-(beoordelings)plichtige activiteit op grond van de bijlagen bij het Besluit m.e.r.;
- b. voor het plan een passende beoordeling op grond van de Natuurbeschermingswet (Nbw) is vereist.

ad a.

In de bijlage bij het Besluit m.e.r. is opgenomen welke activiteiten mer-plichtig zijn (de C-lijst) en welke activiteiten mer-beoordelingsplichtig zijn (de D-lijst). De activiteiten die dit bestemmingsplan mogelijk maakt zijn op grond van de bijlagen bij het Besluit niet m.e.r. (beoordelings)plichtig. Dit project kan aangeduid worden als een stedelijk ontwikkelingsproject (bijlage D 11.2).

Een stedelijk ontwikkelingsproject is m.e.r.-beoordelingsplichtig indien het betreft een gebied met een oppervlakte van meer dan 100 hectare, of meer dan 2000 woningen of meer dan 200.000 bruto vloeroppervlakte bevat. Aan al deze criteria voldoet het plangebied (er komen beschrijving bouwenvolp) niet dus op grond hiervan is geen m.e.r. nodig. Verder blijkt uit de in het vervolg van dit hoofdstuk genoemde onderzoeken dat er geen (mogelijke) belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu, eventueel na het treffen van maatregelen, aanwezig zijn.

ad b.

Het projectgebied ligt in stedelijk gebied en op enkele tientallen meters van Natura 2000-gebied Rijntakken, Vlijmens Ven, Moerputten & Bossche Broek. De gewenste ontwikkelingen in het plangebied zullen geen significant negatief effect hebben op het Natura 2000-gebied. De externe factoren door de ontwikkelingen zijn dusdanig van aard zijn dat geen negatieve effecten op dit Natura 2000-gebied zijn te verwachten, zie paragraaf 5.15. Een rechtstreekse m.e.r.-(beoordelings-)plicht is derhalve niet aan de orde.

Toetsing

Er heeft een vormvrije m.e.r.-beoordeling plaatsgevonden. Gelet op de kenmerken van het project, de plaats van het project en de kenmerken van de potentiële effecten, zijn geen belangrijke nadelige milieugevolgen aan de orde, die een milieueffectrapportage rechtvaardigen. Dit blijkt tevens uit de milieuparagraaf (hoofdstuk 5) van deze ruimtelijke onderbouwing. Het opstellen van een m.e.r. wordt dan ook niet noodzakelijk geacht.

5.15 Ecologie

Toetsingskader

De bescherming van de natuur is vastgelegd in de Wet natuurbescherming (Wnb). De Wet natuurbescherming (Wnb) geeft het wettelijke kader voor de bescherming van natuurgebieden en voor soortenbescherming. Bij de voorbereiding van een ruimtelijk plan dient onderzocht te worden of de Wnb ten aanzien van de bescherming van dier- en plantensoorten en gebieden de uitvoering van het plan niet in de weg staan. De provincie is bevoegd gezag voor de toetsing van handelingen met mogelijke gevolgen voor beschermde dier- en plantensoorten (de soortenbeschermingsbepalingen) én voor Natura 2000-gebieden (de gebiedenbeschermingsbepalingen). Alleen bij ruimtelijke ingrepen waarmee grote nationale belangen zijn gemoeid, blijft het Rijk bevoegd gezag.

Daarnaast vindt beleidsmatige gebiedsbescherming plaats door middel van het Natuurnetwerk Nederland (NNN), de voormalige Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Ook in dit kader zijn de provincies het bevoegd gezag.

Gebiedsbescherming vanuit de Wet natuurbescherming

De Wet natuurbescherming, heeft voor wat betreft gebiedsbescherming, betrekking op de Europees beschermde Natura 2000-gebieden. Als er naar aanleiding van projecten, plannen en activiteiten, afzonderlijk of in combinatie met andere plannen of projecten, mogelijkerwijs significante effecten optreden, dienen deze bij de voorbereiding van een bestemmingsplan in kaart te worden gebracht en beoordeeld.

Natura 2000-gebieden hebben een externe werking, zodat ook ingrepen die buiten deze gebieden plaatsvinden en verstoring kunnen veroorzaken, moeten worden getoetst op het effect van de ingreep op soorten en habitats. Een ruimtelijk plan dat significante gevolgen kan hebben voor een Natura 2000-gebied kan alleen worden vastgesteld indien uit een passende beoordeling de zekerheid is verkregen dat het plan de natuurlijke kenmerken van het gebied niet zal aantasten. Indien deze zekerheid niet is verkregen, kan het plan worden vastgesteld, indien wordt voldaan aan de volgende drie voorwaarden:

1. alternatieve oplossingen zijn niet voorhanden;
2. het plan is nodig om dwingende redenen van groot openbaar belang, met inbegrip van redenen van sociale of economische aard; en
3. de noodzakelijke compenserende maatregelen worden getroffen om te waarborgen dat de algehele samenhang van het Natura 2000-netwerk bewaard blijft.

Projecten, plannen en activiteiten die mogelijk een negatief effect hebben op de beschermde natuur in een Natura 2000-gebied zijn vergunningsplichtig.

Gebiedsbescherming vanuit provinciaal beleid

Het Natuurnetwerk Nederland (voorheen: Ecologische Hoofdstructuur (EHS)) is een samenhangend netwerk van bestaande en te ontwikkelen natuurgebieden. Het netwerk wordt gevormd door kerngebieden, natuurontwikkelingsgebieden en ecologische verbindingzones met als doel natuurgebieden beter met elkaar en met het omringende agrarisch gebied te verbinden.

Conform artikel 1.12 van de Wet natuurbescherming dragen gedeputeerde staten in hun provincie zorg voor de totstandkoming en instandhouding van een samenhangend landelijk ecologisch netwerk, genaamd 'Natuurnetwerk Nederland'. Zij wijzen daartoe in hun provincie gebieden aan die tot dit netwerk behoren. De planologische begrenzing en beschermingsregimes van het Natuurnetwerk Nederland loopt via het traject van de provinciale ruimtelijke structuurvisies en verordeningen.

Voor deze gebieden geldt een planologisch beschermingsregime. Activiteiten in deze gebieden zijn alleen toegestaan als ze geen negatieve effecten hebben op de wezenlijke kenmerken of waarden of als deze kunnen worden tegengegaan met mitigerende maatregelen.

Soortenbescherming

De Wet natuurbescherming onderscheidt beschermingsregimes voor soorten op grond van internationale verdragen, aangevuld met soorten die vanuit een nationaal oogpunt beschermd worden. Hierdoor zijn er in de Wet natuurbescherming drie verschillende verbodsartikelen per categoriesoorten;

- soorten van de Vogelrichtlijn (artikel 3.1);
- soorten van de Habitatrichtlijn en de verdragen van Bern en Bonn (artikel 3.5);
- andere soorten (artikel 3.10).

Per beschermingsregime is aangegeven welke verboden er gelden en onder welke voorwaarden ontheffing of vrijstelling kan worden verleend door het bevoegd gezag. Volgens artikel 3.31 zijn de verboden, bedoeld in de artikelen 3.1, 3.5 en 3.10 niet van toepassing op handelingen die zijn beschreven in en aantoonbaar worden uitgevoerd overeenkomstig een door het Ministerie van Economische Zaken goedgekeurde gedragscode en die plaatsvinden in het kader van bestendig beheer, bestendig gebruik, of ruimtelijke ontwikkeling of inrichting.

Onderzoek

Gebiedsbescherming

Het plangebied is niet gelegen in Natura 2000-gebieden of in de directe nabijheid van het Natuurnetwerk Nederland of andere beschermde natuurgebieden.

De afstand tot het Natura 2000-gebied Vlijmens Ven, Moerputten & Bossche Broek is enkele tientallen meters. Om er zeker van te zijn dat het planvoornemen geen stikstofdepositie op dit Natura 2000-gebied heeft, zijn berekeningen uitgevoerd, de resultaten zijn samengevat in de rapportage (Arcadis, Passende beoordeling Stikstof Willemspoort Zuid, 1 juli 2020, zie bijlage 10). Uit de uitgevoerde berekeningen naar de gebruiksfase blijkt dat de stikstofdepositie niet meer dan 0,00 mol N/ha/jaar bedraagt, zie bijlage 10. Uit de uitgevoerde berekeningen naar de aanlegfase blijkt dat de stikstofdepositie hoger is dan 0,00 mol N/ha/jaar.

In de passende beoordeling is onderzocht of uitgesloten kan worden dat de bouw van Willemspoort Zuid de natuurlijke kenmerken van Natura-2000 gebieden aantast.

Uit de berekening van de depositie van stikstof met AERIUS Calculator blijkt dat er als gevolg van de aanlegfase in het best-case scenario een geringe toename optreedt van stikstofdepositie binnen 1 (best-case) of 2 (worstcase) Natura 2000-gebieden. De grootste toename van 0,13 mol/ha/jaar treedt op in het Natura 2000-gebied Vlijmens Ven, Moerputten & Bossche Broek. De effecten van deze toenames zijn integraal beoordeeld.

Uit deze beoordeling volgt dat de zeer geringe toenames, mede dankzij reguliere beheermaatregelen, niet leiden tot meetbare veranderingen in de samenstelling van de aanwezige vegetaties, en daarmee niet leiden tot een significante verslechtering van de kwaliteit van de aanwezige habitattypen in de Natura 2000-gebieden. Ook cumulatieve significante effecten met andere projecten zijn uitgesloten.

Hieruit volgt de conclusie dat de bouw van Willemspoort Zuid met zekerheid niet leidt tot aantasting van de natuurlijke kenmerken van Natura 2000-gebieden, en uitgevoerd kan worden in overeenstemming met de Wet natuurbescherming.

De stikstofberekeningen worden momenteel geactualiseerd op de nieuwe AERIUS2020, uitgave 15 oktober 2020. De eerder conclusie waaruit blijkt dat geen sprake is van een stikstofdepositie hoger is dan 0,00 mol N/ha/jaar blijft van kracht.

Soortenbescherming

Om te voorkomen dat er in strijd met de geldende natuurwetgeving wordt gehandeld is een quickscan flora en fauna uitgevoerd (Heijmans, Ecologische quickscan Willemspoort-Zuid te 's-Hertogenbosch, 14 januari 2020, zie bijlage 6).

Op basis van het onderzoek wordt geconcludeerd dat:

- In het projectgebied zijn geen nesten die jaarrond beschermd zijn te verwachten;
- Werkzaamheden buiten het broedseizoen uitgevoerd dienen te worden;
- Zowel van vleermuizen als van overige zoogdieren, reptielen, amfibieën, vissen en overige ongewervelden van de habitatrichtlijn zijn geen vaste rust- en/of verblijfslocaties of essentiële functionele leefomgeving aanwezig binnen de invloedssfeer van de beoogde ontwikkeling;
- De locatie ontoegankelijk gemaakt moet worden voor de rugstreeppad;
- Het gebruik van het terrein door kleine marterachtigen en andere (niet vrijgestelde) soorten die vallen onder dit beschermingsregime kan redelijkerwijs worden uitgesloten;

Tevens zijn de mogelijkheden voor natuurinclusief bouwen en ontwikkelen onderzocht (Heijmans, 14 januari 2020, zie bijlage 6). Hierin zijn de mogelijkheden voor het toepassen van natuur in de nieuwbouw opgenomen.

Conclusie

In algemene zin kan redelijkerwijs worden gesteld dat op grond van de mogelijke effecten de uitvoering van de ingreep niet door de Wet natuurbescherming wordt verhinderd, mits:

- Enkele maatregelen worden toegepast om te voorkomen dat de locatie gekoloniseerd wordt door de rugstreeppad gedurende de uitvoering van de werkzaamheden.
- Rekening wordt gehouden met het broedseizoen van vogels.

5.16 Archeologie en cultuurhistorie

Toetsingskader

De archeologische verwachtingskaart vormt de basis voor het archeologiebeleid van de gemeente. Dit beleid is op 15 juni 2010 vastgesteld. Ten behoeve van het beleid zijn voor archeologische waarden en archeologische verwachtingsgebieden binnen de gemeentegrenzen specifieke eisen of voorwaarden opgesteld en verwerkt tot een archeologische beleidskaart. De zones met een hoge en middelhoge archeologische verwachting zijn op de beleidskaart vertaald in zones waar verspreide nederzettingen en grafvelden uit de prehistorie, Romeinse tijd en Middeleeuwen aanwezig zijn (al dan niet afgedekt door een recent ophogingspakket). Voor de zones met een lage verwachting zijn op de beleidskaart geen nadere eisen opgenomen. Wel zal bij mer-plichtige projecten en projecten die onder de Tracéwet vallen nader onderzoek worden verlangd.

Onderzoek

In 2009 is archeologisch advies uitgebracht voor de locatie Willemspoort (Gemeente 's-Hertogenbosch, Archeologisch advies Willemspoort, 20 april 2009, zie bijlage 11). Uit het onderzoek blijkt dat het projectgebied valt in de lage verwachting. In de directe nabijheid hebben in het verleden een tweetal inventariserende veldonderzoeken door middel van boringen plaats gevonden. Beide locaties hebben geen aanwijzingen voor archeologische waarden in het gebied opgeleverd. De belangrijkste oorzaak hiervoor is de grotendeels lage ligging van het gebied.

Conclusie

Aanvullend archeologisch onderzoek wordt niet noodzakelijk geacht.

Hoofdstuk 6 Economische uitvoerbaarheid

Bij het opstellen van een nieuw bestemmingsplan dient op grond van artikel 3.1.6 lid 1 sub f van het Besluit ruimtelijke ordening onderzoek plaats te vinden naar de economische uitvoerbaarheid van het plan.

Realisatie van het project geschiedt primair onder verantwoordelijkheid van de BV/CV Willemspoort (samenwerkingsverband tussen de gemeente, Heijmans en BrabantWonen). Tussen deze partijen is een samenwerkingsovereenkomst gesloten en is een BV opgericht. Partijen binnen de CV/BV Willemspoort hebben afgesproken dat alle partijen in gelijke verhouding de financiële gevolgen moeten dragen van de grondexploitatie. Het samenwerkingsverband zal zorgdragen voor het bouw- en woonrijpmaken van de locatie en zal de gronden uitgeven. Op basis van het stedenbouwkundig plan zijn alle kosten en opbrengsten geraamd en verwerkt in de grondexploitatie. Uit deze calculatie blijkt dat de kosten worden gedekt door de opbrengst van de gronduitgifte. Hiermee is de financieel-economische haalbaarheid in voldoende mate aangetoond.

De gemeente is aandeelhouder in de vennootschap en is op dit moment nog eigenaar van de grond. Deze grond zal de gemeente onder markconforme condities verkopen aan de BV/CV Willemspoort. Voor het gemeentelijk aandeel in het project is ook een gemeentelijke grondexploitatie opgesteld. Deze is sluitend, mede vanwege een reeds getroffen voorziening ten laste van de algemene reserve van het grondbedrijf.

Hoofdstuk 7 Inspraak en vooroverleg

Over het project wordt, overeenkomstig de gemeentelijke Inspraakverordening, gelegenheid tot inspraak geboden. Ook zal in deze fase het vooroverleg ex artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening (Bro) met diensten van het Rijk en de Provincie en met betrokken maatschappelijke organisaties plaatsvinden. De resultaten van zowel het vooroverleg als de inspraak worden in dit stuk verwerkt.

Ten behoeve van de omgevingsdialoog heeft op 4 februari 2019 voorafgaand aan de wettelijke procedure reeds een inloopavond plaats gevonden. De avond had een informeel en informatief karakter waar het conceptplan aan de bewoners van Willemspoort Noord is gepresenteerd. Tijdens deze avond zijn tevens vragen over de ontwikkeling en te volgen procedure behandeld.

Bijlagen bij ruimtelijke onderbouwing

Bijlage 1 Stedenbouwkundig plan en beeldkwaliteitsplan

Bijlage 2 Verantwoording hoogteaccent gebouw C2

Bijlage 3 Windhinder

Bijlage 4 Parkeerbilans

Bijlage 5 Akoestisch onderzoek

Bijlage 6 Ecologische quickscan en Natuurinclusief bouwen

Bijlage 7 Externe Veiligheid en luchtkwaliteit

Bijlage 8 Bodemonderzoek

Bijlage 9 Waterhuishoudkundig plan en hittestress

Bijlage 10 Passende beoordeling stikstof, Aeriusberekeningen

Bijlage 11 Selectieadvies Archeologie