



's-Hertogenbosch

Bestemmingsplan  
Dijklint Orthen



's-Hertogenbosch

## Bestemmingsplan Dijklint Orthen

Behoort bij besluit van de Gemeenteraad  
van 's-Hertogenbosch van: **22 SEP. 2009**  
Bijlage No:

mij bekend,  
de griffier  
van 's-Hertogenbosch

september 2009



# Inhoudsopgave

<b>Toelichting</b>	<b>7</b>
<b>Hoofdstuk 1 Inleiding</b>	<b>9</b>
1.1 Aanleiding voor het plan	9
1.2 Doel van het plan	9
1.3 Ligging en begrenzing plangebied	9
1.4 Inhoud van de toelichting	11
<b>Hoofdstuk 2 De huidige situatie</b>	<b>13</b>
2.1 Ontstaansgeschiedenis	13
2.2 Stedenbouwkundige structuur	14
2.3 Functiestructuur	15
2.4 Groen- en waterstructuur	16
2.5 Verkeersstructuur	16
2.6 Cultuurhistorische archeologische structuur	16
2.6.1 Gemeentelijk beschermd stadsgezicht	16
2.6.2 Cultuurhistorische Waardenkaart	17
2.6.3 Ordekaart	17
2.6.4 Archeologie	18
2.7 Vigerende bestemmingsplannen	20
<b>Hoofdstuk 3 Beleidskader</b>	<b>21</b>
3.1 Rijksbeleid	21
3.1.1 Nota Ruimte	21
3.2 Provinciaal beleid	21
3.2.1 Streekplan 2002 'Brabant in Balans'	21
3.2.2 Uitwerkingsplan Waalboss	22
3.3 Gemeentelijk beleid	22
3.3.1 Ruimtelijke Structuurvisie 's-Hertogenbosch 2003 'Stad tussen de stromen'	22
3.3.2 Landschapsvisie	23
3.3.3 Nota 'Bomen in de stad'	24
3.3.4 Welstandsnota	24
3.3.5 Waterplan	24
3.3.6 Nota Wonen 2007	25
3.3.7 Nota Detailhandel 2006-2010	25
3.3.8 Beleidsplan Horeca	25
3.3.9 Nota Ruimte voor Kantoren 2004-2015	25
3.3.10 's-Hertogenbosch Bereikbaar	26
3.3.11 Nota Parkeren	26
3.3.12 Nota Hoogbouw	27
3.3.13 Nota Grondbeleid 2005	27
<b>Hoofdstuk 4 Planuitgangspunten en planbeschrijving</b>	<b>29</b>
4.1 Ruimtelijke en functionele uitgangspunten	29
4.2 Orthen 66	31
4.3 Orthen 53a	32
4.4 Omzetting bedrijfsbestemming naar woonbestemming	34
<b>Hoofdstuk 5 Milieu-aspecten</b>	<b>35</b>
5.1 Beheersgebied	35

5.1.1	Geluid	35
5.1.2	Luchtkwaliteit	35
5.1.3	Bodem	35
5.1.4	Externe veiligheid	36
5.1.5	Flora en fauna	36
5.1.6	Electromagnetische velden	36
5.2	Ontwikkelingslocaties	37
5.2.1	Geluid	37
5.2.2	Luchtkwaliteit	38
5.2.3	Bodem	39
5.2.4	Bedrijvigheid	39
5.2.5	Externe veiligheid	40
5.2.6	Flora en fauna	40
5.2.7	Electromagnetische velden	40
Hoofdstuk 6	Waterparagraaf	43
6.1	Waterhuishouding	43
6.2	Riolering	44
6.3	Waterbeleid	44
6.4	Vertaling in bestemmingsplan	45
Hoofdstuk 7	Juridisch bestuurlijke aspecten	47
7.1	Planmethode	47
7.2	Opzet van de regels	47
Hoofdstuk 8	Economische uitvoerbaarheid	51
Hoofdstuk 9	Vooroverleg en inspraak	53
9.1	Vooroverleg	53
9.2	Inspraak	56
Bijlagen		66
Bijlage 1	Vigerende bestemmingsplannen	69
Bijlage 2	Verslag Inspraakavond	71
<b>Regels</b>		<b>77</b>
Hoofdstuk 1	Inleidende regels	79
Artikel 1	Begrippen	79
Artikel 2	Wijze van meten	84
Hoofdstuk 2	Bestemmingsregels	85
Artikel 3	Bedrijf	85
Artikel 4	Bedrijf - Nutsvoorziening	88
Artikel 5	Gemengd	90
Artikel 6	Groen	92
Artikel 7	Kantoor	93
Artikel 8	Verkeer	95
Artikel 9	Verkeer - Railverkeer	96
Artikel 10	Water	97
Artikel 11	Wonen	98
Artikel 12	Leiding - Gas	101
Artikel 13	Leiding - Hoogspanningsverbinding	103

<b>Hoofdstuk 3 Algemene regels</b>	<b>105</b>
<b>Artikel 14 Antidubbelregel</b>	<b>105</b>
<b>Artikel 15 Algemene aanduidingsregels</b>	<b>106</b>
<b>Artikel 16 Algemene ontheffingsregels</b>	<b>107</b>
<b>Artikel 17 Algemene wijzigingsregels</b>	<b>108</b>
<b>Artikel 18 Algemene procedureregels</b>	<b>109</b>
<b>Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels</b>	<b>111</b>
<b>Artikel 19 Overgangsrecht</b>	<b>111</b>
<b>Artikel 20 Slotregel</b>	<b>112</b>
<b>Bijlagen</b>	<b>113</b>
<b>Bijlage 1 Staat van bedrijfsactiviteiten - functiemenging</b>	<b>115</b>
<b>Bijlage 2 Staat van bedrijfsactiviteiten - bedrijfsterreinen</b>	<b>117</b>
<b>Bijlage 3 Archeologische waarden</b>	<b>125</b>



# Toelichting





## **Hoofdstuk 1      Inleiding**

In dit hoofdstuk wordt de aanleiding voor de bestemmingsplanherziening, het doel van het plan en de ligging en begrenzing van het plangebied aangegeven. Dit wordt geïllustreerd door middel van een kaartfragment, waaruit de ligging van het plangebied blijkt. Tot slot bevat dit hoofdstuk nog een korte leeswijzer voor het plan.

### **1.1      Aanleiding voor het plan**

Op 1 juli 2008 zal de nieuwe Wet ruimtelijke ordening in werking treden. Op grond van deze wet zal de gemeente verplicht worden voor het gehele grondgebied bestemmingsplannen (of beheersverordeningen) op te stellen. Vanuit dat perspectief gezien heeft het de voorkeur de gebieden waarvoor nu nog geen bestemmingsplan geldt als eerste aan te pakken. Zo is inmiddels een bestemmingsplan vastgesteld voor de wijken Graafsewijk en Aawijk, aangezien in de Graafsewijk nog een aantal locaties aanwezig waren, waar tot voor kort geen bestemmingsplan gold. Ook is een bestemmingsplan in procedure voor de wijken de Muntel en de Vliert, omdat voor de wijk de Muntel thans nog geen bestemmingsplan van kracht is.

Op dit moment zijn nog er nog twee woongebieden waar thans (gedeeltelijk) nog geen bestemmingsplan geldt: Vughterpoort en dijklint Orthen. Voor het gebied Vughterpoort is een planologisch plan (bestemmingsplan of beheersverordening) in voorbereiding. Het nu voorliggende bestemmingsplan heeft betrekking op het dijklint Orthen. Middel het opstellen van een bestemmingsplan voor dit gebied kan het beheer van dit gebied worden verbeterd. Dit is mede van belang aangezien een gedeelte van het plangebied (ten westen van het spoor) is aangewezen als gemeentelijk beschermd stadsgezicht.

### **1.2      Doel van het plan**

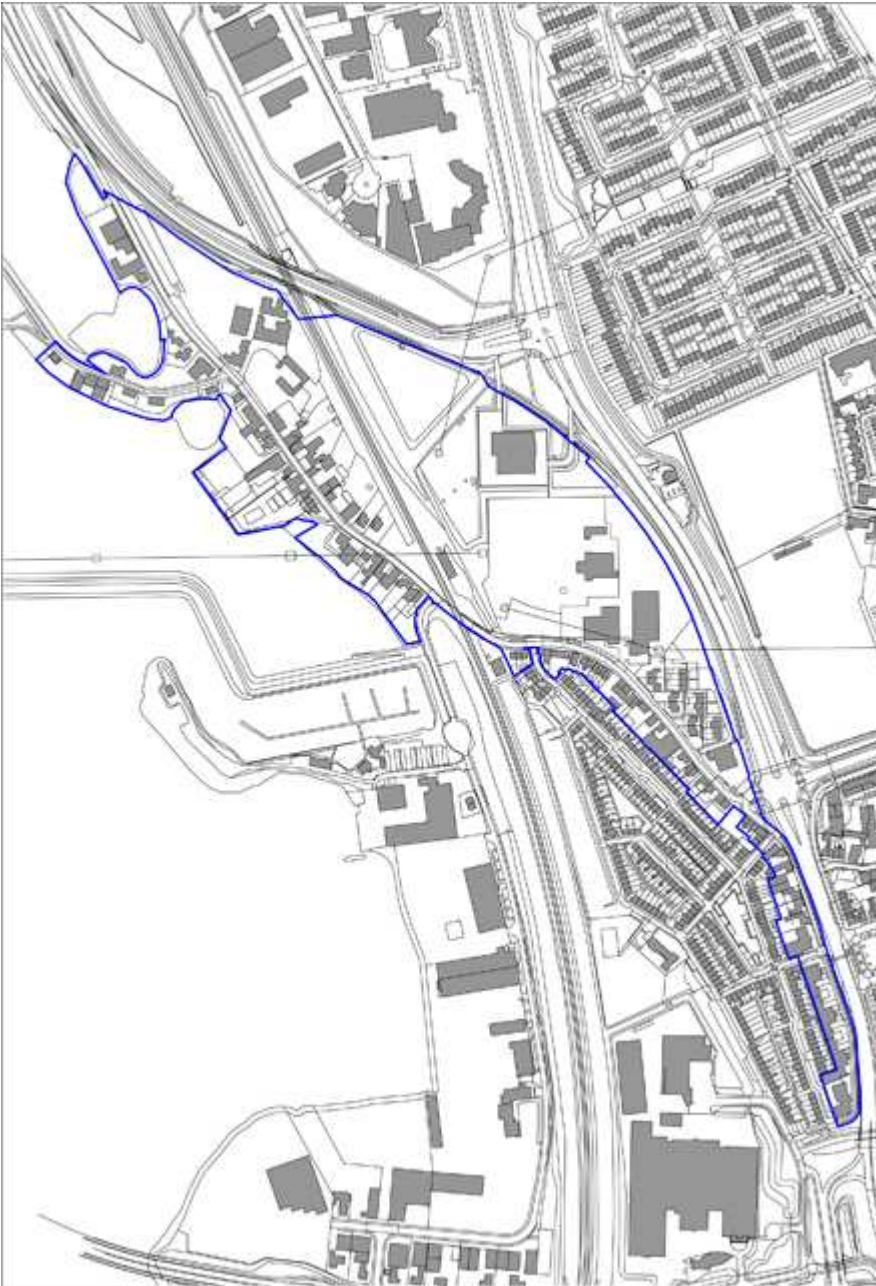
Doel van het bestemmingsplan "Dijklint Orthen" is om een flexibel en adequaat ruimtelijk ordeningsinstrumentarium te bieden ten behoeve van het beheer van dit woon- (en werk)gebied. Onderhavig bestemmingsplan is overwegend een beheersplan. Op een enkele ontwikkeling na, legt het de situatie vast zoals deze nu feitelijk bestaat. De gekozen plansystematiek is helder en eenduidig, en is makkelijk toepasbaar. Een eenduidige, actuele regeling is zowel voor de rechtszekerheid van de burger, de sturingsmogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkelingen als de beheersbaarheid van in het geding zijnde milieuaspecten van belang.

### **1.3      Ligging en begrenzing plangebied**

Het voorliggende bestemmingsplan "Dijklint Orthen" heeft betrekking op het voormalige lintdorp Orthen, voorzover gelegen ten westen van de Hambakenweg. Het betreffen percelen die liggen aan de oude weg Orthen, percelen aan de Engelsedijk en de Pater Werenfriedstraat. Globaal zal het gebied begrensd worden door de weg Treurenburg in het noorden en de Hambakenweg in het oosten. Aan de west- en de zuidzijde zal de begrenzing worden bepaald door de percelen grenzend aan de weg Orthen en de Engelsedijk. Het plangebied loopt in zuidelijke richting door tot aan de St. Salvatorstraat en valt grotendeels samen met het gebied waarvoor nu geen bestemmingsplan geldt. Dit betekent dat ten zuiden van het oorspronkelijke dijklint, dat eindigt bij het perceel Orthen 72, het plangebied nog circa 250 meter doorloopt.

Het nu braakliggende terrein tussen Orthen 88 en Orthen 92, is buiten de plangrens van dit bestemmingsplan gehouden. Het betreffende perceel is in eigendom van de gemeente. Aangezien over enkele jaren het gebied gelegen achter de woningen aan de westzijde van de dijk (Orthen Links) in herontwikkeling komt en het op dit moment nog niet duidelijk is of het braakliggende terrein daarbij zal worden betrokken (mogelijk ten behoeve van een ontsluitingsfunctie), is dit perceel buiten de plangrenzen van het bestemmingsplan "Dijklint Orthen" gehouden. Het betreffende perceel zal te zijner tijd worden meegenomen bij het op te stellen bestemmingsplan voor het gebied Orthen Links.

Hieronder is de begrenzing van het plangebied in een kaart weergegeven.



*Begrenzing plangebied*

## **1.4 Inhoud van de toelichting**

De toelichting van dit bestemmingsplan is als volgt opgebouwd. In hoofdstuk 2 wordt de functionele en ruimtelijke structuur van het dijklint Orthen beschreven. Aan bod komen de ontstaansgeschiedenis, de structuur van het gebied en de ter plekke vigerende bestemmingsplannen. Het planologisch kader is opgenomen in hoofdstuk 3. In hoofdstuk 4 wordt een planbeschrijving gegeven. Hier wordt ingegaan op de eerder voor dit gebied vastgestelde ruimtelijke en functionele uitgangspunten, het te beschermen gemeentelijk stadsgezicht en op de ontwikkelingslocaties binnen het plangebied. In de hoofdstukken 5, 6 en 7 worden respectievelijk de milieuaspecten, de waterhuishouding en de economische uitvoerbaarheid van het plan behandeld.

De juridisch bestuurlijke aspecten, hoofdstuk 8, zijn uitgesplitst in de planmethode en de opzet van de voorschriften. Tot slot zullen in hoofdstuk 9 de resultaten van vooroverleg en inspraak worden beschreven.



## Hoofdstuk 2 De huidige situatie

In dit hoofdstuk komt aan de orde wat de huidige situatie is met betrekking tot de ruimtelijke structuur en de functionele structuur. Wat betreft de ruimtelijke structuur wordt aandacht gegeven aan de volgende elementen: de wegenstructuur (verschillende typen en/of categorieën wegen), groen- en waterstructuur en bebouwingsstructuren. In verband met de overzichtelijkheid is het opnemen van toelichtende kaarten wenselijk.

Met betrekking tot de functionele structuur worden, voor zover aanwezig, de volgende elementen opgenomen: wonen (aantal woningen, aantal bewoners, type woningen, ouderdom van de woningen) wooncentra, centrumvoorzieningen, maatschappelijke voorzieningen, de aanwezigheid van detailhandel en/of horeca en bedrijven. Van alle elementen wordt een omschrijving en beschrijving gegeven. Ook hierbij is het opnemen van toelichtende kaarten wenselijk.

### 2.1 Ontstaansgeschiedenis

Het plangebied van dit bestemmingsplan betreft het westelijk gedeelte van het voormalige dijkdorp Orthen. Orthen is ontstaan in de middeleeuwen op een langgerekte zandopduiking in de delta van de Dommel en de Aa. Later is het verder ontwikkeld als oeverwalnederzetting (vermeld in circa 815).



Historische kaart Orthen

Orthen, nu een wijk van 's-Hertogenbosch, was tot de Tweede Wereldoorlog een dijkdorp. Kort voor de oorlog werd het getransformeerd van dijkdorp naar brinkdorp. Dit dorp is inmiddels geheel in het stadslichaam van 's-Hertogenbosch opgenomen en vormt het oudste deel van 's-Hertogenbosch-Noord. Orthen was destijds een dorp voor agrariërs en veehandel. De bevolking van Orthen had een eigen 'Gemeinthus' waar boeren bijeenkwamen om de pacht over de graslanden te verdelen (het zogenaamde scharen). De veehandel vond plaats op het Schaarhuisplein in het Schaarhuis. Dit handelshuis deed tevens dienst als gemeentehuis voor het dorp Orthen. Tegenwoordig is Orthen geen agrarische plaats meer.

In de naoorlogse periode vonden rondom het plangebied verschillende ontwikkelingen plaats. Zo werd ten westen van de weg Orthen woonbebouwing (Orthen-links) ontwikkeld. Eind jaren '50, begin jaren '60 vond er een verhoudingsgewijs grote uitbreiding plaats in noordoostelijke richting (ten oosten van de Hambakenweg en dus buiten het plangebied). Door de aanleg van de Hambakenweg ontstond ten noorden van de dijk een soort 'tussengebied' tussen deze weg en het spoor 's-Hertogenbosch-Utrecht. Vanaf 1950 is dit gebied geleidelijk aan bebouwd met bedrijfsbebouwing en woningen (Pater Werenfriedstraat). De kleinschalige bebouwing van het Schaarhuis, dat direct ten zuiden van het plangebied van voorliggend bestemmingsplan lag, werd in 1993 gesloopt en maakte plaats voor een modern bedrijventerrein. De Lambertuskerk staat wel nog altijd op het centrale plein aan de voormalige rijksweg.

Het oorspronkelijke dijkstructuur van Orthen is nog herkenbaar. De belangrijkste historische bebouwing ligt als lintbebouwing langs het oude dijklichaam: de Heinis, de Herven, de Ketsheuvel, Orthen en de Engelsedijk. Uitsluitend de weg Orthen en het begin van de Engelsedijk liggen in het plangebied. Langs het dijklichaam ligt ook het voormalige fort Orthen (buiten het plangebied). Het dijklichaam kenmerkt zich vooral door het kronkelige beloop, de beperkte (dijk)bebouwing en de verhoogde ligging ten opzichte van de omgeving. Een groot deel van de bebouwing in het plangebied, aan de weg Orthen en de Engelsedijk, heeft een historisch karakter. De bebouwing wordt gekenmerkt door het individuele karakter van de woningen en de diversiteit in architectuurstijlen.

Door de aanleg van de Hambakenweg en het opwaarderen van de weg Orthen is de continuïteit van het dijkdorp verstoord.

Een gedeelte van het historisch lint van Orthen is in 1990 aangewezen als gemeentelijk beschermd stads-/dorpsgezicht.

## **2.2 Stedenbouwkundige structuur**

Het belangrijkste element uit de hoofdstructuur van Orthen is het dijktracé Orthen. Het plangebied van dit bestemmingsplan betreft het deel van het tracé ten westen van de Hambakenweg. Dit deel van het tracé wordt doorsneden door de spoorlijn 's-Hertogenbosch-Utrecht.

Zowel ten noorden als ten zuiden van de weg Orthen bevindt zich bebouwing. De bebouwing ten zuiden van het tracé is overwegend kleinschalig van opzet. De bebouwing ten noorden van het tracé is grootschaliger. Hier bevindt zich veel bedrijfsbebouwing.

De bebouwing langs de weg Orthen kan gekarakteriseerd worden als historische lintbebouwing. Ten westen van de spoorlijn 's-Hertogenbosch-Utrecht is de historische lintbebouwing zowel ten noorden als ten zuiden van het dijktracé aanwezig. Tussen de spoorlijn en de Hambakenweg zien we de historische lintbebouwing alleen ten zuiden van de weg Orthen. Het gebied ten noorden van het dijktracé was vroeger een open gebied, dat later is ingevuld met bebouwing.

De historische bebouwing langs de weg Orthen wordt gekenmerkt door het individuele karakter en de diversiteit in architectuurstijlen. De bebouwing bestaat met name uit vrijstaande, overwegend haaks op de dijk gebouwde woonhuizen en boerderijen, afgewisseld met enkele kleinschalige bedrijfsgebouwen (circa 1850-1950). De woningen worden over het algemeen gekenmerkt door een baksteenarchitectuur en een zorgvuldige detaillering. De woningen aan de dijk zijn hoofdzakelijk grondgebonden, hetgeen passend is bij het bebouwingskarakter van deze woningen. Tussen de historische bebouwing is na 1950 her en der nieuwbouw gepleegd. De nieuwbouw voegt zich echter op een goede manier in dit historische karakter. Kenmerkende gebouwen binnen de historische bebouwing zijn het voormalige klooster, de pastorie en het schoolgebouw uit circa 1890. De gebouwen worden gekenmerkt door hun massa en hun enigszins statige karakter. Deze gebouwen zijn recent gerenoveerd en zijn momenteel in gebruik als woonbebouwing (appartementen).

Hiervoor is al aangegeven dat het gebied ten noorden van het dijktracé, tussen de spoorlijn en de Hambakenweg, van oorsprong een open gebied was. Met de aanleg van de Hambakenweg werd dit gebied een soort 'tussengebied' zonder een echte duidelijke functie. Na 1950 is dit gebied geleidelijk aan opgevuld met bebouwing. In de jaren zestig/zeventig werd het woonbuurtje aan de Pater Werenfriedstraat gebouwd. Opvallend voor dit buurtje is de situering van de woningen. De woningen werden niet volgens het historische stramien 'aan de dijk' gebouwd, maar er is sprake van een hoekverdraaiing van de bebouwing ten opzichte van de dijk. De bebouwing heeft eigenlijk geen enkele relatie met de dijk. Ook met de Hambakenweg heeft de bebouwing weinig relatie. Later is het van oorsprong open gebied opgevuld met bedrijfsbebouwing, o.a. een trafostation van de PNEM. De bedrijfsbebouwing heeft een grootschalig karakter in vergelijking tot de historische bebouwing. Het van oorsprong kleinschalige karakter van Orthen is hierdoor enigszins aangetast.

## 2.3 Functiestructuur

Hierna wordt de functionele structuur van het plangebied Orthen per onderdeel beschreven.

### *Wonen*

In het gebied zijn circa 160 koopwoningen gelegen, die in verschillende perioden gebouwd zijn. De oudste woningen dateren uit de jaren zeventig van de 19de eeuw, de meest recente woningen zijn in 2005 gerealiseerd met de ombouw van het voormalige klooster. Dit zijn ook de enige appartementen tussen de overige vrijstaande woningen, 2-onder-1-kap woningen en (enkele) rijtjeswoningen. Qua prijsklasse valt het overgrote deel van de woningen in de duurdere klasse. Met de realisatie van de overwegend startersappartementen in het voormalige klooster is niet alleen de diversiteit in woningtypen in het gebied vergroot, maar ook in prijsklasse.

### *Maatschappelijke voorzieningen*

In het plangebied komen geen maatschappelijke voorzieningen voor.

### *Bedrijven en werkgelegenheid*

Kenmerkend voor Orthen is de aanwezigheid van een groot aantal bedrijven. Opvallend is dat er diverse autobedrijven voorkomen. De overige bedrijven vertonen een grote diversiteit. Zo zijn er onder andere een taxibedrijf en diverse handelsbedrijven.

Ten noorden van de weg Orthen bevinden zich enkele grootschalige bedrijven, namelijk een bouwmaterialenhandel en het trafostation met bijbehorende bebouwing van de PNEM.

### *Aan huis gebonden bedrijven en beroepen*

Verspreid in Orthen komt een groot aantal kleine bedrijven voor. Deze aan huis gebonden bedrijven en beroepen zijn divers van aard. Globaal kunnen de volgende vormen worden onderscheiden:

- De vrije beroepen, zoals huisarts, tandarts en dierenarts. Deze komen overigens niet in Orthen voor.
- De aan huis gebonden beroepen zijn de overige beroepen, waarbij bewoners een beroep of praktijk uitoefenen (al dan niet met publieksaantrekkende werking), waarbij de volwaardige woonfunctie gehandhaafd blijft. Voorbeelden zijn: reclame- en adviesbureau, vertaler, assurantiekantoor, kapper, schoonheidsspecialist en pedicure.
- Overige vormen van bedrijvigheid. In deze categorie vallen bouw- en installatiebedrijven, loodgieter, stukadoor, tegelzetter, stratenmaker, schilder, meubelstofeerder, schoonmaakbedrijf etc. Veel van deze activiteiten vinden buiten de woning plaats, maar de bedrijven worden vanuit de woning aangestuurd.

### *Detailhandel*

Langs de oorspronkelijke dijk bevinden zich twee winkels, namelijk op de hoek van Orthen en de Margarethalaan. Hier bevinden zich een slagerij en Happy Corner, een 'verzamelwinkel'. Verder bevindt zich op het adres Orthen 53a een meubelzaak.

Ook in de strook langs de ventweg Orthen ten westen van de Hambakenweg (Orthen 16 t/m 48) bevinden zich enkele winkelvoorzieningen. In de jaren '90 zijn hier kantoren/bedrijfsverzamelgebouwen gerealiseerd, die intussen zijn verkleurd naar winkelvoorzieningen.

### *Horeca*

In het plangebied bevinden zich geen horecavestigingen.

### *Kantoren*

In het plangebied bevinden zich twee kantoorlocaties. De eerste bevindt zich op de hoek van de ventweg



Orthen en de Conraadstraat (Orthen 50 t/m 60). De tweede ligt langs de ventweg Orthen op de hoek met de St. Savatorstraat (Orthen 2 t/m 14).

#### *Sport en recreatie*

In het plangebied bevindt zich een sportschool. De dijk Orthen kan overigens wel beschouwd worden als recreatieve verkeersroute.

## **2.4 Groen- en waterstructuur**

Het plangebied van voorliggend bestemmingsplan heeft een vrij stenig karakter. Dit heeft uiteraard te maken met het smalle dijktracé, waardoor er fysiek weinig ruimte is voor groen. Binnen het plangebied zijn enkele kleinschalige groenplekken langs de weg Orthen aanwezig. De meest karakteristieke groenplek ligt aan de noordkant van het plangebied. Hier bevindt zich, grenzend aan de tuin van het voormalige klooster, een groengebiedje met grote bomen, dat een bosachtig karakter heeft.

Tussen het woongebiedje aan de Pater Werenfriedstraat en de Hambakenweg ligt een groengebiedje, bestaande uit gras met een gering aantal solitaire bomen. Hier bevinden zich enkele speelvoorzieningen. Ten noorden van het trafostation, in de oksel van de Hambakenweg en de spoorlijn, ligt een plas, omgeven door groen. Ook in de oksels van de weg Orthen en de Engelsedijk liggen plassen, maar deze bevinden zich buiten het plangebied van dit bestemmingsplan.

## **2.5 Verkeersstructuur**

Door haar smalle profiel heeft de weg Orthen uitsluitend een ontsluitingsfunctie voor de bewoners van Orthen. Het is dan ook een typische woonstraat. De weg heeft tevens een belangrijke functie voor langzaam verkeer. Ook de Engelsedijk en de Pater Werenfriedstraat zijn woonstraten.

Het parkeren binnen het plangebied vindt met name plaats op eigen terrein. Verder kan er langs het grootste deel van de weg Orthen geparkeerd worden.

## **2.6 Cultuurhistorische archeologische structuur**

In de voorafgaande paragrafen is de ontstaansgeschiedenis van het plangebied beschreven en wat de belangrijkste ruimtelijke en functionele karakteristieken zijn. In deze paragraaf zal in het kort de cultuurhistorische en archeologische structuur van het plangebied worden beschreven.

### **2.6.1 Gemeentelijk beschermd stadsgezicht**

In 1990 heeft de gemeenteraad de op dat moment geldende Monumentenverordening herzien. In de gewijzigde verordening was het vanaf dat moment mogelijk gebieden aan te wijzen als gemeentelijk beschermd stads- of dorpsgezicht.

Tegelijkertijd met de herziening van de Monumentenverordening heeft de gemeenteraad een aantal gebieden aangewezen als gemeentelijk beschermd stadsgezicht. Eén van deze gebieden betreft een gedeelte van de oorspronkelijke dijk Orthen. Het betreft het gedeelte van de dijk ten westen van het spoor. Dit gebied loopt verder door dan het plangebied van dit bestemmingsplan. Het omvat tevens het verlengde van de Engelsedijk in noordelijke richting tot aan de historische kern van Engelen.

Motivering van de aanwijzing van dit gebied als gemeentelijk beschermd stadsgezicht is gebaseerd op het cultuurhistorische inventarisatierapport "De kerkdorpen en het noordelijk Buitengebied". Hierin is de volgende passage opgenomen:

*"Afgescheiden van de rest van de nederzetting ligt ten westen van de spoorlijn de oude kern van Orthen, met een karakteristiek straatbeeld. Dit karakteristieke beeld is echter grotendeels afhankelijk van het totaalbeeld van de deels haaks, deels evenwijdig gelegen woningen en vroegere boerderijen. De meeste gebouwen zijn immers door verbouwingen sterk gewijzigd. De achtergevels aan de zijde van de spoorlijn zijn eveneens markant. Van grote betekenis is tevens het witgeschilderde complex van het neoromaanse klooster met voormalige pastorie."*

In het gebied dat is aangewezen als gemeentelijk beschermd stadsgezicht mag uitsluitend sloop van bebouwing plaatsvinden middels een sloopvergunning op basis van de Monumentenverordening. Hieraan kunnen voorschriften worden verbonden ter voorkoming of beperking van schade aan het betreffende stadsgezicht. Ook mag een sloopvergunning worden geweigerd indien door de sloop het beschermd stadsgezicht wordt geschaad.

### 2.6.2 Cultuurhistorische Waardenkaart

Enkele jaren terug heeft de provincie een Cultuurhistorische Waardenkaart opgesteld, waarin de cultuurhistorische waarden van Noord-Brabant in hoofdlijnen worden beschreven. Deze cultuurhistorische waarden kunnen als inspiratiebron dienen bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen en zo mogelijk behouden blijven.

Op de Cultuurhistorische Waardenkaart is de dijk Orthen opgenomen onder het thema 'Historische Geografie (lijn)' en heeft in dat kader een zeer hoge waarde gekregen. Verder is het gedeelte van de dijk ten westen van het spoor binnen het thema 'Historische Stedenbouw' gewaardeerd als redelijk hoog. Hierbij is de volgende beschrijving opgenomen:

*"Smalle slingerende dijk (Orthen) met lintbebouwing ten noorden van de oude stad. Ontstaan in middeleeuwen op langgerekte zandopduiking in delta van Dommel en Aa en verdere ontwikkeling als oeverwalnederzetting (vermeld circa 815), later met bescheiden niet-agrarisch centrum rond (nu verdwenen) Sint-Salvatorkerk (gebouwd circa 1890) op locatie van voormalige schuurkerk (gebouwd 1785). In structuur nog goed herkenbare nederzetting met bebouwing bestaande uit vrijstaande, overwegend haaks op de dijk gebouwde woonhuizen en boerderijen, afgewisseld met enkele kleinschalige bedrijfsgebouwen (circa 1850-1950). Aan de noordzijde voormalig klooster, pastorie en schoolgebouw (circa 1890)."*

### 2.6.3 Ordekaart

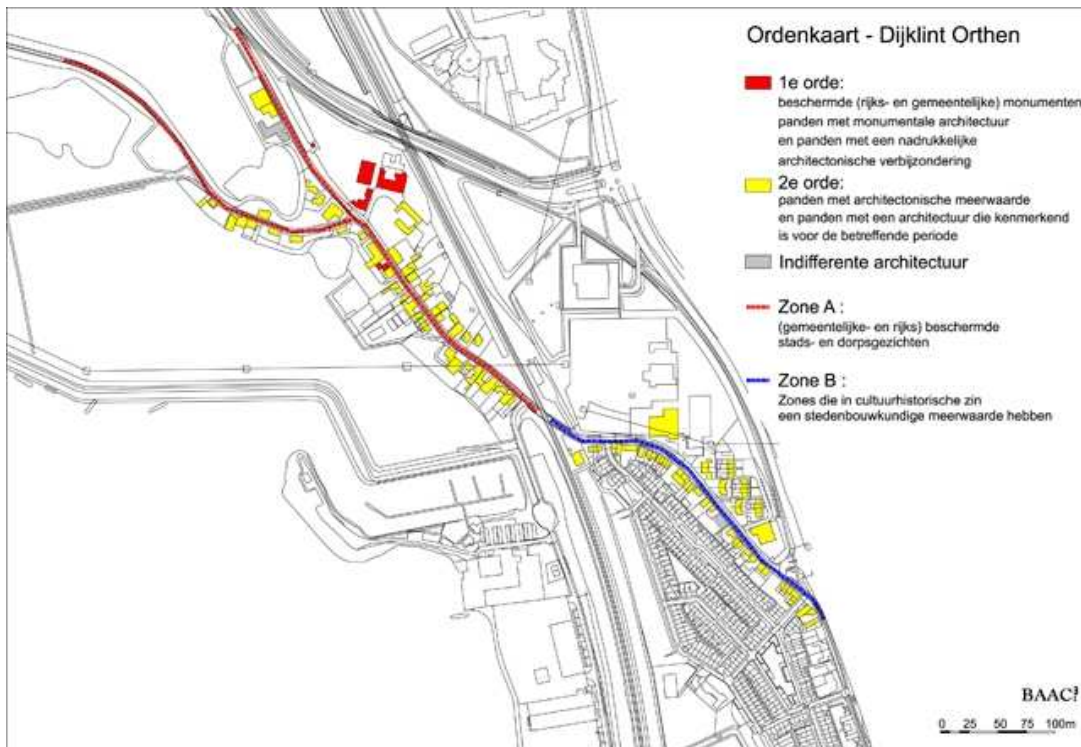
Vanuit cultureel en historisch oogpunt gezien is niet alles van evenveel "waarde": sommige straten en panden hebben een langere historie, hebben een bijzondere schoonheid en/of zijn uniek en kenmerkend voor een bepaalde periode. Bij toekomstige ontwikkelingen is het van belang om hier zorgvuldig mee om te gaan. Als hulpmiddel zijn zogenaamde "ordenkaarten" opgesteld van de architectonische en stedenbouwkundige kwaliteiten van de wijken de Muntel en de Vliert. De kracht van de kaarten ligt in de samenhang tussen architectuur enerzijds en stedenbouw anderzijds. De ordenkaarten hebben een signalerende functie. Op het moment dat het voornemen bestaat om ingrepen in de bebouwde omgeving van de wijk te doen plaatsvinden, is er inzicht in de aanwezigheid van panden met een bijzondere of monumentale architectuur.

Voor de architectonische kwaliteiten van aanwezige gebouwen zijn de volgende categorieën op de ordenkaarten opgenomen:

- 1ste orde:  
beschermd (rijks- en gemeentelijke) monumenten, panden met monumentale architectuur en panden met een nadrukkelijke architectonische verbijzondering;
- 2de orde:  
panden met architectonische meerwaarde en panden met een architectuur die kenmerkend is voor de betreffende periode;
- Indifferente architectuur.

De stedenbouwkundige kwaliteiten in de wijken zijn geordend in zones:

- Zone A:  
Beschermd stads- en dorpsgezichten (rijks en gemeentelijk);
- Zone B:  
Zones die in cultuurhistorische zin een stedenbouwkundige meerwaarde hebben.



Ordekaart

Het bestemmingsplan "Dijklint Orthen" betreft een conserverend plan. Dit betekent dat bestaande architectonische en stedenbouwkundige kwaliteiten in het plangebied reeds grotendeels worden beschermd door bouwmassa's en wegenpatronen in overeenstemming met de huidige situatie te bestemmen.

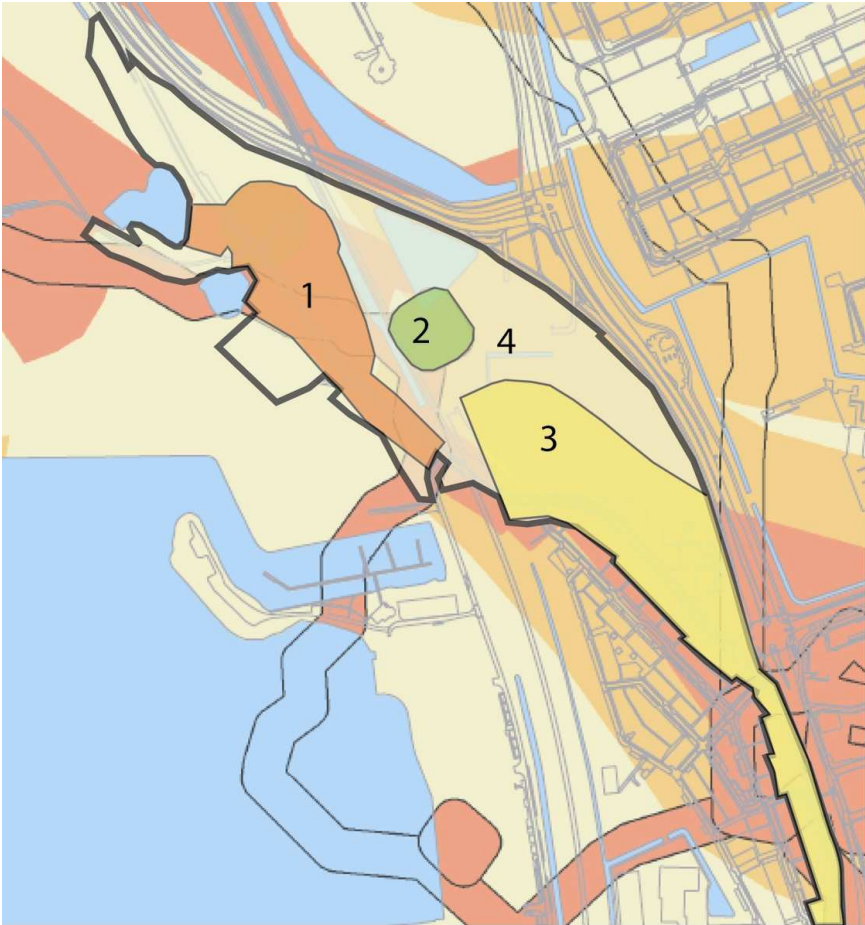
#### 2.6.4 Archeologie

Het bestemmingsplangebied bevindt zich op westelijke uitloper van een hoge zandrug, waarop onder meer de oude kern van Orthen ligt. Op deze uitloper is in de loop der tijd een dijklichaam ontstaan dat in de richting van Engelen is uitgebreid tot de Engelsedijk. Het oostelijk deel van de dijk is dus gelegen op een van nature hogere zandrug, terwijl het westelijk deel is gelegen in een lager gelegen zandgebied dat onder invloed stond van de Dieze. Op de van nature hoog gelegen zandrug is vermoedelijk al vanaf de prehistorie bewoning aanwezig. Bij archeologisch onderzoek direct ten zuiden van het plangebied zijn onder meer (deels verspoelde) scherven gevonden uit deze periode. Op deze zandrug lag vanaf de 8ste eeuw de nederzetting Orthen waarvan de kern rond de huidige San Salvatorkerk gezocht moet worden. Vooral in de 16de en 17de eeuw hebben de nodige ingrepen plaatsgevonden in en rond het dorp, waarbij het dorp diverse keren ontvolkt is geraakt.

Tijdens het beleg van 1629 zijn rond het dorp linies en schansen aangelegd. Één van de schansen lag ongeveer ter plaatse van de spoorlijn binnen het plangebied. Vanaf de 17de eeuw werd de bewoning, die tot het midden van de 16de eeuw over een breder gebied was verspreid, geconcentreerd langs een dijk die liep vanaf de Herven richting Engelen. Binnen het plangebied dateert de bewoning langs de huidige dijk alsmede de dijk zelf uit de 17de eeuw, en mogelijk vroeger. Na de 17de eeuw is de kern van de bewoning verplaatst van het gebied rond de huidige San Salvatorkerk naar het westen richting Engelen. Daar is in 1691 ook een nieuwe (schuur)kerk gebouwd tussen de huidige huisnummers Orthen 107 en 217.

In de 19de eeuw is dwars door het dijklint de spoorlijn 's-Hertogenbosch-Utrecht aangelegd. Het deel ten westen van de spoorlijn is in de loop van de 20ste eeuw sterk opgehoogd waardoor het karakter van de dijk verloren is gegaan.

Binnen het plangebied zijn qua archeologische verwachting vier deelgebieden te onderscheiden:



*Archeologische verwachtingen in plangebied*

1. Het gebied van de dijk met bebouwingslint ten westen van de spoorlijn. De dijk en de bewoning er langs gaan terug tot de 17de eeuw, en mogelijk vroeger. De resten van de oudere bebouwing kan verwacht worden in en direct onder de huizen, vooral aan de straat. De resten zullen vooral bestaan uit muren, vloeren en putten van kleinschalige dijkwoningen en boerderijen. Op het pleintje tussen Orthen 107 en 217 heeft tussen 1691 en 1886 de schuurkerk van Orthen gelegen. Ook hiervan zijn resten in de ondergrond te verwachten.  
In het bestemmingsplan wordt voor dit gebied een aanlegvergunningstelsel opgenomen voor alle bodemversturende activiteiten groter dan 50m<sup>2</sup> en dieper dan 50cm onder het huidige maaiveld. Daarbij wordt een archeologisch waarderend onderzoek verlangd, tenzij blijkt dat de archeologische waarde van het terrein al afdoende via andere informatie is vastgesteld .
2. De locatie van een schans uit 1629. Deze is gelegen ter plaatse van de huidige spoorlijn, maar gezien de dikte van het ophogingspakket (3 à 4 m) is het niet uitgesloten dat hieronder nog resten van de schans bewaard zijn gebleven.  
In het plan wordt een aanlegvergunningstelsel opgenomen voor alle bodemversturende activiteiten groter dan 100m<sup>2</sup> en dieper dan 250cm onder het huidige maaiveld. Daarbij wordt een archeologisch waarderend onderzoek verlangd, tenzij blijkt dat de archeologische waarde van het terrein al afdoende via andere informatie is vastgesteld .

3. Het gebied ten oosten van de spoorlijn. Hier bestaat de natuurlijke ondergrond uit een dekzandrug, waarop sporen aanwezig kunnen zijn van bewoning uit de prehistorie, Romeinse Tijd en Vroege Middeleeuwen. Op basis van een archeologisch onderzoek direct ten zuiden van het plangebied worden deze sporen verwacht tussen 3,00 en 4,00m+ NAP, dat wil zeggen zo'n 2,5 tot 3,0 m onder het huidige maaiveld.  
In het plan wordt een aanlegvergunningstelsel opgenomen voor alle bodemversturende activiteiten groter dan 100m<sup>2</sup> en dieper dan 250cm onder het huidige maaiveld. Daarbij wordt een archeologisch waarderend onderzoek verlangd, tenzij blijkt dat de archeologische waarde van het terrein al afdoende via andere informatie is vastgesteld .
4. De rest van het plangebied is relatief laag gelegen en veelal onaantrekkelijk geweest voor bewoning. In het plan worden aan dit gebied geen aanvullende eisen gesteld.

## **2.7 Vigerende bestemmingsplannen**

Voor een groot deel van het plangebied Orthen geldt geen bestemmingsplan. Verder gelden er binnen het plangebied negen verschillende bestemmingsplannen. In bijlage I bij deze toelichting is een overzicht van de vigerende bestemmingsplannen opgenomen.

## Hoofdstuk 3      **Beleidskader**

In dit hoofdstuk wordt het planologisch beleidskader beschreven. Relevant beleid op rijks-, provinciaal-, en gemeentelijk niveau ten aanzien van de ruimtelijke en de functionele structuur wordt hier beschreven. Een gedeelte van dit beleid kan rechtstreeks een juridische vertaling krijgen in de voorschriften van het nieuwe bestemmingsplan. Een groot deel van het beleid kan echter niet rechtstreeks vertaald worden in de voorschriften van het bestemmingsplan. Dit beleid heeft echter wel invloed op de opzet en inhoud van het bestemmingsplan.

### **3.1      Rijksbeleid**

#### **3.1.1      Nota Ruimte**

In april 2004 is de (ontwerp) Nota Ruimte verschenen. Hierin heeft het ministerie van VROM de uitgangspunten voor de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland tot 2020 vastgelegd. De nota heeft vier algemene doelen: versterken van de economie, krachtige steden en een vitaal platteland, waarborging van waardevolle groengebieden en veiligheid.

Op het gebied van verstedelijking zet de Nota Ruimte in op een voortzetting van het bundelingsprincipe. Bundeling draagt bij aan economische schaalvoordelen en benutting van (overheids)investeringen in voorzieningen (zoals die in infrastructuur), versterkt het draagvlak voor diverse stedelijke voorzieningen en beperkt de druk op de landelijke gebieden. De Nota Ruimte kent zes nationale stedelijke netwerken, waaronder Brabant-Stad (Breda, Tilburg, 's-Hertogenbosch en Eindhoven). De ontwikkeling van deze netwerken heeft prioriteit.

Binnen elk nationaal stedelijk netwerk geeft het rijk indicatief een aantal gebieden aan waar de verstedelijking wordt gebundeld. Provincies, WGR-plusregio's en gemeenten leggen deze bundelingsgebieden vast in hun plannen en werken het verstedelijkingsbeleid verder uit. Het is niet de bedoeling dat de bundelingsgebieden helemaal verstedelijken. Weliswaar ligt de nadruk op verstedelijking, maar er moet ook ruimte worden gepland voor water, natuur, landschap, recreatie, sport en landbouw. In de bundelingsgebieden moeten stad en land in samenhang worden ontwikkeld.

*In het bestemmingsplan "Dijklint Orthen" is het beleid uit de Nota Ruimte niet direct vertaald. De bestaande functies en kwaliteiten zijn in het bestemmingsplan als zodanig bestemd. In het bestemmingsplan zijn flexibele bestemmingen met ruime voorschriften opgenomen, zodat bestaande situaties hierbinnen vallen. Tevens wordt hierdoor niet al te grootschalige transformatie en herinrichting van gebieden en wegen mogelijk gemaakt.*

### **3.2      Provinciaal beleid**

#### **3.2.1      Streekplan 2002 'Brabant in Balans'**

In het nieuwe streekplan Brabant in Balans wordt een belangrijk deel van het in het streekplan Noord Brabant 1992 ingezette ruimtelijk beleid voortgezet. Dit beleid is gericht op de versterking van de stedelijke structuur en het open houden van het landelijke gebied. Daartoe zijn stedelijke en landelijke regio's aangewezen. De gemeente 's-Hertogenbosch is onderdeel van de stedelijke regio Waalwijk-'s-Hertogenbosch-Oss (Waalboss). Nieuw ten opzichte van het vorige streekplan is de nadruk op het belang van de 'onderste lagen' -met name water-, zuinig ruimtegebruik, beeldkwaliteit en van grensoverschrijdend denken en handelen. Het hoofdoel is een zorgvuldiger gebruik van de ruimte.

Om tot een zorgvuldiger ruimtegebruik te komen, wordt gekozen voor de zogenaamde lagenbenadering. Dit betekent dat ruimtelijke ontwikkelingen worden afgestemd op de draagkracht van het watersysteem en de bodem, op de waarden van natuur, landschap en cultuurhistorie, en aansluiten op de mogelijkheden van de infrastructuur. Daarnaast wordt een zuinig ruimtegebruik nagestreefd. Gepleit wordt om optimaal gebruik te maken van de mogelijkheden van de bestaande bebouwde ruimte (opnieuw) en deze beter te benutten. Compacte bouwwijzen, zowel in de hoogte als in de diepte, bieden tal van mogelijkheden het gebruik van de ruimte te intensiveren en nieuw ruimtebeslag te voorkomen en te beperken.

*In het bestemmingsplan "Dijklint Orthen" is het beleid uit het Streekplan 2002 niet direct vertaald. De bestaande functies en kwaliteiten zijn in het bestemmingsplan als zodanig bestemd. In het bestemmingsplan zijn flexibele bestemmingen met ruime voorschriften opgenomen, zodat bestaande situaties hierbinnen vallen. Tevens wordt hierdoor niet al te grootschalige transformatie en herinrichting van gebieden en wegen mogelijk gemaakt.*

### **3.2.2 Uitwerkingsplan Waalboss**

De streekplanuitwerking van de stedelijke regio Waalboss gaat over delen van het grondgebied van acht gemeenten: 's-Hertogenbosch, Oss, Waalwijk, Loon op Zand, Heusden, Vught, Bernheze en Maasdonk. Het uitwerkingsplan vormt een kader voor ruimtelijke ontwikkelingen in de periode tot 2015 en is onderdeel van het toetsingskader op grond waarvan de provincie ruimtelijke plannen en initiatieven van gemeenten beoordeelt.

Het bestemmingsplangebied is overwegend een woongebied. In het Uitwerkingsplan Waalboss wordt gesteld dat er binnen het stedelijk gebied van 's-Hertogenbosch nog voldoende mogelijkheden voor intensivering van het stedelijk weefsel zijn. Nieuwe ontwikkelingen zullen bij moeten dragen aan versterking van het stedelijk weefsel. De helft (51%) van de woningen zullen in het bestaande stedelijke gebied worden bijgebouwd, op plekken waar bedrijven verdwijnen, wijken worden opgeknapt, of op andere wijze ruimte beschikbaar is.

*In het bestemmingsplan "Dijklint Orthen" is het beleid uit het Uitwerkingsplan Waalboss niet direct vertaald. De bestaande functies en kwaliteiten zijn in het bestemmingsplan als zodanig bestemd. In het bestemmingsplan zijn flexibele bestemmingen met ruime voorschriften opgenomen, zodat bestaande situaties hierbinnen vallen. Tevens wordt hierdoor niet al te grootschalige transformatie en herinrichting van gebieden en wegen mogelijk gemaakt.*

## **3.3 Gemeentelijk beleid**

### **3.3.1 Ruimtelijke Structuurvisie 's-Hertogenbosch 2003 'Stad tussen de stromen'**

De gemeente 's-Hertogenbosch heeft zijn ambities voor de komende jaren in beeld gebracht in de vorm van een Ruimtelijke Structuurvisie. Deze Ruimtelijke Structuurvisie is een raamwerk en een gids voor de ruimtelijke activiteiten en investeringen van burgers, bedrijven, instellingen en overheid in de komende jaren. De visie bestrijkt de periode tot 2010 en geeft een doorkijk naar 2020.

In de Ruimtelijke Structuurvisie (RSV) is de lagenbenadering van het streekplan nader uitgewerkt. Nieuwe ontwikkelingen zullen worden afgestemd en getoetst op de specifieke onderlagen van een gebied en de laag van infrastructuur. De Ruimtelijke Structuurvisie is bedoeld om richting te geven aan de eigen stedelijke ambities, voorzover ruimtelijk relevant. Daarmee is het een paraplunota en een integratiekader voor de ruimtelijke gevolgen van deze ambities van de verschillende sectorale nota's. De Ruimtelijke Structuurvisie is ook toetsingskader en leidraad voor ruimtelijke plannen van de gemeente, zoals structuurvisies en bestemmingsplannen.

De belangrijkste aandachtspunten/onderdelen uit de Structuur-Visie zijn:

- een kwaliteitsslag voor de bestaande ruimte door middel van een actief voorraadbeheer in wijken en buurten, herstructurering en herinrichting en meer menging van functies;

- de kwaliteit van het leefmilieu kan worden verbeterd door de realisering van een duurzaam landschappelijk raamwerk waarin het water een prominente rol speelt. Hierdoor wordt de afwisseling tussen stad en land contrastrijker en de ligging van de stad in een delta herkenbaarder. De stad gaat door met een duurzame stedenbouwkundige ontwikkeling van nieuwe gebieden en van bestaande buurten en wijken;
- ruimte wordt geboden aan een grotere variatie van woon- en werkmilieus, gebaseerd op diverse leefstijlen en inkomens, segmentering van bedrijven, menging van functies en een goede spreiding van voorzieningen.

Orthen maakt in de Ruimtelijke StructuurVisie deel uit van de Maasvleugel. Voor de ontwikkeling van deze vleugel zijn uitgangspunten opgesteld waarvan een aantal van toepassing is op het plangebied (of de directe omgeving) van dit bestemmingsplan.

Het tracé Heinis, Herven, Ketsheuvel, Orthen en Engelsedijk zal in de toekomst onderdeel gaan vormen van het stedelijke netwerk van groene wandel- en fietspaden. Deze route verbindt 's-Hertogenbosch-noord aan de westelijke kant met de Ertveld Plas en de bijbehorende Bossche Buiten en in noordoostelijke richting met de Maas. Deze route loopt voor een groot deel door natuurgebied De Heinis en langs het park waar ook fort Orthen ligt. Ook de route Orthen, Orthenseweg, die richting het centrum loopt, zal in de toekomst onderdeel gaan vormen van het stedelijke netwerk van groene wandel- en fietspaden. Door de opwaardering van de genoemde routes zal het gedeelte van Orthen ten westen van de Hambakenweg beter verbonden worden met de aangrenzende woonwijken en de binnenstad. Hierdoor wordt het isolement van dit deel van Orthen sterk verminderd.

*In het bestemmingsplan "Dijklint Orthen" is het beleid uit de Ruimtelijke Structuurvisie niet direct vertaald. De bestaande functies en kwaliteiten van het plangebied zijn in het bestemmingsplan als zodanig bestemd. In het bestemmingsplan zijn flexibele bestemmingen met ruime voorschriften opgenomen, zodat bestaande situaties hierbinnen vallen. Tevens wordt hierdoor niet al te grootschalige transformatie en herinrichting van gebieden en wegen mogelijk gemaakt.*

### **3.3.2 Landschapvisie**

De gemeente 's-Hertogenbosch wil graag bijdragen aan de ontwikkeling van een kwalitatief hoogwaardig landschap. De opstelling van de Landschapvisie is één van de initiatieven die zij daartoe heeft ondernomen. De planhorizon is gesteld op 2015. Qua abstractieniveau beweegt de Landschapvisie zich tussen het bestemmingsplan Buitengebied voor het noordelijke deel van de gemeente en de Ruimtelijke Structuurvisie. De Landschapvisie is op 22 april 1999 vastgesteld door de gemeenteraad.

Centraal in de Landschapvisie staat het ontwikkelen van een beeld en een plan van aanpak voor het landschappelijk raamwerk van de gemeente gedurende een periode van 20 jaar. Het raamwerk vormt de dragende constructie van het Bossche landschap. Het bestaat uit een samenhangend patroon van natuur- en bosgebieden, dat wordt dooraderd door groene en blauwe netwerken die verbanden leggen met de omgeving.

In het landschappelijk raamwerk vormt de Engelsedijk onderdeel van de Bossche Buiten Haverleij en Engelermeer. Dit is een gebied dat zowel in ecologisch als ruimtelijk opzicht rijk is, waar veelzijdige recreatie mogelijk is en met goede aansluitingen op de stad. Bovendien is het gebied herkenbaar, geniet het een grote bekendheid en is het geliefd bij de bewoners van de stad.

In het raamwerk is verder een aantal landverbindingen opgenomen. Behalve als leefgebied voor minder kritische soorten fungeren zij als verbindingen tussen de groengebieden. In het stedelijk gebied zijn ze veelal gekoppeld aan de stedelijke hoofdgroenstructuur. Voor de Orthensedijk met aangrenzende natuurgebieden, waar de weg Orthen en de Engelsedijk deel van uit maken, is het streven gericht op het realiseren van een belangrijke recreatieve route tussen de oost- en westzijde van de stad. De landverbinding krijgt zowel een recreatieve als een ecologische betekenis, maar de nadruk zal liggen op de recreatieve functie.

*In het bestemmingsplan "Dijklint Orthen" is het beleid uit de Landschapvisie niet direct vertaald. De bestaande functies en kwaliteiten van het plangebied zijn in het bestemmingsplan als zodanig bestemd. In het bestemmingsplan zijn flexibele bestemmingen met ruime voorschriften opgenomen, zodat bestaande situaties hierbinnen vallen. Tevens wordt hierdoor niet al te grootschalige transformatie en herinrichting van gebieden en wegen mogelijk gemaakt.*



### 3.3.3 Nota 'Bomen in de stad'

Met de nota "Bomen in de stad" (april 2000) is de visie op ontwikkeling en behoud van robuuste en samenhangende boomstructuren langs infrastructuur (wegen, fietspaden, vaarwegen, beken) in de stad vastgelegd. Een ambitie die in de nota wordt uitgesproken, is het herstellen van oude structuren die nu vaak slechts fragmentarisch aanwezig zijn. Met behulp van bomen kan een dergelijke structuur niet alleen weer opnieuw worden vastgelegd, maar kan tevens bijdragen aan de ruimtelijke kwaliteiten.

De Orthensedijk is in de nota aangeduid als cultuurhistorische lijn. Momenteel is de dijk als dijk niet overal meer herkenbaar. In het woongebied Orthen is de dijk niet meer herkenbaar. Alleen aan de dijkwoningen is te zien dat hier sprake is geweest van een dijk. Het streven is dat de dijk in de toekomst weer als dijk (civieltechnisch element) herkenbaar zal zijn. Door het gebruik van bomen en taluds kan de lijn als totale herkenbare lijn opnieuw onderdeel uitmaken van de stad.

De uitvoering van het beleidsplan "Bomen in de stad" geschiedt door jaarlijks circa twee van de in de nota genoemde wegen aan te planten.

In het bestemmingsplan zijn flexibele bestemmingen met ruime voorschriften opgenomen, zodat de uitvoering van het beleidsplan 'Bomen in de stad' in de toekomst mogelijk is.

### 3.3.4 Welstandsnota

In het bestemmingsplan voor dijklint Orthen worden de functie en het gebruik van de gronden en de maatvoering van de bebouwing geregeld. Het bestemmingsplan vormt de basis voor de stedenbouwkundige opzet van de wijk. De architectonische verschijningsvorm wordt gewaarborgd door middel van een welstandsnota.

In de welstandsnota van de gemeente 's-Hertogenbosch is opgesteld, zijn per bebouwingstype architectonische en bouwtechnische welstandscriteria opgenomen. In de gebiedsuitwerking Noord, waar Orthen onder valt, zijn naast algemene welstandscriteria ook welstandscriteria en aanbevelingen opgenomen voor bebouwing die een bijzondere positie inneemt in het stadsbeeld. Daarnaast is het gebied Noord onderverdeeld in een aantal bebouwingstypen. Voor elk bebouwingstype zijn vervolgens welstandscriteria opgenomen.

Op het grootste deel van het plangebied is een bijzonder welstandsniveau van toepassing. Het beleid hierbij is gericht op bescherming van de herkenbaarheid van de (historische) structuur en het daarmee gepaard gaande karakter van de bebouwing.

Met de twee genoemde beleidsstukken, het bestemmingsplan en de welstandsnota, wordt zowel de stedenbouwkundige opzet als de architectonische verschijningsvorm vastgelegd in een beleidskader. Nieuwe (bouwvergunningplichtige) bouwplannen dienen zowel aan het bestemmingsplan als aan de welstandsnota te worden getoetst.

### 3.3.5 Waterplan

Het doel van het waterplan 's-Hertogenbosch (13 november 2001) is het bereiken van een veilig en een duurzaam watersys-teem in 's-Hertogenbosch, waarbij zo goed mogelijk aan de wensen van alle belanghebbenden tegemoet wordt gekomen.

Het waterplan 's-Hertogenbosch bestaat uit drie delen:

- Het beleidsplan, waarin de gemeenschappelijke visie, uitgangspunten en gewenste ontwikkelingen op hoofdlijnen zijn beschreven.
- Het projectenprogramma: een gebiedsgerichte programme-ring van activiteiten die nodig zijn om de gestelde ambities te kunnen verwezenlijken.
- Bijlagen, met een 9-tal thema-kaarten inzake de 'natuurlijke onderlegger' (bodem en waterhuishouding), de functies en het bodemgebruik, als ook een beschrijving van de waterketen.

In hoofdstuk 6 'Waterhuishouding' worden de belangrijkste beleidsuitgangspunten voor het plangebied Orthen genoemd. Ook wordt hier ingegaan op de wijze waarop met water wordt omgegaan op de ontwikkelingslocaties.

### 3.3.6 Nota Wonen 2007

In het woonbeleid wordt voor bestaande wijken gekozen voor behoud en versterking van de woonfunctie. Als zich nieuwbouwmogelijkheden voordoen, moeten deze worden benut om de differentiatie te vergroten en om zodoende meer keuzemogelijkheden te bieden aan verhuisgeneigde huishoudens. Kortom, er zal zoveel mogelijk 'aanvullend' gebouwd moeten worden. Door uit te gaan van de potentiële kwaliteiten van de buurt en deze zoveel mogelijk aan te vullen, wordt niet alleen het woningaanbod aantrekkelijker, maar wordt ook een bijdrage geleverd aan het behoud van sociale verbanden. Daarbij dient tevens onderzoek gedaan te worden naar de mogelijkheden voor huisvesting van bepaalde doelgroepen (starters, gehandicapten en ouderen).

De bestaande woningen zijn in het bestemmingsplan als zodanig bestemd. In het bestemmingsplan zijn twee mogelijke herontwikkelingen opgenomen: Orthen 66 en Orthen 53a. Hier kan (onder voorwaarden) een nieuwe woonebsetting worden gerealiseerd. Verder kunnen de kleinschalige bedrijfsbestemmingen aan de dijk onder voorwaarden worden omgezet naar een woonfunctie.

### 3.3.7 Nota Detailhandel 2006-2010

In de Nota detailhandel 's-Hertogenbosch 2006-2010 wordt de gemeentelijke visie op detailhandel weergegeven. De nota is vastgesteld op 24 januari 2006.

Doel van het detailhandelsbeleid is randvoorwaarden te creëren voor behoud en versterking van de Bossche winkelstructuur. Uitgangspunten van het detailhandelsbeleid zijn:

- De fijnmazige Bossche winkelstructuur voor dagelijkse artikelen wordt gehandhaafd: stadsdeel- en wijkwinkelcentra, buurtwinkelgebieden;
- 's-Hertogenbosch biedt geen ruimte aan megasupermarkten buiten de stadsdeel- en wijkwinkelcentra.
- Uitgangspunt van het Bossche detailhandelsbeleid is het drieslagmodel (1. centra voor boodschappen doen, 2. centra voor recreatief winkelen, 3. centra voor doelgerichte aankopen), met dien verstande dat voor vestiging van grootschalige non food winkelformules - die voornamelijk niet volumineuze artikelen verkopen - het primaat ligt bij de binnenstad, conform de Ontwikkelingsvisie Stadscentrum. Zijn daar redelijkerwijs onvoldoende mogelijkheden dan kan vestiging in of aansluitend aan een themawinkelgebied overwogen worden, waarbij aangetoond moet worden dat dit geen afbreuk doet aan het functioneren van de binnenstad.
- Gestreefd wordt naar clustering van winkels in winkelconcentraties: geen solitaire vestiging, geen toename verspreide bewinkeling.

*In het plangebied "Dijklint Orthen" bevinden zich twee kleine winkels op de hoek van de weg Orthen en de Margarethalaan. Verder vindt op het adres Orthen 53a en op enkele percelen ten westen van de ventweg Orthen grootschalige detailhandel plaats (o.a. meubelverkoop). Het bestemmingsplan biedt geen rechtstreekse vestigingsmogelijkheden voor nieuwe detailhandelsbedrijven.*

### 3.3.8 Beleidsplan Horeca

In het Beleidsplan Horeca is aangegeven dat de mogelijkheden voor uitbreiding van het horeca-aanbod in de wijken buiten de binnenstad beperkt zijn. De bestaande horecabedrijven moeten in staat worden geacht aan de potentiële vraag te kunnen voldoen. Voor Orthen dient dus een consolidatiebeleid te worden gevoerd. Er worden geen vestigingsmogelijkheden voor nieuwe horecabedrijven geboden.

*In het bestemmingsplan "Dijklint Orthen" worden geen nieuwe horecavestigingen toegelaten.*

### 3.3.9 Nota Ruimte voor Kantoren 2004-2015

In de kantorenvisie "Ruimte voor kantoren 2004 - 2015" wordt een visie gegeven op de Bossche kantorenmarkt in de periode 2004 - 2015. In het plangebied Orthen zijn thans geen kantoren aanwezig.

De gemeente zal in de komende jaren meer ruimte geven aan de nieuwbouw voor kleinschalige kantoren (< 1.000 m<sup>2</sup>). Mogelijkheden worden gezocht langs de stedelijke verbindingssassen. Kleine kantoren zijn voor de kantorenmarkt zeer belangrijk. Zij hebben groeipotentie en zorgen voor de dynamiek in de markt. Het merendeel van de vraag naar kantoorruimte betreft kleinschalige kantoorruimte (< 500 m<sup>2</sup>). In het aanbod hiervan is in de afgelopen jaren slechts beperkt voorzien. Juist in een tijd van economische teruggang is het met het oog op het behoud en de versterking van de werkgelegenheid van belang kansrijke economische activiteiten te stimuleren. Door meer ruimte te bieden voor dit segment is het mogelijk de groeiende bedrijven voor de stad te behouden.

*In het plangebied liggen geen stedelijke verbindingssassen. Wel ligt direct ten oosten van het plangebied de Hambakenweg, verbindingssas naar 's-Hertogenbosch-Noord. Op de locatie Orthen 53a, gelegen langs de Hambakenweg, is nu reeds een andere dan een woonfunctie (meubelverkoop), naast de woonfunctie aanwezig. Aan het perceel zal de bestemming 'gemengde doeleinden' worden toegekend. Binnen deze bestemming behoort de vestiging van een kantoorfunctie tot de mogelijkheden. Verder zijn in het plangebied twee kantoorlocaties aanwezig. De eerste bevindt zich op de hoek van de ventweg Orthen en de Conraadstraat (Orthen 50 t/m 60). De tweede ligt langs de ventweg Orthen op de hoek met de St. Savatorstraat (Orthen 2 t/m 14). Verder zitten op de hoek. Deze krijgen een kantoorbestemming.*

### **3.3.10 's-Hertogenbosch Bereikbaar**

In 1997 is besloten het verkeers- en vervoerbeleid te actualiseren. De resultaten van deze actualisering zijn opgenomen in het rapport 's-Hertogenbosch bereikbaar (mei 2000). Van direct of indirect belang voor het plangebied zijn de volgende aandachtspunten:

- Hoge uitgesproken ambities voor verkeersveiligheid, zoals opgenomen in het Verkeersveiligheidsplan 1997, worden waargemaakt door een actieve vertaling naar maatregelen.
- Veel aandacht voor langzaam verkeer waar het gaat om veiligheid, comfort, voorrang op hoofdroutes en stallingsmogelijkheden bij voorzieningen.
- De voetganger staat centraal bij het ontwerp van de openbare ruimte.
- Grootschalige investeringen in verkeersinfrastructuur.
- In het kader van het mobiliteitsbeleid: het juiste bedrijf op de juiste plaats.

Tot 2010 wordt gestreefd naar een groei van het gebruik van het openbaar vervoer en de fiets, en een daling van het autogebruik. Dit zal moeten leiden tot een daling van het aantal verkeersslachtoffers en verbetering van de totale situatie met betrekking tot geluidhinder en luchtverontreiniging.

Wat betreft concrete maatregelen voor het plangebied zijn van belang:

- Inrichting van alle woonbuurten als 30 kilometer per uur-gebied uiterlijk in 2010 met een hoge prioriteit voor de eerst komende jaren.
- Hoofdinfrastructuur gemotoriseerd verkeer 2010: de aanwijzing van de Orthenseweg/Hambakenweg tot invalsweg.
- Structuur fietsverkeer: een recreatieve fietsroute over de weg Orthen en de Engelsedijk.
- Overzicht maatregelen fiets: asfaltering fietspaden van de Orthenseweg tot aan de overgang Orthenseweg/Hambakenweg (ter hoogte van de weg Orthen).

*De bestaande verkeersvoorzieningen hebben in het bestemmingsplan "Dijklint Orthen" een verkeersbestemming gekregen. De verkeersbestemming heeft ruime voorschriften, waardoor niet al te grootschalige herinrichting van wegen in de toekomst mogelijk wordt gemaakt.*

### **3.3.11 Nota Parkeren**

Voor ontwikkelingen op het gebied van de ruimtelijke ordening heeft de gemeente 's-Hertogenbosch een eigen parkeernormenbeleid vastgesteld. Dit beleid is vastgelegd in de nota 'Parkeernormen (vastgesteld: 9 december 2003). De nota geeft aan hoeveel parkeerplaatsen per functie en per stadsdeel gerealiseerd dienen te worden bij nieuwbouw.

*In het bestemmingsplan "Dijklint Orthen" is het beleid uit de Nota Parkeernormen niet direct vertaald. Bij nieuwe ontwikkelingen wordt echter het beleid met betrekking tot parkeernormen gehanteerd.*

### **3.3.12 Nota Hoogbouw**

De Nota Hoogbouw vormt een onderlegger voor hoogbouwinitiatieven. De nota is één van de bouwstenen bij de planologische planvorming. In de nota is de bestaande hoogbouw in 's-Hertogenbosch geïnterpreteerd. Daarnaast zijn zones (knopen, vlakken, lange lijnen, landmarks en punten) aangewezen waar mogelijk ruimte is voor hoogbouw. Ruimtelijk onderzoek zal vervolgens moeten uitwijzen of hoogbouw ter plekke inpasbaar is. In het plangebied Orthen zijn geen gebouwen aanwezig die onder de categorie "hoogbouw" vallen. Ook is er geen sprake van hoogbouwinitiatieven.

*Het bestemmingsplan voorziet dan ook niet in de mogelijkheid om in het plangebied hoogbouw te realiseren.*

### **3.3.13 Nota Grondbeleid 2005**

In de Nota Grondbeleid 2005 (februari 2005) stelt de Raad primair de kaders vast voor het door het college te voeren grondbeleid. Grondbeleid wordt door de gemeente 's-Hertogenbosch gezien als het beleid dat, ten behoeve van de gemeentelijke doelstellingen op het gebied van ruimtelijke ordening, streeft naar het creëren van ruimte voor wonen, werken, winkelen en recreëren in zowel uitleggebieden als bestaand stedelijk gebied, door het oppakken of ondersteunen van concrete ontwikkelinitiatieven.

In de Nota Grondbeleid zijn vastgelegd: de kaders voor actief en passief grondbeleid, het prijsbeleid, de financiële grondslagen, het risicomanagement en de mate waarin voorzieningen worden opgenomen in de grondexploitatie.

Het door de Raad vast te stellen bestemmingsplan voor een gebied bepaalt specifiek wat de kaders zijn voor de ruimtelijke ontwikkeling van het plangebied zelf. Bij de besluitvorming over een bestemmingsplan maakt de Raad een afweging tussen alle gemeentelijke doelstellingen ten aanzien van het gebied en het beoogde financiële resultaat. De keuze van de vorm van grondbeleid (actief, passief, PPS of bouwclaimmodel) wordt in de paragraaf 'financieel-economische uitvoerbaarheid' vastgelegd.

In de toelichting van het bestemmingsplan Orthen is een hoofdstuk opgenomen waarin aandacht wordt besteed aan de financieel-economische uitvoerbaarheid van het plan.



## Hoofdstuk 4 Planuitgangspunten en planbeschrijving

In dit hoofdstuk wordt een concrete uitwerking en beschrijving gegeven van de uitgangspunten binnen het plangebied.

Voor het totale plangebied heeft de gemeenteraad in 2007 ruimtelijke en functionele uitgangspunten geformuleerd. Deze uitgangspunten vormen in beginsel de basis voor het op te stellen bestemmingsplan. Verder zijn in het plangebied een aantal kleine ontwikkelingen voorzien. Het gaat om de herontwikkeling van het perceel Orthen 66 en een mogelijke herontwikkeling van het perceel Orthen 53a. Deze locaties zullen in dit hoofdstuk afzonderlijk worden besproken.

### 4.1 Ruimtelijke en functionele uitgangspunten

Op 2 oktober 2007 heeft de gemeenteraad ruimtelijke en functionele uitgangspunten voor het plangebied vastgesteld. Deze uitgangspunten vormen in beginsel de basis voor het op te stellen bestemmingsplan voor dit gebied.

Deze uitgangspunten zijn gebaseerd op de tweedeling die het dijklint kent qua bebouingskarakteristiek: de historische lintbebouwing (bebouwing die van oudsher op de dijk is gericht) en de latere invulling van het open gebied langs de dijk (gebied tussen de Hambakenweg, de weg Treurenburg, het spoor en de weg Orthen).

Ten westen van de spoorlijn 's-Hertogenbosch-Utrecht is de historische lintbebouwing zowel ten noorden als ten zuiden van het dijklichaam aanwezig. Dit gebied heeft vanwege de waarde die daaraan kan worden toegekend in 1990 de status gemeentelijk beschermd stadsgezicht gekregen (zie paragraaf 2.6.1). Tussen de spoorlijn en de Hambakenweg zien we de historische lintbebouwing alleen ten zuiden van de weg Orthen.

Het gebied tussen de Hambakenweg, de weg Treurenburg, het spoor en de weg Orthen (ten noorden van de dijk) was vroeger een open gebied. Na de tweede wereldoorlog is dat gebied geleidelijk opgevuld met bebouwing. Dit betrof enerzijds wat grootschaligere bedrijfsbebouwing (o.a. Essent) en anderzijds een woonbuurtje aan de Pater Werenfriedstraat. Deze bebouwing wijkt qua situering af van de historische bebouingskarakteristiek. Dat houdt in dat de bebouwing niet echt georiënteerd is op of gebouwd is 'aan de dijk'.

Tot slot is ten zuiden van het dijklint nog een strook grond ten westen van de weg Orthen opgenomen in het plangebied. Dit betreft de strook grond tussen Orthen 78 en de weg St. Salvatorstraat. Dit gebied is in het plangebied opgenomen, aangezien voor dit gebied op dit moment geen bestemmingsplan geldt.

De in het bestemmingsplan gehanteerde uitgangspunten voor bovengenoemde gebieden zijn afgestemd op de karakteristiek van het desbetreffende gebied.

#### Historische lintbebouwing

Met name voor het gedeelte ten westen van het spoor geldt dat de stedenbouwkundige structuur van de dijk met de daarbij behorende bebouwing waardevol is. Dit gedeelte van de dijk is in 1990 ook aangewezen als gemeentelijk beschermd stadsgezicht. In beginsel zal hier de bestaande situatie als uitgangspunt worden gehanteerd. Ook voor het gebied ten oosten van het spoor zal een soortgelijke benaderingswijze worden gehanteerd. In dit gebied is de bebouwing ten zuiden van de dijk eveneens aan te merken als lintbebouwing aan de dijk.



### *Historische lintbebouwing*

Dit betekent dat in het op te stellen bestemmingsplan de bestaande situatie qua bebouwing en gebruik zal worden vastgelegd. Voor de hoofdbebouwing zijn met name de ligging ten opzichte van de dijk (voorgevelrooilijn) en de goot- en bouwhoogte van belang. Voor de achtergevelrooilijn kan enige flexibiliteit worden aangehouden.

Voor de achter de hoofdbebouwing gelegen erfbebouwing ligt in dit gebied een iets afwijkende regeling in plaats van de gebruikelijke erfbebouwingsregeling, die elders in de stad wordt toegepast, voor de hand. Ter plekke is nu al vaak meer dan 75 m<sup>2</sup> aan erfbebouwing aanwezig. Dit is te verklaren aan de hand van de lange historie van Orthen (het plangebied is reeds van oudsher een bestaand bebouwd gebied), de ligging aan de huidige stadsrand, de relatief grote kavels waardoor (ambachtelijke) bedrijvigheid en het houden van dieren vaker voorkwam/komt en vanwege het feit dat ter plekke geen duidelijke criteria voor erfbebouwing hebben gegolden. Om die reden wordt voor dergelijke woonpercelen de huidige omvang aan erfbebouwing in het bestemmingsplan vastgelegd.

Voor de overige percelen waar de bestaande erfbebouwing wat kleiner van omvang is, wordt meer aansluiting gezocht bij de bestaande erfbebouwingsregeling, die ook elders in de gemeente wordt toegepast.

Het bestaande gebruik zal eveneens de basis vormen voor het toekennen van de bestemmingen. Wel kan enige flexibiliteit in acht worden genomen bij een verzoek het gebruik van bebouwing te wijzigen van een niet-woonfunctie naar een woonfunctie. Voorwaarde daarbij is wel dat de historische bebouwingskarakteristiek niet onevenredig wordt aangetast en dat deze bebouwing direct is gelegen aan het dijklint, in aansluiting op de bestaande (woon)bebouwing aan het dijklint. Bebouwing op een achterterrein mag niet worden omgezet naar een woonfunctie.

#### Gebied tussen de Hambakenweg, de weg Treurenburg, het spoor en de weg Orthen

Het grootste gedeelte van dit gebied bestaat uit bedrijvigheid. In het westen van dit gebiedje zijn een bouwmaterialenhandel en het tussenstation met bijbehorende bebouwing van Essent gevestigd. Ten oosten daarvan ligt het woongebied uit de jaren '60/'70 aan de Pater Werenfriedstraat.

Aangezien de bebouwing in dit gebied geen deel uit maakt van de historische bebouwingsstructuur van het dijklint, behoeft deze bebouwing in het bestemmingsplan dan ook geen bescherming. Voor dit gebied is op korte termijn geen herontwikkeling te verwachten. Een uitzondering daarop betreft mogelijk de locatie Orthen 53a. In paragraaf 4.3 wordt op deze locatie nader ingegaan.

Nu in dit gebied geen herontwikkelingen te verwachten zijn, kan hier eveneens de bestaande situatie (bebouwing en gebruik) als uitgangspunt worden gehanteerd. Het ontbreken van een historische relatie met het dijklint biedt wel de gelegenheid om een wat flexibelere regeling in het bestemmingsplan op te nemen. Het gaat daarbij om de situering van bebouwing en om een geringe uitbreidingsmogelijkheid, voor zover dit ruimtelijk aanvaardbaar is.

Omzetting van een niet-woonfunctie naar een woonfunctie is ten noorden van de woonbebouwing aan de Pater Werenfriedstraat vanwege milieutechnische redenen, geluid (wegverkeerslawaaï en spoorweglawaaï), externe veiligheid (LPG tankstation), elektromagnetische straling (tussenstation Essent), niet wenselijk.

#### Gebied parallel aan de weg Orthen, ten zuiden van dijklint Orthen

Het betreft een strook grond ten westen van de weg Orthen, gelegen tussen het perceel Orthen 78 en de weg St. Salvatorstraat. Vanaf de St. Salvatorstraat tot op de hoek van de Conradstraat hebben in de jaren '90 langs de westzijde van de weg Orthen woningen plaats gemaakt voor kantoren/bedrijfsverzamelgebouwen. De in het noorden en zuiden gelegen kantoorgebouwen hebben een grotere bouwhoogte dan de tussengelegen bedrijfsverzamelgebouwen. Om aan te sluiten op de bebouwing in de directe omgeving zijn de kantoorgebouwen opgebouwd uit verschillende bouwhoogtes. Voor de bedrijfsverzamelgebouwen geldt dit ook, maar in mindere mate. Het totale complex volgt niet de historische rooilijn maar is iets terug gelegen om het parkeren van bezoekers en gebruikers van de kantoren en de bedrijven aan de voorzijde te kunnen situeren. Het complex wijkt qua situering, maat en schaal en verschijningsvorm sterk af van de bebouwingskarakteristiek van het dijklint Orthen. De overgang tussen het complex en de ten noorden daarvan gelegen woningen is, ondanks het gebruik van verschillende bouwhoogtes, weinig geleidelijk. Ook voor deze strook grond zal in beginsel als uitgangspunt worden gehanteerd het vastleggen van de bestaande situatie (qua bebouwing en gebruik). Uitzondering daarop betreft de locatie Orthen 66 (zie paragraaf 4.2).

## **4.2 Orthen 66**

De locatie Orthen 66 is gelegen aan de zuidkant van het plangebied. Het perceel is gelegen aan de voormalige verbindingsweg van het historische dijklint Orthen langs de begraafplaats (nu Groenendaal) naar de stad 's-Hertogenbosch. Deze verbindingsweg vormt nu de parallelweg van de stedelijke verbindingssas Hambakenweg-Orthen. Ten zuiden van het perceel is langs de parallelweg enigszins teruggelegen begin jaren '90 bebouwing gerealiseerd voor kantoordoeleinden. Het perceel Orthen 66 vormt de overgang tussen de meer oorspronkelijke bebouwing langs de verbindingsweg en de nieuwere bebouwing.

In de huidige situatie bevindt zich op het adres Orthen 66 een woonhuis met garage/bedrijfsgebouw. De woning bestaat uit 2 lagen met een kap en ligt ongeveer 3 meter terug ten opzichte van de straat. De garage/bedrijfsgebouw bestaande uit één bouwlaag met kap, staat ten zuiden van de woning en is direct aan de parallelweg gelegen. Deze garage/bedrijfsbebouwing heeft een zeer gesloten karakter en heeft weinig uitstraling.

Ten zuiden van het perceel is een kantoorgebouw gerealiseerd met verschillende bouwhoogtes. Een grotere bouwhoogte om een ruimtelijke beëindiging te vormen van de totale ontwikkeling en een bouwhoogte in één bouwlaag om aan te sluiten op de belendende percelen.



Ondanks de zorgvuldige inpassing van het kantoorgebouw is de overgang tussen de meer oorspronkelijke bebouwing en nieuwere bebouwing aan de verbindingsweg nog steeds hard, weinig geleidelijk. Dit komt door het ver naar voren staan van de garage/berging en de gebrekkige uitstraling van deze bebouwing. Voorgesteld wordt om na sloop van deze bebouwing nieuwe bebouwing op te richten en met deze bebouwing op één perceel een nieuwe geleidelijke overgang te maken tussen de meer oorspronkelijke bebouwing aan de verbindingsweg tussen dijklint Orthen en de stad 's-Hertogenbosch en de nieuwere bebouwing door een bouwvolume met een bouwhoogte van 10 meter te realiseren in de rooilijn van het begin in de jaren '90 gerealiseerd kantoorgebouw. Aan de achterzijde dient de bouwhoogte af te nemen om zo aan te sluiten op de achtertuinen van de woningen aan de Orthensedonk. Binnen dit bouwvolume kunnen 3 appartementen gerealiseerd worden. Het bij deze woningen behorende bewonersparkeren kan op het voorterrein gerealiseerd worden.

### 4.3 Orthen 53a

Het belangrijkste ruimtelijk structurerende element in het plangebied is het dijklichaam, de weg Orthen. Zowel ten noorden als ten zuiden van het dijklichaam bevindt zich op dit moment bebouwing. De bebouwing is van oorsprong aan de zuidzijde van het dijklichaam gesitueerd, aan de Diezemondingzijde. Door de aanleg van de rijksweg naar Hedel en de spoorlijn naar Utrecht (tweede helft 19e eeuw) is aan de noordzijde van het dijklichaam (en ten westen van het spoor) een ingesloten, hoger gelegen gebied ontstaan. In dit gebied is men gaan bouwen.

De bebouwing is overwegend kleinschalig van opzet en wordt gekenmerkt door het individuele karakter en de diversiteit in architectuurstijlen. De bebouwing bestaat met name uit vrijstaande, overwegend haaks op de dijk gebouwde woonhuizen en boerderijen, afgewisseld met enkele kleinschalige bedrijfsgebouwen (circa 1850-1950). De woningen worden over het algemeen gekenmerkt door een baksteenarchitectuur en een zorgvuldige detaillering. Tussen de historische bebouwing is na 1950 her en der nieuwbouw gepleegd. De nieuwbouw voegt zich echter op een goede manier in dit historische karakter.

In een latere fase is door de aanleg van de Hambakenweg en de weg Treurenburg een tweede gebied, ten oosten van het spoor, ingesloten. In dit tweede gebied zijn bedrijfsbebouwing (bouwmaterialenhandel, een verwerkingsbedrijf (gasontladingslampen) en een tussenstation van Essent) en woonbebouwing gerealiseerd. De woonbebouwing bestaat uit twee-onder-een-kap woningen aan de weg Orthen en 'vier-onder-een-kap' rijwoningen aan de Pater Werenfriedstraat. Op de hoek Orthen -Pater Werenfriedstraat (locatie Orthen 53a) is in de jaren tachtig een bedrijfsruimte met woning gerealiseerd. De bebouwing in dit gebied is niet volgens de historische bebouwingskarakteristiek, dat wil zeggen 'aan de dijk' gebouwd, maar kent een hoekverdraaiing ten opzichte van deze dijk en is grootschaliger van karakter (met name de bedrijfsbebouwing).

De locatie Orthen 53a is gelegen aan de noordzijde van de dijk, tussen de Hambakenweg en het spoor. Het perceel ligt op de hoek van de Hambakenweg en de weg Orthen. Ter plekke was een installatiebedrijf gevestigd en thans zit hier een meubelzaak.

Voor deze locatie bestaat een wens om te komen tot herontwikkeling en hier een woonfunctie te realiseren. In het kader daarvan heeft de gemeenteraad ruimtelijke uitgangspunten voor deze locatie vastgesteld. Er is aansluiting gezocht bij de ten noorden van het perceel aanwezige verkaveling. De in deze verkaveling gelegen bebouwing is noord-zuid gericht en vormt een contrast met de richting van de bebouwing aan de dijk. Door dit contrast blijft de oorspronkelijke historische bebouwingsstructuur goed zichtbaar.

Naast de richting van de bebouwing is ook aansluiting gezocht bij de grootte en oriëntatie van de ten noorden van dit perceel gelegen bebouwing. Dit houdt in dat nieuwbouw georiënteerd op de weg Orthen wat kleiner van omvang moet zijn dan de nieuwbouw met oriëntatie op de Hambakenweg. Ten aanzien van de hoogte is gesteld dat deze aan de zijde van de weg Orthen uit maximaal 2 bouwlagen mag bestaan. Op deze wijze wordt rekening gehouden met de kleinschalige bebouwing aan de zuidzijde van de dijk. Voor de hoogte van de bebouwing met oriëntatie op de Hambakenweg, die kan worden doorgezet tot de kruising van de weg Orthen en de Hambakenweg, werd in eerste instantie gedacht aan een maximale hoogte van 4 bouwlagen.

Via een grotere bouwhoogte kan in historisch-ruimtelijke zin uitdrukking worden gegeven aan de specifieke positie van het perceel, daar waar de oude verbindingsweg naar het centrum van 's-Hertogenbosch op de op de dijk gelegen weg Orthen aansloot, en waar nu reeds ten opzichte van de oorspronkelijke dijkbebouwing een afwijkende verkaveling gerealiseerd is. Het hierdoor ontstane contrast kan de herkenbaarheid van de historische bebouwingskarakteristiek aan de andere zijde van de weg Orthen juist versterken.

Naar aanleiding van de inspraak gehouden in het kader van de door de gemeenteraad vastgestelde ruimtelijke en functionele uitgangspunten voor het plangebied is de voorgestelde hoogte van 4 bouwlagen opnieuw tegen het licht gehouden. Om te voorkomen dat de nieuwe bebouwing teveel gericht is op de stedelijke ruimte van de Hambakenweg en de relatie met het omliggende gebied verliest, is ervoor gekozen deze hoogte terug te brengen tot maximaal 3 bouwlagen. Hierdoor wordt het hoogteverschil tussen de verschillende bouwdelen op deze locatie verkleind en de ruimtelijke inpassing in de directe omgeving verbeterd, met behoud van het gewenste contrast met de historische bebouwing aan de dijk.

Vanuit ruimtelijke optiek bestaat er ook geen reden om hier een bepaald woningtype onmogelijk te maken. De locatie is gelegen in het gebied waar niet volgens de historische bebouwingskarakteristiek, dat wil zeggen 'aan de dijk', is gebouwd. Dit betekent dat binnen het hierboven genoemde ruimtelijk kader meerdere woningtypen (grondgebonden of gestapeld) zijn toegestaan.

Aangezien op dit moment een aardgastransportleiding onder het perceel loopt, is het niet mogelijk de hierboven geschetste herontwikkeling tot een woonfunctie rechtstreeks in het bestemmingsplan toe te staan. Er is voor gekozen een wijzigingsbevoegdheid op te nemen, waaraan o.a. de voorwaarde is gekoppeld dat de betreffende aardgastransportleiding zodanig wordt verplaatst, dat de veiligheid voor nieuwe en bestaande woningen afdoende is gewaarborgd. Ook dient voor de hoofdbebouwing voldoende afstand te worden aangehouden tot de Pater Werenfriedstraat, de weg Orthen en de Hambakenweg. Hiervoor zijn de volgende minimale afstanden tot aan de perceelsgrens aangehouden:

- minimaal 7 meter aan de zijde van de Pater Werenfriedstraat
- minimaal 5 meter aan de zijde van de weg Orthen (dijk)
- minimaal 4 meter aan de zijde van de Hambakenweg

Verder dient de hoofdbebouwing in noord-zuid richting gesitueerd te worden overeenkomstig de richting van de woonbebouwing aan de Pater Werenfriedstraat. De hoogte mag aan de zijde van de weg Orthen (dijk) maximaal 6 meter bedragen en aan de zijde van de Hambakenweg maximaal 9 meter. In de afbeelding hieronder is voorgesteld hoe een wijziging van het bestemmingsplan gerealiseerd zou kunnen worden.



#### 4.4 Omzetting bedrijfsbestemming naar woonbestemming

In het plangebied zitten meerdere bedrijfsfuncties. Deze zijn hoofdzakelijk gelegen aan de dijk in de directe nabijheid van woningen. Omzetting van een aantal van deze bedrijfsfuncties (5 locaties) naar een woonfunctie is onder voorwaarden heel goed voorstelbaar. Aangezien hiervoor op dit moment nog geen concrete plannen bestaan zal hiervoor een wijzigingsbevoegdheid in het bestemmingsplan worden opgenomen. Daaraan zullen de volgende ruimtelijke voorwaarden worden gekoppeld:

- het betreffende wijzigingsgebied dient in zijn geheel te worden omgezet naar een woonbestemming; daarbij dient verzekerd te zijn dat de ter plekke aanwezige bedrijven zullen verdwijnen;
- per wijzigingslocatie mogen maximaal 2 vrijstaande woningen worden gebouwd;
- het hoofdgebouw dient te worden gesitueerd aan de dijk, in de denkbeeldige rooilijn van belendingen en dient passend te zijn in de bebouwingskarakteristiek van het dijklint;
- de afstand van het hoofdgebouw tot beide zijdelingse perceelsgrenzen bedraagt minimaal 3 meter;
- het hoofdgebouw (nieuwbouw) mag een maximale bebouwingsdiepte hebben van maximaal 10 meter;
- Het hoofdgebouw mag een maximale goot- en bouwhoogte hebben van respectievelijk 4 en 8 meter;
- erfbebouwingsregeling is van overeenkomstige toepassing;
- parkeervoorzieningen dienen in voldoende mate op eigen terrein te worden gerealiseerd.

Voor één bedrijfslocatie (Orthen 206) vervalt de eis dat er sprake dient te zijn van maximaal 2 vrijstaande woningen. Op dit moment is hier sprake van oorspronkelijke bebouwing, dat wil zeggen een voormalige boerderij met een behoorlijke lengte, evenwijdig aan de straat. Door hier de mogelijkheid te bieden ook andere grondgebonden woningen dan uitsluitend vrijstaand te realiseren, is het mogelijk de bestaande bouwmassa te behouden.

## Hoofdstuk 5 Milieu-aspecten

In dit hoofdstuk worden de relevante milieu-aspecten aan de orde gesteld. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in twee paragrafen. De eerste paragraaf gaat in op het beheersgebied. Vervolgens komen in de tweede paragraaf de milieuaspecten betreffende de ontwikkelingslocaties aan de orde.

### 5.1 Beheersgebied

#### 5.1.1 Geluid

In het plangebied zijn drie geluidsbronnen relevant: wegverkeer, railverkeer en industrie.

##### Wegverkeerslawaai

Behalve voor enkele ontwikkelingslocaties, die voor wat betreft de milieu-aspecten in paragraaf 5.2 worden besproken, zijn er in het plangebied geen ontwikkelingen voorzien. Voor het beheersgebied dient daarom geen akoestisch onderzoek uitgevoerd te worden. De geluidsbelasting in Orthen Dijklint ligt voor een stedelijke omgeving op een normaal niveau, met maximale waardes langs de Hambakenweg en 'Orthen-Zuid' (ten zuiden van kruispunt 'Het Wielsem'). Bij ontwikkeling van nieuwe kwetsbare bestemmingen langs deze wegen dient akoestisch onderzoek aan te tonen dat door voorzieningen een redelijk geluidniveau gerealiseerd kan worden.

##### Spoorweglawaai

Volgens de zonekaart (artikel 106a Wet geluidhinder en artikel 3, eerste lid, Besluit geluidhinder spoorwegen) bedraagt de aandachtszone voor railverkeerslawaai ter plekke 600m aan weerszijde. Alle nieuwe ontwikkelingen in het plangebied dienen getoetst te worden op railverkeerslawaai. Voor het beheersgebied is dit niet noodzakelijk.

##### Industrielawaai

De industriële geluidszone van de Rietvelden, de Vutter en bedrijventerrein Het Ertveld valt over het meest noordwestelijk gelegen deel van het plangebied. Hier zijn geen nieuwe ontwikkelingen voorzien.

#### 5.1.2 Luchtkwaliteit

Aan de rand van het plangebied loopt de relatief drukke weg Orthen en Hambakenweg, die na de kruising met het Wielsem overgaat in de Hambakenweg. Hoewel de verkeersintensiteit op deze wegen fors is, blijkt dat de grenswaarden die vanaf 2010 voor NO<sup>2</sup> en PM<sup>10</sup> wettelijk gelden, niet worden overschreden.

#### 5.1.3 Bodem

Langs de voormalige straat genaamd Rijksweg, (heden Orthen), ontstonden langs een dijk tussen de 17e en de 20e eeuw kleinschalige bedrijven, zoals garages, timmerwerkplaatsen en opslag van munitie. De wijk Orthen-Links is tot rond 1900 voornamelijk in gebruik geweest als landbouwgrond. Het terrein is opgehoogd alvorens het is bebouwd. In dit deel van de wijk is ook sprake geweest van bodembedreigende (bedrijfs)activiteiten, zoals een wagenmakerswerkplaats, rijwielhersteller, herstelrichting van motorrijwielen en ondergrondse opslag van minerale brandstoffen. Het noordelijke deel van de wijk is tot rond 1950 landbouwgrond geweest en in de jaren 40-50 opgehoogd met zand afkomstig uit de Ertveldplas. Rond de jaren 50 zijn er woningen gebouwd, waarvan er een aantal in 1990 zijn gesloopt.

In de wijk zijn een aantal bodemonderzoeken (25 locaties) uitgevoerd. In het merendeel van de uitgevoerde bodemonderzoeken is plaatselijk matig tot veel puin, kooltjes en sintels aantreffen in voornamelijk de bovengrond. Uit de uitgevoerde bodemonderzoeken komt naar voren dat 3 locaties met bodemverontreiniging aanwezig zijn. Uit de overige onderzoeken blijkt dat de grond en het grondwater licht verontreinigd is met zware metalen en minerale olie. Over het algemeen kan, naar aanleiding van historisch onderzoek en uitgevoerde bodemonderzoeken, gesteld worden dat de wijk verdacht is op bodemverontreiniging.

Aangezien in het grootste deel van het plangebied geen ontwikkelingen en functiewijzigingen plaatsvinden, hoeft voor dit deel geen onderzoek naar bodemverontreiniging te worden uitgevoerd.

#### **5.1.4 Externe veiligheid**

Op het gebied van externe veiligheid spelen in het plangebied een aantal aspecten rol. Zo ligt in het plangebied de risicozone van het transport gevaarlijke stoffen via het spoor. Deze zone bedraagt circa 200 meter aan beide zijden van het spoor.

Verder ligt er een LPG-verkooppunt aan de Hambakenweg. Daarbij zijn in het kader van de externe veiligheid van belang de aanvoerroutes van LPG en de afstand van het vulpunt tot kwetsbare objecten, zoals woningen. Het LPG-station aan de Hambakenweg wordt vanuit de weg Treurenburg bevoorrad. Het vulpunt voldoet aan de geldende veiligheidsafstanden, zowel wat het plaatsgebonden risico (PR) betreft als ook het groepsrisico (GR). De risicocontouren zijn gelegen over de bestemmingen Bedrijf, Verkeer, Verkeer - Railverkeer en Water. Binnen deze bestemmingen kunnen geen gevoelige functies, zoals woningen, worden opgericht. Op de plankaart zijn de contouren daarom niet aangegeven.

Op het adres orthen 108 vindt opslag van vuurwerk plaats. Het gaat hier om consumentenvuurwerk. Er is milievergunning verleend dat in totaal niet meer dan 10 000 kg consumentenvuurwerk aanwezig mag zijn. Aan de gestelde afstandseisen op grond van het Vuurwerkbesluit wordt voldaan.

Door het plangebied loopt een gastransportleiding. Deze leiding komt via stadsdeel Noord, langs het Wielsem het plangebied binnen via de dijk Orthen. Ter hoogte van het spoor verlaat de leiding het plangebied via de noordzijde van de Ertveldplas richting de Rietvelden. Voor de leiding heeft de Gasunie een zakelijk recht, waardoor in de strook 4 meter aan weerszijden van de leiding alle handelingen achterwege dienen te blijven die een veilig en bedrijfszeker gastransport in gevaar kunnen brengen. Deze strook is in het bestemmingsplan ook opgenomen ten behoeve van de bestaande situaties. Voor nieuwe situaties gelden de bepalingen in de circulaire 'Zonering langs hogedruk aardgastransportleidingen'. Overigens is nieuw beleid omtrent veiligheidsafstanden voor gasleidingen in voorbereiding. Daarbij dient getoetst te worden op plaatsgebonden risico en groepsrisico.

#### **5.1.5 Flora en fauna**

Bij ruimtelijke ontwikkelingen dient rekening te worden gehouden met beschermde planten en dieren in het plangebied. Aangezien in het grootste deel van het plangebied geen ontwikkelingen en functiewijzigingen plaatsvinden, hoeft voor dit deel geen flora- en faunaonderzoek te worden uitgevoerd.

#### **5.1.6 Electromagnetische velden**

In het plangebied ligt een verdeelstation voor hoogspanningsleidingen. In het noorden van het plangebied komen drie 150kV hoogspanningslijnen bij elkaar. Op basis van het beleidsstandpunt van het rijk over hoogspanningslijnen, hoort bij een hoogspanningslijn van 150kV een zogenaamde indicatieve zone van 2x 80 meter. Als er nieuwe gevoelige bestemmingen (woningen, scholen, crèches of kinderdagverblijven) zijn gepland binnen deze indicatieve zone, dan zal de specifieke zone berekend moeten worden om na gaan waar precies de 0,4  $\mu$ T grens ligt. In de magneetveldzone, waarbinnen het magneetveld gemiddeld over een jaar hoger dan 0,4  $\mu$ T is of in de toekomst kan worden, dienen geen gevoelige functies te worden opgericht.

De lijn 's-Hertogenbosch Noord - Geertruidenberg en de lijn 's-Hertogenbosch Noord - Eindhoven kruisen woningen in het plangebied. Voor bestaande situaties geldt een referentieniveau van 100  $\mu$ T. Op 18 juni 2004 heeft KEMA metingen verricht aan de hoogspanningslijnen in 's-Hertogenbosch. De hoogst gemeten waarde voor de lijn 's-Hertogenbosch Noord - Geertruidenberg bedraagt 2,7  $\mu$ T. De hoogst gemeten waarde voor de lijn 's-Hertogenbosch Noord - Eindhoven bedraagt 0,8  $\mu$ T.

## 5.2 Ontwikkelingslocaties

Hieronder worden de relevante milieu-aspecten voor de ontwikkelingslocatie Orthen 66 en Orthen 53a besproken. Op de in het plan opgenomen wijzigingsbevoegdheid om een bedrijfsbestemming om te zetten naar een woonbestemming wordt hier niet nader ingegaan. In het kader van de toepassing van die wijzigingsbevoegdheden zal via nader onderzoek moeten worden aangetoond dat er geen sprake is van milieutechnische belemmeringen.

### 5.2.1 Geluid

Conform de Wet geluidhinder dient een akoestisch onderzoek te worden verricht indien er sprake is van het (al dan niet rechtstreeks) projecteren van nieuwe woningen binnen de zone van een weg. Uitzonderingen daarop zijn wegen die gedezoneerd zijn in het kader van een geluidsniveaukaart, bestemd zijn als woonerf of opgenomen zijn in een 30 km-zone.

#### **Orthen 66**

Door Cauberg-Huygen is in juni 2008 onderzoek gedaan naar de geluidsbelasting op de nieuw te realiseren woningen op het adres Orthen 66. Daarbij is gekeken naar de geluidsbelasting vanwege weg- en railverkeer.

Voor railverkeer wordt de voorkeursgrenswaarde (55dB) op de nieuwbouw niet overschreden.

Voor het wegverkeer vindt wel een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde (48dB) op de nieuwbouw plaats, via de geluidsbelasting vanwege de weg Orthen. Op de voorgevel bedraagt de geluidsbelasting maximaal 63dB. Op de zijgevels bedraagt de geluidsbelasting maximaal 60dB (net achter de voorgevel). Deze waarde neemt af (tot onder de voorkeursgrenswaarde) naarmate de afstand tot de voorgevel groter wordt.

Aangezien de maximaal te ontheffen waarde van 63dB niet wordt overschreden, kan voor het nieuwbouwplan een hogere waarde procedure worden gevoerd.

Het nemen van bronmaatregelen is niet mogelijk. De overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarde zijn het gevolg van het wegverkeer op de weg Orthen. In het vastgestelde Beleidsplan "Verkeer en Vervoer, 's-Hertogenbosch Bereikbaar" (juni 2000) is aangegeven dat deze weg onderdeel vormt van de stedelijke hoofdinfrastructuur voor het gemotoriseerde verkeer en in die zin een belangrijke rol voor de verkeersafwikkeling vervult. Deze weg heeft een belangrijke functie als invalsweg voor de stad. Maatregelen aan de bron (verlagen verkeersintensiteit, wijzigen van de samenstelling van het verkeer, terugdringen van de gemiddelde rijsnelheid) om de geluidsbelasting op de nieuwe woningen te verlagen, zijn dan ook niet mogelijk. Ook het toepassen van een stiller wegdek is in het kader van deze kleinschalige ontwikkeling vanwege financiële redenen niet haalbaar.

Ook overdrachtsmaatregelen (het plaatsen van wallen en/of schermen) is in deze situatie niet mogelijk. Dit stuit op stedenbouwkundige bezwaren, aangezien dit ten koste gaat van de stedenbouwkundige kwaliteit van het gebied en het woonklimaat en de uitstraling van de nieuwbouw. Het nieuwbouwplan betreft de vervanging van bestaande bebouwing. Gelet op de relatief geringe omvang van de ontwikkelingslocatie zijn er ruimtelijk onvoldoende mogelijkheden om een grotere afstand aan te houden van de nieuwbouw tot de weg. Het nemen van overdrachtsmaatregelen stuit derhalve op stedenbouwkundige bezwaren.

De geluidsbelasting op de nieuwbouwlocatie zal maximaal 63dB bedragen. De 3 te realiseren woningen zullen ieder worden voorzien van een geluidsluwe zijde, waaraan een verblijfsruimte is gesitueerd. Verder zullen aan de nieuw te bouwen woningen de benodigde geluidsmaatregelen worden getroffen om ervoor te zorgen dat aan de voorgeschreven binnenwaarde van maximaal 33dB voor nieuwe woningen wordt voldaan. Voor de overschrijding van de voorkeursgrenswaarde zal een hogere waarde procedure worden gevolgd.

#### **Orthen 53a**

Door Cauberg-Huygen is in juni 2008 onderzoek gedaan naar de geluidsbelasting op de locatie Orthen 53a om inzichtelijk te maken of het realiseren van een woonfunctie ter plekke mogelijk is. Voor deze ontwikkeling is in het bestemmingsplan een wijzigingsbevoegdheid opgenomen. In het onderzoek is gekeken naar de geluidsbelasting vanwege weg- en railverkeer.

Voor railverkeer wordt de voorkeursgrenswaarde (55dB) op de locatie niet overschreden.

Voor het wegverkeer wordt opgemerkt dat deze lokatie is gelegen binnen de zones van de wegen Hambakenweg, Orthen en Het Wielsem. Daarnaast ligt aan de westzijde van het bouwblok het gedeelte Orthen dat 30 km/uur weg is. Ook deze weg heeft een aanzienlijke bijdrage op het bouwblok, mede door de klinkerbestrating van dit weggedeelte. Het bouwblok wordt dan ook op alle zijden aangestraald door wegverkeerslawaai, waarbij op alle zijden van het bouwblok de voorkeursgrenswaarde voor geluid van wegverkeer (48dB) wordt overschreden. Op de oostgevel van de denkbeeldige nieuwbouw bedraagt de geluidsbelasting maximaal 61dB. Op de noordgevel bedraagt de geluidsbelasting maximaal 58dB. en op de zuidgevel maximaal 56dB. Aangezien de maximaal te ontheffen waarde van 63dB niet wordt overschreden, kan voor het nieuwbouwplan een hogere waarde procedure worden gevoerd.

Het nemen van bronmaatregelen is niet mogelijk. De overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarde zijn onder meer het gevolg van het wegverkeer op de Hambakenweg en de weg Orthen. In het vastgestelde Beleidsplan "Verkeer en Vervoer, 's-Hertogenbosch Bereikbaar" (juni 2000) is aangegeven dat deze wegen onderdeel vormen van de stedelijke hoofdinfrastructuur voor het gemotoriseerde verkeer en in die zin een belangrijke rol voor de verkeersafwikkeling vervullen. Deze wegen hebben een belangrijke functie als invalsweg voor de stad. Verder is de locatie gelegen nabij de kruising Hambakenweg/Orthen. Vanwege het vele optrekkende, afremmende en afbuigende verkeer zullen maatregelen aan de bron hier niet zorgen voor geluidsreductie. Ook voor het gedeelte Orthen dat 30 km/uur weg zal aanpassing van het wegdek niet zorgen voor een geluidsluwe zijde. Maatregelen aan de bron (verlagen verkeersintensiteit, wijzigen van de samenstelling van het verkeer, terugdringen van de gemiddelde rijsnelheid en aanpassing wegdek) om de geluidsbelasting op de nieuwe woningen te verlagen, zijn dan ook niet mogelijk. Ook overdrachtsmaatregelen langs de wegen (het plaatsen van wallen en/of schermen) is in deze situatie niet mogelijk. Dit stuit op stedenbouwkundige bezwaren, aangezien dit ten koste gaat van de stedenbouwkundige kwaliteit van het gebied en het woonklimaat en de uitstraling van de toekomstige nieuwbouw. Gelet op de relatief geringe omvang van de ontwikkelingslocatie zijn er ruimtelijk onvoldoende mogelijkheden om een grotere afstand aan te houden van de nieuwbouw tot de weg. Het nemen van overdrachtsmaatregelen stuit derhalve op stedenbouwkundige bezwaren.

De geluidsbelasting op de nieuwbouwlocatie zal maximaal 63dB bedragen. Indien gebruik gemaakt wordt van de in het bestemmingsplan opgenomen wijzigingsbevoegdheid, zal voor overschrijding van de voorkeursgrenswaarde een hogere waarde procedure gevolgd dienen te worden. Bij het verlenen van een dergelijke hogere waarde zal een indelingsverplichting van de woningen als voorwaarde worden opgenomen. Deze indelingsverplichting houdt in dat alle woningen in dit bouwblok dienen te beschikken over een geluidsluwe gevel waaraan ten minste de hoofdslaapkamer ligt en bij voorkeur ook de woonkamer. Voor dit bouwblok betekent dat in alle waarschijnlijkheid dat maatregelen in de overdracht ervoor zullen moeten zorgen dat een geluidsluwe gevel ontstaat bij elke woning. In de praktijk betekent dat het bouwblok aan meerdere zijde voorzien zal moeten worden van een vlies-, dan wel voorzetgevel. In een uiterste situatie kan een maatregel aan de woning zorg dragen voor voldoende isolatie (dove gevel). Verder zullen aan de nieuw te bouwen woningen altijd de benodigde geluidsmaatregelen moeten worden getroffen (conform het Bouwbesluit) om ervoor te zorgen dat aan de voorgeschreven binnenwaarde van maximaal 33dB voor nieuwe woningen wordt voldaan.

## **5.2.2 Luchtkwaliteit**

### **Orthen 66**

In juni 2008 heeft Cauberg-Huygen onderzoek gedaan naar de luchtkwaliteit ter plekke van de locatie Orthen 66 en naar de gevolgen voor de luchtkwaliteit van de herontwikkeling op het adres Orthen 66. In titel 5.2 van de Wet Milieubeheer (Luchtskwaliteitseisen) zijn de normen opgenomen, waaraan dient te worden voldaan. Uit dit onderzoek blijkt dat in de situatie na planrealisatie geen normen, zoals gesteld in bijlage II van de Wet Milieubeheer (luchtkwaliteitseisen) worden overschreden. Het aspect luchtkwaliteit vormt dan ook geen belemmering voor de realisatie van het plan.

### **Orthen 53a**

Voor de locatie Orthen 53a zal in het bestemmingsplan een wijzigingsbevoegdheid worden opgenomen om ter plekke woonfuncties te realiseren. In juni 2008 heeft Cauberg-Huygen onderzoek gedaan met het doel inzicht te verkrijgen in de gevolgen voor de luchtkwaliteit ter plekke, die samenhangen met de realisatie van dit plan. In titel 5.2 van de Wet Milieubeheer (luchtkwaliteitseisen) zijn de normen opgenomen, waaraan dient te worden voldaan.

Uit dit onderzoek blijkt dat de extra verkeersbewegingen (als gevolg van het plan) een toename van de jaargemiddelde concentraties NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> tot gevolg heeft van 0,1 µg/m<sup>3</sup>. Er blijkt echter eveneens dat, ondanks deze toename, in de situatie na planrealisatie de wettelijke grenswaarden niet worden overschreden. Voor de 24-uurgemiddelde concentratie PM<sub>10</sub> blijkt dat de toename van het aantal verkeersbewegingen niet zorgt voor een toename van het aantal overschrijdingsdagen van de grenswaarde. Ook worden hierbij in de situatie na planrealisatie geen grenswaarden overschreden. Het aspect luchtkwaliteit vormt dan ook in beginsel geen belemmering voor de realisatie van het plan.

Aangezien voor deze herontwikkeling in het bestemmingsplan een wijzigingsbevoegdheid is opgenomen, wordt daaraan in de planregels een voorwaarde gekoppeld dat er geen sprake mag zijn van milieuhygiënische belemmeringen. Dit betekent dat op het moment van de wijzigingsbevoegdheid gebruik zal worden gemaakt, (opnieuw) dient te worden aangetoond dat het aspect luchtkwaliteit geen belemmering vormt voor deze ontwikkeling.

### **5.2.3 Bodem**

#### **Orthen 66**

Voor deze locatie is in juni 2003 een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd door MOS Grondmechanica bv.. Ter plaatse van de onderzoekslocatie vinden geen 'verdachte' activiteiten plaats welke van invloed zijn op de bodemkwaliteit. Wel heeft in het verleden een wagenmakerij op de locatie gezeten (1931). Voor zover bekend zijn op de onderzoekslocatie geen tanks aanwezig (geweest) en hebben zich geen calamiteiten voorgedaan die een mogelijke bodemverontreiniging hebben veroorzaakt.

In de bovengrond zijn licht verhoogde gehalten lood, zink, PAK en minerale olie aangetroffen. In de ondergrond zijn geen verhoogde gehalten aangetroffen. In het grondwater is een verhoogd gehalte chroom aangetroffen.

Zowel in de grond als in het grondwater zijn geen gehalten aangetroffen die de toetsingswaarde voor nader onderzoek overschrijden.

Op basis van dit onderzoek kan geconcludeerd worden dat de milieuhygiënische bodemkwaliteit van de locatie voldoende is vastgelegd en geen belemmering vormt voor de nieuwbouw (wonen met tuin).

#### **Orthen 53a**

Voor deze locatie is herontwikkeling uitsluitend mogelijk via de toepassing van de in het bestemmingsplan opgenomen wijzigingsbevoegdheid. In deze wijzigingsbevoegdheid is de voorwaarde opgenomen dat er geen sprake mag zijn van milieuhygiënische belemmeringen. Bij toepassing van de wijzigingsbevoegdheid dient dan ook te worden aangetoond dat de bodemkwaliteit geen belemmering vormt voor deze ontwikkeling.

Ook zal t.z.t. in het kader van de aanvraag om bouwvergunning een bodemonderzoek moeten worden uitgevoerd volgens de NEN 5740. Specifieke aandacht moet daarbij gegeven worden aan de twee gesaneerde tanks, welke ten tijde van de autorisatie op deze locatie aanwezig waren.

Indien uit een dergelijk bodemonderzoek blijkt dat de bodem ter plaatse is vervuild, moet hiermee rekening worden gehouden bij het ontwerpen van de toekomstige waterhuishoudkundige situatie.

### **5.2.4 Bedrijvigheid**

#### **Orthen 66**

Ten westen van het plangebied ligt industrieterrein Het Ertveld. Dit terrein maakt onderdeel uit van een gezonde bedrijventerrein. Het plangebied valt buiten de zonering. Overige hindercontouren zijn niet te verwachten.



### **Orthen 53a**

Ten westen van het plangebied ligt industrieterrein Het Ertveld. Dit terrein maakt onderdeel uit van een gezoneerd bedrijventerrein. Het plangebied valt buiten de zonering. Overige hindercontouren zijn niet te verwachten.

## **5.2.5 Externe veiligheid**

### **Orthen 66**

Het project valt buiten de risicozones transport gevaarlijke goederen, opslag LPG en vuurwerk (Orthen 108).

### **Orthen 53a**

Aan de zuidzijde van het perceel loopt een aardgastransportleiding. Deze leiding heeft een bedrijfsdruk van 40 bar en een diameter van 12 inch. Deze leiding beperkt de bebouwingsmogelijkheden. Volgens circulaire 'Zonering langs hoge druk aardgastransportleidingen' uit 1984 is er een minimale bebouwingsafstand van 14 meter vereist tot nieuwbouw. Voor het perceel Orthen 53a is in maart 2005 door Oranjewoud/SAVE (maart 2005/050230-R51) een risico onderzoek uitgevoerd. Op basis van het onderzoek is door Gasunie en de VROM-inspectie in april 2006 besloten dat de minimale afstand tot woonbebouwing tot 7 meter kan worden teruggebracht, mits:

- de leiding meer wanddikte krijgt;
- de leiding minimaal 1,5 m diep wordt gelegd;
- de leiding wordt afgedekt met betonplaten en voorzien van markeringslint.

Hoewel de circulaire uit 1984 binnenkort door het ministerie van VROM wordt herzien, kan hiervan op dit moment nog steeds worden uitgegaan. Dit betekent een minimale afstand tot woonbebouwing van 14 meter zonder maatregelen en van 7 meter mits kan worden voldaan aan bovengenoemde voorwaarden.

Naar verwachting zal in 2009 het nieuwe veiligheidsbeleid, de AMvB Buisleidingen, in werking treden. Op grond van deze beleidslijn dient gekeken te worden naar het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Plaatsgevonden risico bedraagt bij deze leiding 0 meter en levert derhalve voor eventuele nieuwbouw geen problemen op. Voor groepsrisico ligt de 1% legaliteitsgrens van de leiding op 140 meter. Ook hier is geen belemmering te verwachten, aangezien de toename van de bevolkingsdichtheid in het invloedsgebied procentueel beperkt is.

De gastransportleiding is de enige risicobron die voor deze locatie een rol speelt. De risicocontouren van nabijgelegen inrichtingen of transportroutes zijn op deze locatie niet van invloed.

## **5.2.6 Flora en fauna**

### **Orthen 66**

Met het ontwikkelen van deze locatie is de groene structuur niet gemoeid. Het betreft reeds een bebouwd gebied waar, gezien het karakter van het gebied de aanwezigheid van bijzondere beschermde planten en dieren kan worden uitgesloten. Derhalve worden geen belemmeringen voor deze ontwikkeling voorzien vanuit de natuurbeschermingswetgeving.

### **Orthen 53a**

Met het ontwikkelen van deze locatie is de groene structuur niet gemoeid. Het betreft reeds een bebouwd gebied waar, gezien het karakter van het gebied de aanwezigheid van bijzondere beschermde planten en dieren kan worden uitgesloten. Derhalve worden geen belemmeringen voor deze ontwikkeling voorzien vanuit de natuurbeschermingswetgeving.

## **5.2.7 Electromagnetische velden**

### **Orthen 66**

De locatie ligt op circa 270 meter afstand van het hoogspanningstracé 's-Hertogenbosch - Eindhoven. Dit betekent dat de locatie is gelegen buiten de indicatieve zone van 2x80 meten vanaf de hoogspanningslijn.

**Orthen 53a**

De locatie ligt op 100 meter afstand van het hoogspanningstracé 's-Hertogenbosch - Eindhoven. Dit betekent dat de locatie is gelegen buiten de indicatieve zone van 2x80 meter vanaf de hoogspanningslijn.



## Hoofdstuk 6 Waterparagraaf

Het rijk heeft voor belangrijke ruimtelijke plannen de opstelling van een waterparagraaf verplicht gesteld. Hierin wordt verwoord hoe er in het plan rekening wordt gehouden met het aspect water, mede in relatie tot het waterbeleid en de waterhuishouding.

Op 4 juli 2008 is het bestemmingsplan "Dijklint Orthen" besproken met het waterschap Aa en Maas ten behoeve van de watertoets. Hierna worden de diverse waterhuishoudkundige aspecten beschreven, die een rol spelen in het plangebied.

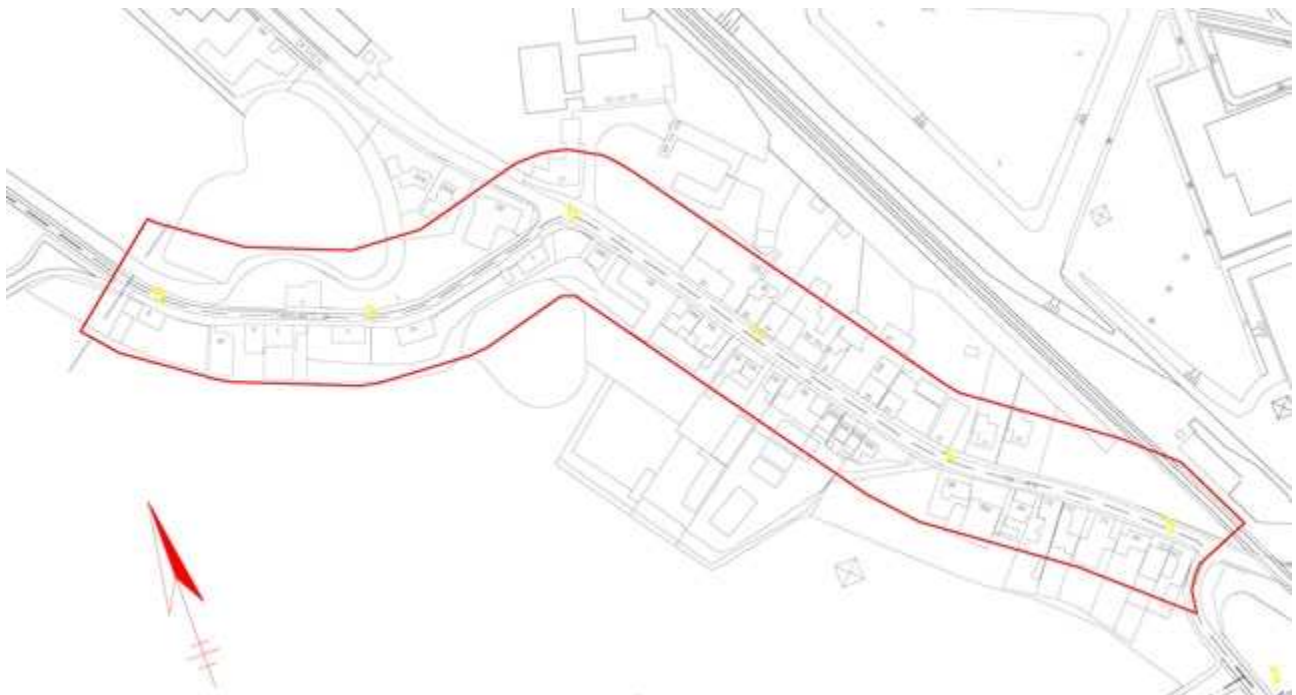
### 6.1 Waterhuishouding

De dijk Orthen is van oudsher een secundaire waterkerende dijk. Ten noordwesten van de spoorlijn 's-Hertogenbosch vervult de dijk deze functie nog. De dijk ligt hoofdzakelijk op 6,00+N.A.P. Met uitzondering bij de spoorlijn waar hoogte dijk en spoorlijn gelijk zijn. Namelijk 7,00+N.A.P.

In het gebied zelf komt heel weinig oppervlaktewater voor. Wel een vijver nabij de tunnel Hambakenweg - Treurenburg. Deze vijver dient om het waterpeil in de tunnel op peil te houden. En staat op een peil van 0,65+N.A.P. met een overschrijdingskans van eens per 10 jaar van 0,30m. Het water van deze vijver wordt uitgeslagen op het watersysteem van 's-Hertogenbosch-noord. Het watersysteem noord heeft een peil van 1,80+N.A.P. en kan ook een maal per 10 jaar met 0,30m oplopen.

Wel ligt langs de westzijde de Ertveldplas welke deel uitmaakt van het Diezesysteem. Normaal heeft de plas een peil van 2,20+N.A.P., maar kan eens in de honderd jaar oplopen naar 4,90+N.A.P. Het gehele gebied valt voor het waterbeheer onder waterschap Aa en Maas.

De dijk valt als "Rechter Diezedijk" onder de Keur waterkeringen van het waterschap. Op grond van de keur geldt voor deze waterkering een bescherming 'van teen tot teen' en zijn er rond dit dijklichaam geen beschermingszones van kracht. Voor alle werkzaamheden op of in de dijk geldt een ontheffingsplicht, zoals voor sloop of bouw, kabels, leidingen, beplanting enz.. Op onderstaand kaartje staat de begrenzing van deze waterkering aangegeven.



*Begrenzing waterkering*

## 6.2 Riolering

De riolering is een gemengd systeem. Het gedeelte ten zuidoosten van de spoorlijn 's-Hertogenbosch - Utrecht is aangesloten op het systeem Orthen. Dit systeem is aangesloten op het centrale riool. Het gedeelte ten noordwesten van de spoorlijn is aangesloten op het systeem van de Ertveldweg en is eveneens aangesloten op het centrale riool. Het centrale riool transporteert het rioolwater naar het hoofdrioolgemaal aan de Oude Engelseweg. Dit gemaal pompt het water naar de Rioolwaterzuiveringsinstallatie van waterschap Aa en Maas nabij Treurenburg. De riolering is dusdanig van kwaliteit dat deze voor 2040 nog niet aan vervanging toe is.

## 6.3 Waterbeleid

Het plangebied Hintham valt binnen het waterschap Aa en Maas. In het waterbeheerplan beschrijft het waterschap de hoofdlijnen voor het te voeren beleid voor de periode 2001-2004, en geeft tevens een doorkijk tot 2018. Van belang zijn de beleidsuitgangsprincipes ten aanzien van het duurzaam omgaan met water:

1. *Gescheiden houden van vuil water en schoon hemelwater*  
Het streefbeeld is het afvoeren van het vuile water via de riolering en het binnen het plangebied verwerken van het schone hemelwater. Afhankelijk van de omstandigheden ter plaatse kan een compromis gesloten worden, waarbij de minimale inzet (in bestaand bebouwd gebied) is om het vuile en het schone water gescheiden aan te bieden op het (reeds aanwezige) gemengde rioolstelsel. Het waterschap zal echter niet akkoord gaan met de aanleg van nieuwe gemengde rioolstelsels.
2. *Doorlopen van de afwegingsstappen: 'hergebruik - infiltratie - buffering - afvoer'.*  
In aansluiting op het landelijke beleid (NW4, WB21) hanteert het waterschap het beleid dat bij nieuwe plannen altijd onderzocht dient te worden hoe omgegaan kan worden met het schone hemelwater. Hierbij worden de afwegingsstappen 'hergebruik - infiltratie - buffering - afvoer' (afgeleid van de trits 'vasthouden - bergen - afvoeren') doorlopen. Hergebruik van hemelwater wordt voornamelijk overwogen bij grootschalige voorzieningen als scholen, kantoorgebouwen e.d. Voor particuliere woningen wordt dit niet gestimuleerd.
3. *Hydrologisch neutraal bouwen*  
Nieuwe ontwikkelingen dienen te voldoen aan het principe van hydrologisch neutraal bouwen, waarbij de hydrologische situatie minimaal gelijk moet blijven aan de uitgangssituatie. Hierbij mag de natuurlijke GHG (Gemiddeld Hoogste Grondwaterstand) niet verlaagd worden en mag bijvoorbeeld bij transformatie van landelijk naar bebouwd gebied de oorspronkelijke landelijke afvoer in de normale situatie niet overschreden worden. Het waterpeil sluit aan bij optimale grondwaterstanden en in poldergebieden worden seizoensfluctuaties toegestaan.
4. *Water als kans*  
'Water' wordt vaak benaderd als een probleem ('er moet ook ruimte voor water gecreëerd worden en m2 zijn duur'). Dat is erg jammer, want 'water' kan ook een meerwaarde geven aan het plan, bijvoorbeeld door gebruik te maken van de belevingswaarde van water. Zo is 'wonen aan het water' erg gewild. Een mooie waterpartij met bijbehorend groen wordt door vele inwoners gewaardeerd.
5. *Meervoudig ruimtegebruik*  
'Er moet ruimte voor water gecreëerd worden, en m2 zijn duur'. Maar door bij de inrichting van een plangebied ruimte voor twee of meer doeleinden te gebruiken, is het 'verlies' van m2 als gevolg van de toegenomen ruimtevraag vanuit water te beperken. Zo is het in bepaalde gevallen mogelijk om het flauwe talud ook te gebruiken als onderhoudsstrook. Flauwe taluds geven veel ruimte voor buffering van water, maar zijn ook te gebruiken voor recreatieve doeleinden (een fietspad dat af en toe niet te gebruiken is).
6. *Voorkomen van vervuiling*  
Bij de inrichting, het bouwen en het beheer van gebieden wordt het milieu belast. Vanuit zijn wettelijke taak ten aanzien van het waterkwaliteitsbeheer streeft het waterschap ernaar om nieuwe bronnen van verontreiniging zoveel mogelijk te voorkomen. Deze bronaanpak is ook verwoord in het Emissiebeheersplan. Het waterschap besteedt hier reeds aandacht aan in de fase van de watertoets, zodat dit aspect als randvoorwaarde kan worden meegenomen in het verdere ontwerpproces.

In het waterbeheerplan van het waterschap is een aantal kernthema's opgenomen. Eén van deze kernthema's betreft het omgaan met water in bebouwd gebied. Voor bebouwd gebied wordt gestreefd naar

het met de gemeente samen opstellen van waterplannen. De gemeente Den Bosch heeft samen met waterbedrijf Brabant Water, waterschap De Dommel en de voormalige waterschappen De Aa en De Maaskant een waterplan opgesteld. In een waterplan worden oppervlaktewater, grondwater en riolering in hun samenhang bekeken. Eén van de dingen die hierbij wordt nagestreefd, is om ervoor te zorgen dat regenwater niet meer direct via het riool wordt afgevoerd (afkoppeling verhard oppervlak).

#### **6.4 Vertaling in bestemmingsplan**

Het oppervlaktewater maakt deel uit van het totale systeem dat zorgt voor de wateraanvoer, waterafvoer en waterberging. Water is daarmee een expliciete ruimtelijke functie. Het oppervlaktewater dient daarom ruimtelijk bestemd te worden als 'water' op de plankaart.

De bestemming 'water' is in dit bestemmingsplan opgenomen voor gronden die primair bestemd zijn voor waterhuishoudkundige doeleinden, waterberging, waterlopen met bijbehorende taluds, bermen, groenvoorzieningen, recreatieve voorzieningen, kunstwerken en kademuren. De meer ondergeschikte, waterhuishoudkundige aspecten zoals kleinere watergangen vallen binnen de bestemmingen 'groenvoorzieningen' en 'verkeers- en verblijfsdoeleinden'.

In het bestemmingsplan zijn enkele ontwikkelingslocaties opgenomen. Dit betreffen de locaties Orthen 66 en Orthen 53a. Voor deze ontwikkelingen wordt bovengenoemd beleid (paragraaf 6.3) nagestreefd.



## Hoofdstuk 7 Juridisch bestuurlijke aspecten

In dit hoofdstuk wordt aangegeven hoe het beleid en de planuitgangspunten zijn verwoord in de planvoorschriften. Zo wordt een toelichting gegeven op het juridische systeem en op alle afzonderlijke bestemmingen.

### 7.1 Planmethode

Het bestemmingsplan "Dijklint Orthen" heeft tot doel een juridisch-planologische regeling te scheppen voor het bouwen en het gebruik van gronden en gebouwen binnen het plangebied. Bij het opstellen van voorliggend bestemmingsplan is aansluiting gezocht bij de in de Wet ruimtelijke ordening en het Besluit ruimtelijke ordening geformuleerde uitgangspunten. Gestreefd is hierbij naar uniformering en standaardisering van bestemmingen en voorschriften. De Wet ruimtelijke ordening biedt mogelijkheden voor het opstellen van verschillende bestemmingsplanvormen, van zeer gedetailleerd tot zeer globaal. De planopzet van dit bestemmingsplan is gericht op beheer en instandhouding van de bestaande situatie. Behoud van de bestaande functies is het primaire doel van de planopzet. Eén en ander komt tot uitdrukking in de voorschriften en blijkt ook uit de plankaart. Daarnaast biedt dit bestemmingsplan de mogelijkheid in te spelen op gewenste nieuwe ontwikkelingen. In paragraaf 7.2 wordt inhoudelijk ingegaan op de afzonderlijke bestemmingen binnen voorliggend bestemmingsplan.

### 7.2 Opzet van de regels

In deze paragraaf wordt ingegaan op de opzet van planregels. De afzonderlijke bestemmingen worden hier besproken, waarbij wordt aangegeven hoe bestaand gemeentelijk beleid in het plan is verwerkt en op welke wijze nieuwe ontwikkelingen in het plan zijn opgenomen.

#### Hoofdstuk 1 Inleidende regels

De artikelen in deze paragraaf hebben betrekking op de toepassing van de bestemmingsplanregels. In artikel 1 wordt een omschrijving van de in de voorschriften gehanteerde begrippen gegeven. Artikel 2 geeft de meet- en rekenwijze aan. Deze bepalingen gelden voor alle bestemmingen.

#### Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

##### Artikel 3 Bedrijf en artikel 4 Bedrijf - Nutsvoorziening

De bestemming Bedrijf is toegekend aan bestaande bedrijven in het plangebied. Dit betreft enerzijds kleinschalige, verspeid liggende bedrijvigheid tussen de woningen aan de dijk, en anderzijds meer grootschalige bedrijvigheid ten noorden van de dijk, tussen het spoor en de Hambakenweg. Hier bevinden zich een bouwmaterialenhandel en het trafostation met bijbehorende bebouwing van de PNEM.

Voor de kleinschalige bedrijvigheid aan de dijk is gekozen voor het toestaan van bedrijvigheid die in een woonomgeving inpasbaar wordt geacht en naar verwachting geen (onevenredige overlast) voor deze omgeving veroorzaakt. Hierdoor worden potentiële overlastsituaties zoveel mogelijk voorkomen. Er is daarvoor in de regels een koppeling gelegd met de Staat van Bedrijfsactiviteiten - functiemenging. Voor de locaties waar een autoherstelbedrijf is gelegen, is een aparte aanduiding opgenomen, aangezien deze in het algemeen een verhoogd risico geven op het ontstaan van enige overlast, met name als gevolg van aan- en afvoerbewegingen. Dit betekent dat uitsluitend een autoherstelbedrijf mogelijk is, ter plekke waar dat met een aanduiding op de plankaart is aangegeven.



Voor de bedrijven ten noorden van de dijk, tussen het spoor en de Hambakenweg, gelden afzonderlijke regels, vanwege de grootschaligere bedrijvigheid. Op het adres Hambakenweg 10 is via een aanduiding op de plankaart een koppeling geleg met de Staat van Bedrijfsactiviteiten - bedrijventerrein. Vanwege de relatieve grote afstand tot woonbebouwing kunnen hier zwaardere vormen van bedrijvigheid worden toegestaan dan aan de dijk. Voor het trafostation met bijbehorende bebouwing van de PNEM is gekozen voor een afzonderlijke bestemming: Bedrijf - Nutsvoorziening.

Ter plaatse van de aanduiding 'bedrijfswooning' is een woning ten dienste van de bedrijfsbestemming toegestaan.

#### Artikel 5 Gemengd

In het plangebied zijn een aantal locaties bestemd tot Gemengd. Dit betreffen locaties waar nu reeds andere dan woon- of bedrijfsfuncties zitten en waar een omzetting van de ene naar de andere functie ruimtelijk geen problemen oplevert. Voor de locaties waar nu reeds detailhandel aanwezig is, is een aanduiding detailhandel opgenomen. Dit is o.a. geregeld voor de strook langs de ventweg Orthen ten westen van de Hambakenweg (Orthen 16 t/m 48). Om te voorkomen dat deze winkelvoorzieningen te grootschalig van opzet worden, waardoor de verkeersaantrekkende werking en de parkeerbehoefte ter plekke toeneemt, is een maximale omvang per winkelvestiging opgenomen van 400m<sup>2</sup>. Voor de locatie Orthen 53a is een specifieke vorm van detailhandel (meubels) toegelaten conform het huidige gebruik.

Daarnaast is de bestemming Gemengd toegekend aan het perceel Orthen 217. Dit betreft een monumentaal pand (gemeentelijk monument), waarin voorheen een kantoor was gevestigd. Een kantoor- of dienstverlenende functie past prima in dit herenhuis en kan ertoe bijdragen dat het pand in een goede staat van onderhoud blijft. Bovendien schikt zich deze functie ook in het van oudsher gemengde karakter van dit gebied.

#### Artikel 6 Groen

Deze gronden zijn primair bestemd voor groenvoorzieningen met aan de hoofdfunctie ondergeschikte voorzieningen, zoals sportvoorzieningen, speelvoorzieningen, openbare verblijfsvoorzieningen (waaronder wijkspiegelplaatsen), verkeersvoorzieningen, abri's, telefooncellen, straatmeubilair, nutsvoorzieningen bijbehorende verhardingen, watergangen en dergelijke.

#### Artikel 7 Kantoor

Bestaande kantoren binnen het plangebied zijn overeenkomstig dit gebruik bestemd.

#### Artikel 8 Verkeer en artikel 9 Verkeer - Railverkeer

Deze gronden zijn primair bestemd voor voorzieningen van wegverkeer, parkeervoorzieningen en verblijf. Voor het spoor en het naastgelegen gebied is de afzonderlijke bestemming Verkeer - Railverkeer opgenomen ten behoeve van rail- en spoorverkeer.

#### Artikel 10 Water

Deze gronden zijn primair bestemd voor water en waterberging. Recreatief medegebruik is toegestaan.

#### Artikel 11 Wonen

Deze bestemming omvat het grootste gedeelte van het plangebied. Binnen deze bestemming is wonen de hoofdfunctie. Er is voor gekozen de bestaande woonfuncties als zodanig vast te leggen. Dat houdt in dat in beginsel geen andere functies dan de woonfunctie binnen deze bestemming zijn toegestaan. Binnen de woonbestemming is wel de uitoefening van een aan huis verbonden beroepsactiviteit toegestaan, mits deze ondergeschikt blijft aan de woonfunctie. Dit betekent onder meer dat maximaal 35% van de oppervlakte van de begane grond van de opstallen, tot ten hoogste 50 m<sup>2</sup>, mag worden gebruikt voor de aan huis verbonden beroepsactiviteit.

Voor de achter de hoofdbebouwing gelegen erfbouw is voor een aantal percelen aan de dijk een iets afwijkende regeling in plaats van de gebruikelijke erfbouwingsregeling toegepast. Ter plekke is nu al vaak meer dan 75 m<sup>2</sup> aan erfbouw aanwezig. Dit is te verklaren aan de hand van de lange historie van Orthen (het plangebied is reeds van oudsher een bestaand bebouwd gebied), de ligging aan de huidige stadsrand, de relatief grote kavels waardoor (ambachtelijke) bedrijvigheid en het houden van dieren vaker voorkwam/komt en vanwege het feit dat ter plekke geen duidelijke criteria voor erfbouw hebben gegolden. Om die reden wordt voor dergelijke woonpercelen de huidige omvang aan erfbouw in het bestemmingsplan vastgelegd.

Voor de overige percelen waar de bestaande erfbouw wat kleiner van omvang is, wordt meer aansluiting gezocht bij de bestaande erfbouwingsregeling, die ook elders in de gemeente wordt toegepast.

#### Artikel 12 Leiding - Gas en artikel 13 Leiding - Hoogspanningsverbinding

Voor de in het plangebied aanwezige aardgastransportleiding en de hoogspanningsverbindingen zijn zogenaamde dubbelbestemmingen opgenomen, zodat de belangen van deze leidingen kunnen worden beschermd.

#### **Hoofdstuk 3 Algemene regels**

In deze paragraaf zijn diverse algemene bepalingen opgenomen, die voor het gehele bestemmingsplan gelden. Dit betreffen onder andere een anti-dubbeltelbepaling en algemene ontheffingsregels. Verder is hier een wijzigingsbevoegdheid opgenomen voor de locatie Orthen 53a, aangezien deze bevoegdheid meerdere bestemmingen beslaat. Tot slot is een aanlegvergunningstelsel opgenomen ter bescherming van de mogelijk in het plangebied aanwezige archeologische waarden. Ten behoeve van dit aanlegvergunningstelsel is aan de regels een aparte kaart gekoppeld (bijlage 3) met daarop aangegeven de gebieden met archeologische verwachtingswaarde.

#### **Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels**

In het laatste hoofdstuk zijn de overgangsbepalingen opgenomen.



## **Hoofdstuk 8      Economische uitvoerbaarheid**

Bestemmingsplan "Dijklint Orthen" betreft primair een beheersplan. Dit betekent dat de bestaande planologische situatie wordt vastgelegd in een nieuw bestemmingsplan. Toch is in het bestemmingsplan sprake van een aantal ontwikkelingen. Deze ontwikkelingen zijn op hun economische uitvoerbaarheid getoetst, in het licht van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro).

Op de eerste plaats is er de particuliere ontwikkeling op het adres Orthen 66. Op deze locatie bevindt zich nu een woonhuis met garage/bedrijfsgebouw. In de toekomst is hier een sloop-nieuwbouwproject voorzien van drie appartementen. Met deze ontwikkeling zijn geen gemeentelijke kosten gemoeid.

Op de tweede plaats is er een aantal wijzigingsbevoegdheden opgenomen in het bestemmingsplan. De economische uitvoerbaarheid daarvan zal worden beoordeeld op het moment van in behandeling nemen van de betreffende wijzigingsbevoegdheden.



## Hoofdstuk 9 Vooroverleg en inspraak

### 9.1 Vooroverleg

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

- Provincie Noord-Brabant
- NS Poort Regio Zuid
- Rijkswaterstaat, directie Noord-Brabant
- Waterschap Aa en Maas
- VROM-inspectie regio Zuid
- N.V. Nederlandse Gasunie
- TenneT

Er zijn schriftelijke reacties ontvangen van de Provincie Noord Brabant, VROM-inspectie regio Zuid, Waterschap Aa en Maas en de Gasunie. Hieronder zal op deze reacties nader worden ingegaan. De overige vooroverleginstanties hebben niet gereageerd.

**Opmerking:** ingebrachte opmerkingen in het kader van het vooroverleg

**Commentaar:** *gemeentelijk commentaar*

#### 1. Provincie Noord-Brabant

**Opmerking**

Bij mail van 29 augustus 2008 heeft de provincie aangegeven geen opmerkingen te hebben over het bestemmingsplan.

**Commentaar**

*Opmerking is voor kennisgeving aangenomen.*

#### 2. VROM-inspectie regio Zuid

**Opmerking**

Bij brief van 14 augustus 2008 heeft de directeur van de inspectie aangegeven dat het voorontwerpbestemmingsplan "Dijklint Orthen" geen aanleiding geeft tot het maken van opmerkingen.

**Commentaar**

*Opmerking is voor kennisgeving aangenomen.*

#### 3. Waterschap Aa en Maas

Bij brief van 14 november 2008 heeft het waterschap Aa en Maas de volgende opmerkingen over het voorontwerpbestemmingsplan gemaakt:

**Opmerking**

In hoofdstuk 5 van de plantoelichting dient te worden aangevuld dat, indien uit een uitgevoerd bodemonderzoek blijkt dat de bodem ter plaatse is vervuild, hiermee rekening moet worden gehouden bij het ontwerpen van de toekomstige waterhuishoudkundige situatie.

**Commentaar**

*Paragraaf 5.2.3 van de plantoelichting zal overeenkomstig de gemaakte opmerking worden aangevuld.*

**Opmerking**

Geadviseerd wordt om voor beide ontwikkelingslocaties afzonderlijk aandacht te schenken aan een waterhuishoudkundig plan, zoals in paragraaf 5.2 ook voor andere milieuaspecten is gebeurd.

**Commentaar**

*In hoofdstuk 6 (paragraaf 6.4) is voor de betreffende ontwikkelingslocaties reeds aangegeven dat het gemeentelijk waterbeleid ook voor deze locaties zal worden nagestreefd.*

**Opmerking**

De dijk valt als "Rechter Diezedijk" onder de Keur waterkeringen van het waterschap. Op grond van de keur geldt voor deze waterkering een bescherming 'van teen tot teen' en zijn er rond dit dijklichaam geen beschermingszones van kracht. Voor alle werkzaamheden op of in de dijk geldt een ontheffingsplicht, zoals voor sloop of bouw, kabels, leidingen, beplanting enz. Geadviseerd wordt dit op te nemen in de waterparagraaf van het bestemmingsplan.

**Commentaar**

*De opmerking wordt opgenomen in paragraaf 6.1 van de plantoelichting. Daarbij zal een begeleidend kaartje worden gevoegd, waarop is aangegeven waar de betreffende waterkering loopt en waar derhalve de regels van de keur gelden.*

*De waterkering zal op de verbeelding van het bestemmingsplan (plankaart) niet worden opgenomen, aangezien de Keur zelf reeds de bescherming van de waterkering regelt. Een dergelijke dubbele regeling is juridisch niet wenselijk.*

**Opmerking**

In het plan is buitendijkse gesitueerde bedrijfsbebouwing positief bestemd. Het betreft legalisering van bestaande bebouwing, dat daarmee een permanent karakter krijgt. Het waterschap wijst op de risico's en schade die zal optreden in geval van hoogwater op de Maas en de Dieze. In dat kader is het van belang om ter voorkoming van een onveilige situatie in overleg met het waterschap een passende oplossing te zoeken. De mogelijke maatregelen kunnen worden ingepast in de gebiedsvisie 'De Bossche Waterpoort'. Gevraagd wordt om de gekozen oplossing ook te bestemmen in het bestemmingsplan "Dijklint Orthen".

**Commentaar**

*Het waterschap en de gemeente hebben met elkaar afgesproken om voor het stedelijk gebied van 's-Hertogenbosch een veiligheidsniveau van ééns in de 150 jaar te hanteren. Dit niveau wordt voor bovengenoemde buitendijkse bebouwing niet gehaald. De dijk tussen Ertveldpolder en Ertveldplas heeft geen waterkerende werking voor het stedelijk gebied. Het waterschap en de gemeente onderzoeken op dit moment de mogelijkheden om de Ertveldpolder natuurvriendelijker in te richten. Het treffen van maatregelen voor een passend veiligheidsniveau voor deze buitendijkse bebouwing maakt deel uit van dit onderzoek. Tot die tijd wordt voor deze bebouwing een lager veiligheidsniveau geaccepteerd. Eventueel wateroverlast wordt (door de gemeente) met maatregelen op perceelsniveau zoveel als mogelijk voorkomen.*

*De buitendijkse, bestaande bedrijfsbebouwing is reeds lange tijd aanwezig. Deze bebouwing kan dan ook niet zomaar worden weg bestemd. Er is dan ook voor gekozen om het huidige aanwezige bouwvolume als geldende maat in het bestemmingsplan vast te leggen. Verdere uitbreiding van het bouwvolume zal niet worden toegestaan.*

*Het in het bestemmingsplan "Dijklint Orthen" bestemmen van de meest passende maatregel voor het realiseren van een passend veiligheidsniveau is niet mogelijk, gezien het niet op korte termijn beschikbaar zijn van de voor deze maatregel benodigde gronden en de noodzaak (wettelijke verplichting) om binnen de gemeentegrens te komen tot actuele bestemmingsplannen.*

**Opmerking**

In paragraaf 6.1 staat per abuis voor hoog en laag water 2 maal dezelfde waterstand (4,90 + NAP) genoemd voor de Ertveldplas. Deze plas kent een normaal waterpeil van 2,20 +NAP.

**Commentaar**

*Paragraaf 6.1 van de plantoelichting zal overeenkomstig de gemaakte opmerking worden aangepast.*

### **Opmerking**

Het waterschap stelt het zeer op prijs dat het oppervlaktewater een eigen bestemming heeft gekregen. In de regels van de bestemmingen groenvoorzieningen en verkeers- en verblijfsvoorzieningen is het aspect water echter niet terug te vinden. Geadviseerd wordt dit alsnog aan te vullen.

### **Commentaar**

*In de bestemmingen Groen, Verkeer en Verkeer-railverkeer is reeds opgenomen dat aan de hoofdfunctie ondergeschikte voorzieningen, waaronder water(gangen) zijn toegestaan. Dit is nog aangevuld met waterhuishoudkundige voorzieningen.*

### **Opmerking**

De waterkering ter plaatse van de Engelsedijk / Orthen maakt deel uit van het totale waterkeringensysteem dat de stedelijke bebouwing van 's-Hertogenbosch beschermd tegen hoge waterstanden op de Dieze / Ertveldplas en heeft daardoor een expliciete ruimtelijke functie. Geadviseerd wordt de waterkering als dubbelbestemming op te nemen op de plankaart.

### **Commentaar**

*De waterkering wordt beschermd door de Keur waterkeringen van het waterschap. In paragraaf 6.1 van de plantoelichting is een kaartje opgenomen waarop de begrenzing van de waterkering is aangegeven. Aangezien de waterkering reeds wordt beschermd door de regels van deze Keur is het juridisch niet wenselijk een zelfde soort bescherming ook in het bestemmingsplan op te nemen.*

### **Opmerking**

Geadviseerd wordt om in de bestemmingsplanregels de volgende aanvullingen door te voeren:

- in alle bestemmingen dient de functie 'water en waterhuishoudkundige voorzieningen' te worden opgenomen;
- in de bouwregels van alle bestemmingen opnemen dat ontwikkelingen minimaal hydrologisch neutraal moeten worden uitgevoerd;
- in de nadere eisen van alle bestemmingen opnemen dat burgemeester en wethouders nadere eisen kunnen stellen ten behoeve van de waterhuishoudkundige situatie.

### **Commentaar**

- *Opmerking wordt overgenomen.*
- *Deze opmerking wordt niet overgenomen, aangezien hiervoor de directe ruimtelijke relevantie ontbreekt en bovendien dit onvoldoende objectief toetsbaar is.*
- *Opmerking wordt overgenomen.*

## 4. N.V. Nederlandse Gasunie

### **Opmerking**

In het plangebied ligt een hoge druk aardgastransportleiding. Het vigerende beleid omtrent deze leiding betreft de circulaire "Zonering langs hoge druk aardgastransportleidingen" uit 1984. Naar verwachting zal in 2009 het nieuwe veiligheidsbeleid, de AMvB Buisleidingen, in werking treden. Op grond van deze beleidslijn dient gekeken te worden naar het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Plaatsgevonden risico bedraagt bij deze leiding 0 meter. Voor groepsrisico ligt de 1% legaliteitsgrens van de leiding op 140 meter. De Gasunie geeft ter overweging om deze informatie aan de toelichting toe te voegen.

### **Commentaar**

*Naar aanleiding van de opmerking van de Gasunie is paragraaf 5.2.5 aangevuld met wat extra informatie betreffende het toekomstig beleid betreffende externe veiligheid bij aardgastransportleidingen (AMVB Buisleidingen).*

### **Opmerking**

Verzocht wordt artikel 12.6 sub a aan te passen, aangezien de in dit artikel genoemde vergunningplichtige werkzaamheden onvoldoende zijn ter waarborging van een veilig en bedrijfszeker gastransport en ter beperking van gevaar voor personen en goederen in de directe omgeving van de leidingen. Door de Gasunie zijn alle gewenste vergunningplichtige werkzaamheden aangegeven.

### **Commentaar**

*Artikel 12.6 sub a wordt overeenkomstig de opmerking van de Gasunie gewijzigd.*



## 5. TenneT

### **Opmerking**

In het plangebied zijn de volgende kV hoogspanningsverbindingen gesitueerd: 's-Hertogenbosch noord - Oss, 's-Hertogenbosch noord - Waalwijk en 's-Hertogenbosch noord - Eerde/Eindhoven. Voor de verbindingen 's-Hertogenbosch noord - Oss en 's-Hertogenbosch noord - Waalwijk is de dubbelbestemming onjuist op de plankaart weergegeven, aangezien is uitgegaan van een belemmeringenstrook van 20 meter in plaats van 25 meter. Binnen deze 25 meter van het hart van de lijn zijn electrotechnisch gezien belemmeringen van toepassing. Verzocht wordt dit op de plankaart te wijzigen.

### **Commentaar**

*De plankaart wordt overeenkomstig de opmerking van TenneT gewijzigd.*

## **9.2 Inspraak**

Ingevolge de gemeentelijke Inspraakverordening is voor het voorontwerpbestemmingsplan "Dijklint Orthen" een inspraakprocedure gevoerd. Met ingang van 18 augustus 2008 heeft het voorontwerp gedurende zes weken voor een ieder ter inzage gelegen, met de mogelijkheid om binnen die periode op het plan te reageren. Daarnaast is op 26 augustus 2008 een openbare inspraakavond gehouden. Tijdens deze avond is het plan toegelicht en bestond de mogelijkheid om mondeling op het plan te reageren. Het verslag van de inspraakavond is te vinden in bijlage 2 van deze toelichting.

Hieronder worden de ingekomen inspraakreacties samengevat weergegeven en worden deze voorzien van gemeentelijk commentaar. Dit betekent niet, dat die onderdelen van de reactie die niet expliciet worden genoemd, niet bij de beoordeling zouden zijn betrokken. De inspraakreactie is in zijn geheel beoordeeld.

**Reactie a, b, c:** ingekomen inspraakreacties

**Commentaar:** *gemeentelijk commentaar*

### **Schriftelijke inspraakreacties:**

1. De heer K. Franken, Orthen 68 te 's-Hertogenbosch, mede namens de heer Schellings (Orthen 70), de heer Bos (Orthen 66) en de heer Tecklenburg (Orthen 72)

#### **Reactie a:**

Insprekers hebben plannen om de bestaande bebouwing op hun percelen te herontwikkelen. Een eerste bouwplan hiervoor is reeds ingediend. De plannen hebben versneld gestalte gekregen naar aanleiding van de voornemens tot herstructurering van de wijk Orthen Links en zijn er stedenbouwkundig gezien een aanvulling op. Insprekers zijn van mening dat het voorontwerpbestemmingsplan "Dijklint Orthen" de door hen gewenste herontwikkeling vertraagd. Zij verzoeken daarom om het bestemmingsplan aan te passen door of de gewenste herontwikkeling in het plan op te nemen (zoals bij de locaties Orthen 66 en 53a) of de herontwikkelingslocatie niet langer in het plan op te nemen (zoals het braakliggend terrein van de gemeente tussen Orthen 88 en 92).

#### **Commentaar:**

*Met insprekers wordt momenteel overleg gevoerd over de herontwikkeling van hun locatie Orthen 66 - 72. Over de ruimtelijke invulling van deze plek bestaat echter op dit moment nog onvoldoende duidelijkheid. Het is op dit moment niet mogelijk deze herontwikkeling nu in het bestemmingsplan op te nemen, aangezien verdere ruimtelijke studie en onderzoek naar de haalbaarheid daarvan vereist is. Aan insprekers is aangegeven dat, indien een ruimtelijk haalbaar plan voor deze locatie wordt opgesteld, hiervoor dan een afzonderlijke planologische procedure (bestemmingsplan) zal worden gevolgd. Dat betekent dat de door insprekers gewenste herontwikkeling niet vertraagd kan worden door het bestemmingsplan "Dijklint Orthen".*

*Daarnaast is het niet wenselijk deze locatie buiten het bestemmingsplan "Dijklint Orthen" te laten, vanwege de wettelijk plicht die de nieuwe Wet ruimtelijke ordening aan gemeentes oplegt om voor het hele grondgebied van de gemeente actuele bestemmingsplannen te hebben. Het niet opnemen van de locatie Orthen 66 - 72 in dit bestemmingsplan zou ertoe kunnen leiden dat, indien de door insprekers gewenste herontwikkeling voor deze locatie Orthen 66 - 72 niet doorgaat, hier geen actueel bestemmingsplan zal gelden en derhalve niet aan de wettelijke verplichting kan worden voldaan.*

## 2. De heer en mevrouw Kerkhof, Orthen 99 te 's-Hertogenbosch

### **Reactie a:**

Insprekers geven aan dat de loods naast hun woning Orthen 99 geen bedrijfsbestemming heeft gekregen. In 2001 heeft men echter van de gemeente toestemming gekregen om in dat gebouw een winkel te vestigen. Dit betreft een winkel in tweedehands kleding (Prinsen & Prinsessen). Verzocht wordt om de betreffende loods een bedrijfsbestemming te geven.

### **Commentaar:**

*In het achterste gedeelte van de loods naast de woning van insprekers is een winkel in kinderkleding gevestigd. In het ontwerpbestemmingsplan zal deze functie positief worden bestemd. Daarbij is ervoor gekozen om de bestemming Wonen op het hele perceel te handhaven en de schuur gedeeltelijk te voorzien van een aanduiding 'detailhandel'. Ter plekke van deze aanduiding mag detailhandel plaatsvinden. De schuur mag niet worden gebruikt als zelfstandige woning (zie ook het commentaar onder reactie b).*

### **Reactie b:**

Insprekers vragen of het mogelijk is om bij beëindiging van de winkelactiviteiten de loods te gebruiken als woonbestemming.

### **Commentaar:**

*Gebruik van de winkel als zelfstandige woning wordt niet toegestaan. Het wordt niet wenselijk geacht dat bijgebouwen bij bestaande woningen (op achterterreinen) als zelfstandige woning in gebruik worden genomen. Daarmee komt de privacy van belendende percelen en daarmee ook de leefbaarheid steeds meer onder druk te staan. Daarnaast is het realiseren van een zelfstandige woonfunctie op het achtererf (dat van oorsprong vaak lager gelegen is) niet passend binnen de oorspronkelijke ruimtelijke karakteristiek van het dijklint. De woningen werden immers gebouwd op de hoger gelegen en daardoor droge dijk. Wel kan de betreffende loods worden gebruikt als bijgebouw ten behoeve van de bestaande woonfunctie.*

## 3. De heer R. Meulenbroek, Orthen 206 te 's-Hertogenbosch

### **Reactie a:**

Inspreker verzoekt de op zijn perceel aanwezige loods (10 meter bij 10 meter) alsnog op de bestemmingsplankaart op te nemen.

### **Commentaar:**

*Inspreker heeft een aantal jaren terug het perceel sectie O nummer 7011 gekocht met daarop een bestaande loods van circa 100m<sup>2</sup>. Vorig jaar heeft inspreker de betreffende schuur circa 10 meter in noordelijke richting verplaatst. Aangezien het hier gaat om verplaatsing van een bestaande schuur die niet door inspreker is gebouwd en aangezien verplaatsing ruimtelijk geen onaanvaardbare situatie tot gevolg heeft, is ervoor gekozen deze loods in het nieuwe bestemmingsplan positief te bestemmen. Hiervoor zal deze loods in een bouwvlak worden opgenomen.*

## 4. De heer, mevrouw R. Kolen, Buitenpepersdreef 315 te 's-Hertogenbosch

### **Reactie a:**

Inspreker is eigenaar van de percelen Orthen 94/96. De bebouwing achter deze woningen is echter nog door het bedrijf van inspreker (Allerhande/De opruimer) in gebruik. Dit bedrijf verzorgt woning- en bedrijfsruimingen. De herbruikbare goederen uit die ontruimingen worden hier opgeslagen en particulier verkocht (soort kringloopwinkel). Inspreker verzoekt deze bebouwing als winkel/detailhandel aan te geven.

### **Commentaar:**

*In het voorontwerpbestemmingsplan is aan de percelen Orthen 94/96 de bestemming Bedrijf toegekend. Deze bestemming zal worden gehandhaafd waarbij, in verband met de ter plekke reeds lange tijd aanwezige particuliere verkoop, de aanduiding 'detailhandel' wordt opgenomen.*

**Reactie b:**

De bebouwing achter aan de inrit Orthen 96 is groter dan aangegeven op de plankaart.

**Commentaar:**

*Aan de achterzijde van de inrit, naast de woning Orthen 96, staat inderdaad nog bebouwing. Het bouwvlak zal zodanig worden aangepast dat deze bebouwing in het bouwvlak valt.*

**Reactie c:**

De panden Orthen 94 en 96 hebben nu vrij uitzicht over het kruispunt en verder. Dit komt door de groenstrook tussen perceel Orthen 53a en de verkeerslichten, maar ook doordat het nu onbebouwde deel van het perceel Orthen 53a onbebouwd zou blijven door de eronder liggende gasleiding. In het bestemmingsplan is nu bebouwing tegenover de woningen van inspreker direct mogelijk en bovendien is ook de groenstrook verdwenen. Inspreker heeft hiertegen bezwaar.

**Commentaar:**

*Voor het perceel Orthen 53a is geen rechtstreekse bouwmogelijkheid opgenomen. Het huidige gebruik en bebouwing van het perceel zijn in het bestemmingsplan vastgelegd via de bestemming Gemengd. Wel is voor deze locatie een wijzigingsbevoegdheid opgenomen om ter plekke nieuwe woonbebouwing mogelijk te maken. Van deze wijzigingsbevoegdheid kan uitsluitend gebruik worden gemaakt met inachtneming van een aantal regels. Zo dient o.a. de veiligheid in verband met de aanwezigheid van de aardgastransportleiding gewaarborgd te worden. Verder wordt de omvang van de mogelijke nieuwbouw via deze wijzigingsregels begrensd. Op de eerste plaats dient de afstand van de nieuwe hoofdbebouwing tot aan de perceelsgrens minimaal 4 meter te bedragen aan de zijde van de Hambakenweg, minimaal 5 meter aan de zijde van de weg Orthen (dijk) en minimaal 7 meter aan de zijde van de Pater Werenfriedstraat. De bouwhoogte mag maximaal 9 meter bedragen aan de zijde van de Hambakenweg en maximaal 6 meter aan de zijde van de weg Orthen (dijk). Tot slot mag het totaal bebouwd oppervlak van de hoofdgebouwen maximaal 450m<sup>2</sup> bedragen.*

*Het bovenstaande betekent dat, indien gebruik wordt gemaakt van de wijzigingsbevoegdheid, het uitzicht vanuit de panden Orthen 94 en 96 kan wijzigen. Deze wijziging van het uitzicht is echter niet zo nadelig dat van het opnemen van de wijzigingsbevoegdheid zou moeten worden afgezien. De afstand tussen de panden Orthen 94/96 en de eventuele nieuwbouw bedraagt circa 16 meter. Bovendien is de bouwhoogte van de nieuwbouw aan de zijde van de dijk beperkt tot 6 meter. Een dergelijke invulling van de mogelijke nieuwbouwlocatie is, gelet op de in het plan aangehouden afstanden en hoogtes, in een binnenstedelijke omgeving een hele gangbare, aanvaardbare situatie.*

*De groenstrook ten zuiden van het perceel Orthen 53a is, gelet op de directe ligging aan het kruispunt (Hambakenweg - Orthen - Het Wielsem) en de kleinschaligheid ervan bestemd tot Verkeer. Daarmee worden de gebruiksmogelijkheden van de grond geoptimaliseerd en kan de (verkeers)situatie rondom het kruispunt, indien dit vanuit verkeerskundige en/of veiligheidsoverwegingen gewenst is, op een efficiënte en snelle manier worden gewijzigd. Overigens betekent dit op voorhand niet dat, indien een dergelijke situatie zich zal voordoen, de ter plekke aanwezige groenstrook zal verdwijnen. Er zal altijd worden gezocht naar een oplossing op maat.*

**5. De heer, mevrouw H. Arends, Orthen 107 te 's-Hertogenbosch****Reactie a:**

De adressen Orthen 109 en Orthen 111 staan als bedrijfsbestemming ingetekend, terwijl nummer 109 een woonbestemming heeft. Dit woongedeelte betreft het grootste gedeelte van het U-vormige pand. Inspreker verzoekt dit aan te passen in het bestemmingsplan.

**Commentaar:**

*Uit inspectie ter plekke blijkt dat het pand Orthen 109/111 gedeeltelijk als woning en gedeeltelijk als kantoor in gebruik is. De in het voorontwerpbestemmingsplan opgenomen bestemming Bedrijf komt derhalve niet overeen met het huidige gebruik. In het ontwerpbestemmingsplan zal de bestemming van het betreffende pand worden gewijzigd in Gemengd, waardoor de functies wonen, dienstverlening en kantoren zijn toegestaan.*

## 6. Mevrouw C. Schonenberg, Orthen 202a te 's-Hertogenbosch

### **Reactie a:**

Inspreker maakt bezwaar tegen het voornemen om aan panden met een bedrijfsbestemming de bestemming Wonen te geven, zodra het bedrijf dat er gevestigd is, vertrekt. Hoewel zij geen voorstander is van alle autobranche bedrijvigheid, zou expliciet in het plan opgenomen kunnen worden om de functies wonen en werken te combineren, zoals enkele andere grote gemeenten ook doen. Hierbij gaat het niet alleen om dienstverlening.

### **Commentaar:**

*De in het voorontwerpbestemmingsplan opgenomen wijzigingsbevoegdheid geeft het plan extra flexibiliteit. Het biedt de mogelijkheid om bij vertrek van een bedrijf de bedrijfsbestemming binnen bepaalde voorwaarden om te zetten naar een woonbestemming. Dit is echter geenzins verplicht. De bedrijfsbestemming mag worden gehandhaafd en vestiging van een ander bedrijf binnen de in het plan toegelaten bedrijfskategoriën is mogelijk. Verder is in de woonbestemming een mogelijkheid opgenomen om ontheffing te verlenen voor het gebruik van een gedeelte van de woning en/of bijgebouwen ten behoeve van bedrijfsactiviteiten aan huis. De bedrijfsactiviteiten dienen wel ondergeschikt te blijven aan de woonfunctie. In het plan zijn derhalve voldoende mogelijkheden opgenomen om de woon- en werkfuncties te kunnen combineren.*

### **Reactie b:**

Inspreker mist een beschrijving van het streefbeeld. Dit zou moeten zijn dat het dijklint Orthen nu een 'traag' en tegelijkertijd levendig karakter heeft (veel fietsverkeer / woon-werkverkeer). Dit karakter moet worden behouden. Inspreker vreest dat dit karakter verloren gaat wanneer de weg door Orthen werkelijkheid wordt. In het plan zou een beschrijving van het door de gemeente gewenste streefbeeld (niet alleen qua bebouwing) moeten worden opgenomen.

### **Commentaar:**

*Er bestaat het voornemen om de Parallelweg door te trekken over de Dieze richting de Zandzuigerstraat en vervolgens richting de Hambakenweg en de A59. Dit voornemen is echter niet opgenomen in het bestemmingsplan "Dijklint Orthen", aangezien nu nog geen definitieve keuze is gemaakt voor het te volgen tracé. Hiernaar wordt op dit moment namelijk nog studie verricht. Nadat een keuze voor het tracé is gemaakt, zal hiervoor een afzonderlijke planologische procedure worden gestart. Tijdens die procedure wordt dan eveneens de mogelijkheid geboden tegen de plannen zienswijzen en bezwaren in te dienen.*

*Indien in de toekomst bij de doortrekking van de Parallelweg gekozen zal worden voor een tracé, waarbij het dijklint Orthen gekruist dient te worden, zal dat van invloed zijn op het dijklint. Wel zal getracht worden het bestaande historische karakter van het dijklint Orthen zoveel als mogelijk te behouden. Bij de vormgeving van de weg zal met dit karakter van de dijk rekening worden gehouden. Dit zou kunnen betekenen dat de nieuwe weg onder of over de dijk Orthen zal worden aangelegd.*

*Uit de Ruimtelijk Structuurvisie (2003) blijkt dat verbeteringen worden beoogd ten aanzien van recreatieve wandel- en fietsverbindingen. Restanten van de Stelling van 's-Hertogenbosch, met name de nog resterende forten, schansen en dijklichamen in de stadsuitbreidingen en het buitengebied zijn van grote cultuurhistorische betekenis en kunnen een aantrekkelijk onderdeel gaan vormen van het toeristisch-recreatieve voet- en fietspadennet. Het tracé Heinis, Herven, Ketsheuvel, Orthen en Engelsedijk behoort daar ook toe.*

*In de paragrafen 2.6, 3.3.1 en 4.1 van de plantoelichting komt het historisch en recreatief karakter van de dijk Orthen en het streven om dit karakter zoveel als mogelijk te behouden reeds tot uiting.*

**Reactie c:**

Tot slot maakt inspreker bezwaar tegen het algemene uitgangspunt van de gemeente om de detailhandel te concentreren. Juist de combinatie wonen, detailhandel en andere bedrijvigheid, maken het authentieke karakter.

**Commentaar:**

*In 2006 heeft de gemeenteraad de 'Nota Detailhandel 2006-2010' vastgesteld. Op basis van dit detailhandelsbeleid wordt o.a. gestreefd naar clustering van winkels in winkelconcentraties. Dit betekent dat geen toename mag plaatsvinden van solitaire winkelvestigingen en verspreide bewinkeling, aangezien deze veelal verstoringen werken op de winkelstructuur. In het bestemmingsplan "Dijklint Orthen" worden daarom geen nieuwe winkels toegestaan. Bestaande winkels krijgen uiteraard wel een positieve bestemming. Deze panden mogen dus voor detailhandel gebruikt blijven worden.*

7. De heer Schuurmans, Pater Werenfriedstraat 4 te 's-Hertogenbosch**Reactie a:**

Inspreker heeft een aantal opmerkingen met betrekking tot de mogelijke herontwikkeling van de locatie Orthen 53a. Hij zet vraagtekens bij de bouwhoogtes van 9 en 6 meter. Verder vindt hij dat de afstand van de nieuwbouw tot de Hambakenweg meer moet zijn. Verder is inspreker van mening dat de aanwezige gasleiding ter plekke een probleem is i.v.m. veiligheid. Hij verwijst daarvoor naar de bekendmaking van de provincie over het in werking treden van een beleidsregel over kabels en leidingen op 1 januari 2008. Tot slot wijst hij erop dat door de herontwikkeling van deze locatie het parkeerprobleem in de omgeving en met name in de Pater Werenfriedstraat, alleen maar groter wordt en dat ook de uitstoot van CO<sup>2</sup>-gassen toeneemt.

**Commentaar:**

*Voor het perceel Orthen 53a is geen rechtstreekse nieuwe bouwmogelijkheid opgenomen. Het huidige gebruik en bebouwing van het perceel zijn in het bestemmingsplan vastgelegd via de bestemming Gemengd. Wel is voor deze locatie een wijzigingsbevoegdheid opgenomen om ter plekke nieuwe woonbebouwing mogelijk te maken. Van deze wijzigingsbevoegdheid kan uitsluitend gebruik worden gemaakt met inachtneming van een aantal regels. Zo dient o.a. de veiligheid in verband met de aanwezigheid van de aardgastransportleiding gewaarborgd te worden. Hiervoor wordt advies aan de leidingbeheerder gevraagd. Verder wordt de omvang van de mogelijke nieuwbouw via deze wijzigingsregels begrensd. Op de eerste plaats dient de afstand van de nieuwe hoofdbebouwing tot aan de perceelsgrens minimaal 4 meter te bedragen aan de zijde van de Hambakenweg, minimaal 5 meter aan de zijde van de weg Orthen (dijk) en minimaal 7 meter aan de zijde van de Pater Werenfriedstraat. De bouwhoogte mag maximaal 9 meter (3 bouwlagen) bedragen aan de zijde van de Hambakenweg en maximaal 6 meter (2 bouwlagen) aan de zijde van de weg Orthen (dijk). Tot slot mag het totaal bebouwd oppervlak van de hoofdbebouwen maximaal 450m<sup>2</sup> bedragen.*

*De maximale bouwhoogte van 6 meter aan de zijde van de dijk is gekozen om aansluiting te zoeken bij de wat kleinschaligere bebouwing aan de zuidwestzijde van de dijk. Gelet op de afstanden van de eventuele nieuwbouw tot aan de woningen ten zuidwesten van de dijk (circa 16 meter) is een maximale bouwhoogte van 6 meter ruimtelijk aanvaardbaar. Aan de zijde van de Hambakenweg is een maximale hoogte van 9 meter gekozen. Via een grotere hoogte daar kan in historisch-ruimtelijke zin uitdrukking worden gegeven aan de specifieke positie van het perceel, daar waar de oude verbindingsweg naar het centrum van 's-Hertogenbosch op de op de dijk gelegen weg Orthen aansloot, en waar nu reeds ten opzichte van de oorspronkelijke dijkbebouwing een afwijkende verkaveling gerealiseerd is. Het hierdoor ontstane contrast kan de herkenbaarheid van de historische bebouwingskarakteristiek aan de andere zijde van de weg Orthen juist versterken.*

*De afstand van de eventuele nieuwbouw tot aan de perceelsgrens aan de zijde van Hambakenweg dient minimaal 4 te bedragen. Bij toepassing van de wijzigingsbevoegdheid zal, gelet op de gewenste ruimtelijke invulling, aan de noordzijde van het perceel een afstand van 4 meter worden aangehouden en zal in zuidelijke richting de afstand van de nieuwbouw tot de Hambakenweg toenemen. Reden daarvoor betreft de gestelde voorwaarde dat de nieuwbouw in noord-zuid richting gesitueerd dient te worden overeenkomstig de richting van de woonbebouwing aan de Pater Werenfriedstraat.*

*Met betrekking tot de bekendmaking van de "Beleidsregel Kabels en Leidingen" van de provincie in september 2007, kan het volgende worden opgemerkt. Deze beleidsregel is uitsluitend van toepassing op kabels en leidingen onder provinciale wegen. In dit geval (mogelijke herontwikkeling van de locatie Orthen 53a) is geen sprake van een provinciale weg, zodat deze beleidsregel hierbij geen rol speelt.*

*In geval van een eventuele herontwikkeling van de locatie Orthen 53a zal altijd voldoende parkeergelegenheid moeten worden gerealiseerd ten behoeve van de nieuwe woonfunctie, zodat de parkeeroverlast in de omgeving niet toeneemt. Op eigen terrein zullen parkeerplaatsen voor nieuwe bewoners en in de openbare ruimte voor bezoekers moeten worden aangelegd. Het aantal te realiseren parkeerplaatsen zal worden gebaseerd op het gemeentelijk beleid omtrent parkeernormen.*

*Tot slot zal door een eventuele herontwikkeling van de locatie Orthen 53a de luchtkwaliteit nauwelijks verslechteren. Hiernaar is een onderzoek verricht door ingenieursbureau Cauberg-Huygen. De toename van het autoverkeer is minimaal, waardoor de luchtkwaliteit ter plekke nauwelijks beïnvloed wordt. Bovendien worden de wettelijke luchtkwaliteitsnormen, zoals opgenomen in titel 5.2 van de Wet Milieubeheer, niet overschreden.*

**Reactie b:**

De groenstrook voor de woningen Pater Werenfriedstraat 4 t/m 7 heeft op de plankaart niet de bestemming Groen gekregen. Verder is de parkeer- en groenstrook aan de oostzijde van de Pater Werenfriedstraat niet in het bestemmingsplan opgenomen. Tot slot is ook de groenstrook (met bomen) naast het perceel Orthen 53a (hoek weg Orthen - Hambakenweg) niet tot Groen bestemd. Verzocht wordt dit aan te passen.

**Commentaar:**

*Aan de groenstrook voor de woningen Pater Werenfriedstraat 4 t/m 7 zal op de plankaart de bestemming Groen worden toegekend.*

*De parkeer- en groenstrook aan de oostzijde van de Pater Werenfriedstraat zal voor een deel (tot ongeveer aan het fietspad) alsnog in het bestemmingsplan "Dijklint Orthen" worden opgenomen. De parkeerstrook zal worden opgenomen binnen de bestemming Verkeer. Aan het overige gedeelte wordt de bestemming Groen toegekend.*

*De groenstrook ten zuiden van het perceel Orthen 53a is, gelet op de directe ligging aan het kruispunt (Hambakenweg - Orthen - Het Wiesel) en de kleinschaligheid ervan bestemd tot Verkeer. Daarmee worden de gebruiksmogelijkheden van de grond geoptimaliseerd en kan de (verkeers)situatie rondom het kruispunt, indien dit vanuit verkeerskundige en/of veiligheidsoverwegingen gewenst is, op een efficiënte en snelle manier worden gewijzigd. Overigens betekent dit op voorhand niet dat, indien een dergelijke situatie zich zal voordoen, de ter plekke aanwezige groenstrook zal verdwijnen. Er zal altijd worden gezocht naar een oplossing op maat.*

8. De heer P.P.G. van Lith, Pater Werenfriedstraat 5 te 's-Hertogenbosch

**Reactie a:**

De groenstrook voor de woningen Pater Werenfriedstraat 4 t/m 7 heeft op de plankaart niet de bestemming Groen gekregen. Inspreker verzoekt dit alsnog aan te passen.

**Commentaar:**

*Aan de groenstrook voor de woningen Pater Werenfriedstraat 4 t/m 7 zal op de plankaart de bestemming Groen worden toegekend.*

**Reactie b:**

Inspreker merkt op dat de oostgrens van het bestemmingsplan "Dijklint Orthen" niet samen valt met westgrens van het bestemmingsplan "Den Bosch Noord". Verzocht wordt om de tussenliggende ruimte in één van beide bestemmingsplannen op te nemen als de bestemming Groen.

**Commentaar:**

*De parkeer- en groenstrook aan de oostzijde van de Pater Werenfriedstraat zal voor een deel (tot ongeveer aan het fietspad) alsnog in het bestemmingsplan "Dijklint Orthen" worden opgenomen. De parkeerstrook zal worden opgenomen binnen de bestemming Verkeer. Aan het overige gedeelte wordt de bestemming Groen toegekend.*

*Deze gekozen grens valt niet samen met de grens van het ter plekke geldende bestemmingsplan. Dat is ook niet nodig aangezien een nieuw bestemmingsplan voor stadsdeel Noord op de planning staat voor 2011. In dat bestemmingsplan zal de Hambakenweg en de naast gelegen strook grond, tot aan de grens van het bestemmingsplan "Dijklint Orthen", worden opgenomen.*

9. De heer A. van Rump, Orthen 217 te 's-Hertogenbosch**Reactie a:**

Inspreker geeft aan dat niet zijn volledige gebouw is ingetekend op de plankaart. Een gedeelte van het gebouw is niet opgenomen binnen het bouwvlak. Verzocht wordt de plankaart daarop aan te passen.

**Commentaar:**

*Het pand is aangewezen als gemeentelijk monument. Het bouwvlak zal worden vergroot overeenkomstig het monument en conform de aanwezige goot- en bouwhoogtes. Hoewel de aanbouwen aan de achterzijde en aan de linkerzijde geen grote monumentale waarde hebben, maken deze toch onderdeel uit van het totale monument. Ze zijn daarom dan ook in het bouwvlak opgenomen.*

**Reactie b:**

Inspreker verzoekt om aan zijn perceel Orthen 217 de bestemming 'gemengde doeleinden' toe te kennen in plaats van wonen. Het pand is al vanaf 1890 in gebruik als bedrijfswoning, verpleegtehuis en vervolgens weer als dienstwoning met kantoren. Inspreker is van mening dat zijn perceel en daarop reeds gevestigde gebouw zich lenen voor een kleinschalige kantoorruimte. Hij wijst ook op de gemeentelijke 'Nota ruimte voor kantoren 2004-2015', waarin onder meer wordt opgemerkt dat het merendeel van de vraag naar kantoorruimte, kleinschalige kantoorruimte (< 500m<sup>2</sup>) betreft. Tot slot geeft inspreker aan dat zijn perceel voldoende ruimte biedt om parkeervoorzieningen voor een kantoorbestemming op eigen terrein te realiseren.

**Commentaar:**

*Het kantorenbeleid van de gemeente is vastgelegd in de "Nota Ruimte voor kantoren 2004-2015". Voor kleinschalige kantoren (minder dan 1.000 m<sup>2</sup>) zijn er volgens de nota mogelijkheden op de stedelijke verbindingssassen, op de vrijkomende VAB-terreinen, in de binnenstad, de Kom Rosmalen, de Groote Wielen en Willemspoort. De verbindingssassen zijn in de nota aangegeven. Het pand Orthen 217 ligt niet op een stedelijke verbindingssas. Daarom is op basis van het kantorenbeleid een kantoorbestemming niet rechtstreeks toegestaan. Opvallend langs de weg Orthen is de menging van functies. Naast de woonfunctie treffen wij hier een groot aantal functies aan: auto , schoonmaak , schildersbedrijven, een handel in vloeren en activiteiten in de sfeer van persoonlijke en zakelijke dienstverlening. De gemengde bedrijvigheid is kenmerkend voor Orthen.*

*In het monumentale pand Orthen 217 was voorheen een huisgebonden kantoor gevestigd. De kantoorfunctie past prima in dit herenhuis en kan ertoe bijdragen dat het pand in een goede staat van onderhoud blijft. Bovendien schikt zich deze functie ook in het van oudsher gemengde karakter van dit gebied. De bestemming van het pand Orthen 217 zal worden gewijzigd in de bestemming Gemengd.*

## 10. De heer en mevrouw Van Rooij, Orthen 100 te 's-Hertogenbosch

### **Reactie a:**

Insprekers hebben bezwaar tegen de bouwmogelijkheden die het bestemmingsplan biedt op het perceel Orthen 53a. Doordat aan de Pater Werenfriedstraat meer ruimte ontstaat, zal de complete bebouwing aan de zuidzijde komen te liggen. Hierdoor komt het massale complex dicht bij het kruispunt, hetgeen niet stijlvol is en waardoor het overzicht vermindert. Ook vrezen insprekers uitzichtverlies (met name verlies van zij-uitzicht), waardoor de waarde van haar woning vermindert.

### **Commentaar:**

*Voor het perceel Orthen 53a is geen rechtstreekse nieuwe bouwmogelijkheid opgenomen. Het huidige gebruik en bebouwing van het perceel zijn in het bestemmingsplan vastgelegd via de bestemming Gemengd. Wel is voor deze locatie een wijzigingsbevoegdheid opgenomen om ter plekke nieuwe woonbebouwing mogelijk te maken. Van deze wijzigingsbevoegdheid kan uitsluitend gebruik worden gemaakt met inachtneming van een aantal regels. Zo dient o.a. de veiligheid in verband met de aanwezigheid van de aardgastransportleiding gewaarborgd te worden. Hiervoor wordt advies aan de leidingbeheerder gevraagd. Verder wordt de omvang van de mogelijke nieuwbouw via deze wijzigingsregels begrensd. Op de eerste plaats dient de afstand van de nieuwe hoofdbebouwing tot aan de perceelsgrens minimaal 4 meter te bedragen aan de zijde van de Hambakenweg, minimaal 5 meter aan de zijde van de weg Orthen (dijk) en minimaal 7 meter aan de zijde van de Pater Werenfriedstraat. De bouwhoogte mag maximaal 9 meter bedragen aan de zijde van de Hambakenweg en maximaal 6 meter aan de zijde van de weg Orthen (dijk). Tot slot mag het totaal bebouwd oppervlak van de hoofdgebouwen maximaal 450m<sup>2</sup> bedragen.*

*Hoewel de nieuwbouw mogelijk dicht bij het kruispunt (Hambakenweg - Orthen -Wielsem) komt te liggen, zal dit vanuit verkeerskundig oogpunt het overzicht van het kruispunt niet wezenlijk aantasten. Tussen het perceel Orthen 53a en het kruispunt ligt immers nog een stuk gemeentegrond (van circa 9 meter), die niet voor bebouwing in aanmerking komt.*

*Bij een eventuele toepassing van bovengenoemde wijzigingsbevoegdheid zal het uitzicht van insprekers vanuit hun woning veranderen. Vanuit de zijraam van de woning van insprekers zal in zuidoostelijke richting zicht mogelijk zijn op de eventuele nieuwbouw. De afstand van de zijgevel van deze woning tot aan het gedeelte op het perceel waar nu nog geen bebouwing staat (in zuidoostelijke richting), is behoorlijk groot (circa 35 meter). Bovendien zal de hoogte van deze nieuwbouw aan de zijde van de weg Orthen beperkt blijven tot twee bouwlagen. Voorzover er sprake is van enig uitzichtverlies is dit dan ook niet als onaanvaardbaar aan te merken. Er is hier, gelet op situering en hoogte van eventuele nieuwbouw, sprake van een gangbare, aanvaardbare herinvulling in binnenstedelijk gebied.*

*Bovendien staat daar tegenover dat bij toepassing van de wijzigingsbevoegdheid het uitzicht vanuit de voorzijde van de woning van insprekers juist verbeterd. In de huidige situatie staat er bebouwing op de perceelsgrens aan de Pater Werenfriedstraat. In een nieuwe situatie dient de bebouwing minimaal 7 meter uit deze perceelsgrens te worden gerealiseerd, waardoor vanuit de voorzijde van de woning een vrijer uitzicht ontstaat.*

## 11. De heer, mevrouw P.C.J.A. Markslag en de heer, mevrouw J.M.A. Knols, Orthen 85a te 's-Hertogenbosch

### **Reactie a:**

Insprekers merken op dat het bijgebouw op het perceel Orthen 85a niet is ingetekend met een bedrijfsbestemming. Dit bijgebouw, met een oppervlakte van circa 85m<sup>2</sup>, is voorzien van spouwmuren, dakisolatie, krachtstroomaansluiting, stromend water en een CV-installatie. In het verleden waren hier een garagebedrijf en een bedrijf dat leren kleding vervaardigde, gevestigd. Insprekers zijn dan ook van oordeel dat voor deze schuur alsnog een bedrijfsbestemming of gemengde bestemming moet worden opgenomen.

### **Commentaar:**

*Het betreffende bijgebouw op het adres Orthen 85a is momenteel niet meer in gebruik ten behoeve van bedrijfsactiviteiten. Het betreft een bijgebouw bij een woning en wordt ten behoeve van deze woning gebruikt. De in het voorontwerp aan het perceel toegekende bestemming Wonen wordt dan ook gehandhaafd. Binnen deze woonbestemming bestaat overigens de mogelijkheid om via een ontheffing een gedeelte van de woning of de bijgebouwen te gebruiken voor een bedrijfsactiviteit aan huis (maximaal 50m<sup>2</sup>).*



*Daarnaast is geconstateerd dat de oppervlakte van de bestaande schuur groter is dan de 75 m<sup>2</sup>, die normaal gesproken aan erfbebouwing aanwezig mag zijn (evt. via ontheffing). De schuur heeft reeds een oppervlakte van circa 100m<sup>2</sup>. Om die reden wordt ook voor dit perceel de huidige omvang aan erfbebouwing in het bestemmingsplan vastgelegd (via de aanduiding 'maximum bebouwd oppervlak').*

## 12. De heer R. van Arkel, Orthen 128 te 's-Hertogenbosch

### **Reactie a:**

Inspreker wenst over de geschiedenis van Orthen graag nog een verwijzing te zien naar de waardenkaart van 2005 van J. Findhammer, waarin aan het dijklint de waarde 'redelijk hoog' wordt toegekend.

### **Commentaar:**

*Naar aanleiding van de opmerking van inspreker is paragraaf 2.6.2 opgenomen, waarin verwezen wordt naar de Cultuurhistorische Waardenkaart van de provincie.*

### **Reactie b:**

Het huis van mevrouw L. van Rooy is altijd buurtwinkel geweest (uit telefonisch onderhoud met de heer Van Arkel op 28 januari 2009 is gebleken dat het pand Orthen 100 wordt bedoeld). Zij zou deze bestemming winkel ook graag op haar pand behouden.

### **Commentaar:**

*Het pand Orthen 100 is al geruime tijd niet meer in gebruik als winkel, maar als woonhuis. Gelet op het gemeentelijk detailhandelsbeleid zal in dit bestemmingsplan geen nieuwvestiging van winkels worden toegestaan. Het detailhandelsbeleid streeft naar clustering van winkels in winkelconcentraties. Dit betekent dat geen toename mag plaatsvinden van solitaire winkelvestigingen en verspreide bewinkeling, aangezien deze veelal verstoringen werken op de winkelstructuur. Om die reden zal aan het pand uitsluitend een woonfunctie worden toegekend.*

### **Reactie c:**

De burens van inspreker op nummer Orthen 130 willen het ouderlijk huis gaan betrekken, vanwege zijn stucadoorsbedrijf (uit telefonisch onderhoud met de heer Van Arkel op 28 januari 2009 is gebleken dat het pand Orthen 112 wordt bedoeld). Opslag van spullen en kantoor willen ze aan huis realiseren. Hiervan is niets terug te vinden in het plan.

### **Commentaar:**

*Het betreft hier een vorm van bedrijvigheid, die ondergeschikt is aan de woonbestemming. Het bedrijf wordt aangestuurd vanuit dit adres en ter plekke vindt uitsluitend opslag van wat materialen plaats. De daadwerkelijke werkzaamheden vinden elders plaats. Dergelijke activiteiten zijn binnen de woonbestemming toegestaan, zodat er geen aanleiding is de bestemming Wonen op het perceel Orthen 112 te wijzigen in de bestemming Bedrijf.*

### **Reactie d:**

Inspreker geeft aan dat rondom de locatie Orthen 53a gemeentegrond ligt, die overwegend groen is met prachtige bomen. Zijn nadrukkelijke wens is dit in stand te houden. In het plan dient dit te worden beschreven, zodat daarover geen discussie meer ontstaat.

### **Commentaar:**

*De gronden waar inspreker op doelt, liggen ten zuiden en ten oosten van de locatie Orthen 53a. Het stuk grond ten oosten van deze locatie, gelegen langs de Hambakenweg, zal in het ontwerpbestemmingsplan alsnog gedeeltelijk binnen de plangrenzen worden opgenomen en zal daarbij de bestemming Groen krijgen.*

*De strook ten zuiden van het perceel Orthen 53a is, gelet op de directe ligging aan het kruispunt (Hambakenweg - Orthen - Het Wielsem) en de kleinschaligheid ervan bestemd tot Verkeer. Daarmee worden de gebruiksmogelijkheden van de grond geoptimaliseerd en kan de (verkeers)situatie rondom het kruispunt, indien dit vanuit verkeerskundige en/of veiligheidsoverwegingen gewenst is, op een efficiënte en snelle manier worden gewijzigd. Overigens betekent dit op voorhand niet dat, indien een dergelijke situatie zich zal voordoen, de ter plekke aanwezige groenstrook zal verdwijnen. Er zal altijd worden gezocht naar een oplossing op maat.*

**Reactie e:**

Inspreker wenst meer duidelijkheid over de parkeernormen, zoals deze zullen worden toegepast. In de praktijk is het parkeren reeds een probleem.

**Commentaar:**

*De Nota Parkeernormen, die in 2003 door de gemeenteraad is vastgesteld, gaat ervan uit dat voor nieuwe functies voldoende parkeergelegenheid zal moeten worden gerealiseerd. Indien bijvoorbeeld de locatie Orthen 53a zal worden omgezet naar een woonbestemming zullen voor de nieuwe woningen voldoende parkeerplaatsen moeten worden aangelegd. Het aantal parkeerplaatsen per woning is afhankelijk van de ligging van de locatie in de stad en de grootte en prijsklasse van de nieuwe woningen. Voor woningen kleiner dan 80m<sup>2</sup> volstaat 1 parkeerplaats per woning. Voor woningen groter dan 80m<sup>2</sup> geldt, gelet op de ligging van deze locatie, een gemiddelde parkeernorm per woning van 1,5.*

*Bovengenoemde parkeernormen zijn inclusief parkeerruimte voor bezoekers. Uit onderzoek blijkt dat de maximale parkeerbehoefte voor bezoekers uit 0,3 parkeerplaats per woning bestaat. Daarom moet altijd minimaal 0,3 parkeerplaats per woning in de openbare ruimte of in een openbaar toegankelijk gebied worden gerealiseerd. Het overige gedeelte van de benodigde parkeernorm betreft het bewonersdeel, dat in beginsel altijd op eigen terrein moet worden aangelegd.*

**Mondelinge inspraakreacties:**

Op 26 augustus 2008 is een openbare inspraakavond gehouden over het voorontwerpbestemmingsplan in café Schutters Welvaren, Ketsheuvel 7 te 's-Hertogenbosch. Hierbij waren ongeveer 60 belangstellenden aanwezig. Tijdens deze avond zijn door de aanwezigen verschillende vragen gesteld en opmerkingen gemaakt ten aanzien van het plan. De vragen en opmerkingen zijn reeds tijdens deze avond beantwoord. Hiervoor wordt verwezen naar het verslag van de inspraakavond (zie bijlage 2).



# Bijlagen



## Bijlage 1 Vigerende bestemmingsplannen

- *Plan in hoofdzaken 1945*  
Besluit B&W d.d. 1 maart 1945, goedgekeurd door Gedeputeerde Staten d.d. 27 maart 1946, onherroepelijk d.d. 11 april 1946.
- *Partieel uitbreidingsplan in hoofdzaken West*  
Raadsbesluit d.d. 21 mei 1959, goedgekeurd door Gedeputeerde Staten d.d. 28 oktober 1959.
- *Herziening Uitbreidingsplan Orthen 1949*  
Raadsbesluit d.d. 29 april 1949, goedgekeurd door Gedeputeerde Staten d.d. 13 juli 1949, onherroepelijk d.d. 20 juli 1949.
- *Orthen herziening bestemmingsplan*  
Raadsbesluit d.d. 26 mei 1950, goedgekeurd door Gedeputeerde Staten d.d. 30 augustus 1950, onherroepelijk d.d. 8 september 1950.
- *Partiële herziening Orthen / Van Herpensweide*  
Raadsbesluit d.d. 2 september 1958, goedgekeurd door Gedeputeerde Staten d.d. 4 februari 1959, onherroepelijk d.d. 2 maart 1959.
- *Partiële herziening Orthen / Hertog Godfriedstraat*  
Raadsbesluit d.d. 1 maart 1963, goedgekeurd door Gedeputeerde Staten d.d. 16 oktober 1963, onherroepelijk d.d. 15 november 1963.
- *1966 's-Hertogenbosch Noord I*  
Raadsbesluit d.d. 13 januari 1967, goedgekeurd door Gedeputeerde Staten d.d. 27 maart 1968.
- *Buitengebied*  
Raadsbesluit d.d. 25 maart 1983, goedgekeurd door Gedeputeerde Staten d.d. 22 augustus 1984, onherroepelijk d.d. 21 oktober 1987.
- *Buitengebied*  
Raadsbesluit d.d. 29 juni 2001, goedgekeurd door Gedeputeerde Staten d.d. 29 januari 2002.



## **Bijlage 2 Verslag Inspraakavond**

### **Verslag inspraakavond Voorontwerpbestemmingsplan "Dijklint Orthen"**

26 augustus 2008, 19.30 uur  
Café Schutterswelvaren, Ketsheuvel 7 te 's-Hertogenbosch

Aanwezig namens de gemeente 's-Hertogenbosch:  
De heer G. Snijders, wethouder van o.a. ruimtelijke ordening en sociale zaken, voorzitter  
De heer J.B. Hunink, stedenbouwkundige (afdeling Ruimtelijke Ordening en Stedenbouw)  
De heer T. Habraken, juridisch medewerker (afdeling Ruimtelijke Ordening en Stedenbouw)

Aantal belangstellenden: ± 60

Wethouder Snijders heet alle aanwezigen van harte welkom op deze inspraakavond. Hij stelt zichzelf en aanwezigen namens de gemeente voor.

Hij gaat eerst in op een onderdeel uit het plan, te weten het perceel Orthen 53a. Op 8 februari 2007 is een inspraakavond gehouden over de ruimtelijke en functionele uitgangspunten voor het bestemmingsplan "Dijklint Orthen". De discussie spitte zich toen toe op het perceel Orthen 53a. De gemeente legde tijdens die avond de mogelijkheid voor om op dit perceel een bouwplan met vier woonlagen aan de kant van de Hambakenweg en twee woonlagen aan de kant van de weg Orthen mogelijk te maken. Tijdens de inspraakavond bleek dat de meeste aanwezigen die avond hiertegen grote bezwaren hadden.

Naar aanleiding van deze avond besloot het college van burgemeester en wethouders om het plan zodanig te wijzigen dat een bouwplan van drie woonlagen aan de kant van de Hambakenweg en twee woonlagen aan de kant van Orthen mogelijk zou worden, met een maximum van 9 meter hoogte aan de kant van de Hambakenweg en 6 meter hoogte aan de kant van Orthen. Het college heeft daarnaast besloten om het bouwvlak op het perceel te verkleinen en te wijzigen, waardoor een smaller gebouw dat beter in de omgeving past, mogelijk wordt.

Hij licht toe dat voorafgaande aan het besluit van het college de ontwikkelaar een bouwplan heeft ingediend met een groter volume dan het bouwplan dat tijdens de inspraakavond was voorgelegd. Bouwvergunning werd gevraagd voor een gebouw met verschillende bouwhoogtes namelijk 4, 3 en 2 bouwlagen. Door de gemeente is die aanvraag om een bouwvergunning helaas niet tijdig afgewezen. In de wet is geregeld dat als een gemeente een bouwvergunning niet tijdig afwijst, de bouwvergunning automatisch (van rechtswege) is verleend.

Hiertegen hebben veel bewoners uit Orthen bezwaar gemaakt bij het college van burgemeester en wethouders en dat bezwaar is gegrond verklaard. De ontwikkelaar is hiertegen in beroep gegaan bij de rechtbank. Deze zaak loopt nog en de uitkomst wordt afgewacht.

Wethouder Snijders licht toe dat het voorontwerpbestemmingsplan "Dijklint Orthen" meer omvat dan de locatie Orthen 53a. Het betreft een consoliderend bestemmingsplan. Bestaande functies krijgen een bestemming in overeenstemming met het huidige gebruik. Er worden bijna geen nieuwe ontwikkelingen toegestaan.

Het voorontwerpbestemmingsplan ligt tot 29 september 2008 ter inzage in het Stadskantoor. Het is ook via de internetsite van de gemeente te vinden. Vanavond kan iedereen mondeling zijn reactie geven op het plan en verder kan iedereen dat schriftelijk doen tot 29 september 2008.

Hij heeft vervolgens het woord aan de heer Hunink



De heer Hunink geeft een toelichting op het voorontwerpbestemmingsplan "Dijklint Orthen". Het voorontwerpbestemmingsplan en alle relevante informatie zijn te vinden via [www.s.hertogenbosch.nl](http://www.s.hertogenbosch.nl) (onder 'Bouwen en wonen' / 'Ruimtelijke plannen' / 'Bestemmingsplannen' / 'Dijklint Orthen'). Hij licht toe dat het voorontwerpbestemmingsplan in hoofdlijnen is gebaseerd op de ruimtelijke en functionele uitgangspunten die in oktober 2007 door de gemeenteraad zijn vastgesteld. Dit houdt in dat:

- de huidige situatie (bebouwing en gebruik) wordt vastgelegd;
- rekening wordt gehouden met het gemeentelijk beschermd stadsgezicht gelegen ten westen van het spoor;
- de bouwmogelijkheden voor de locatie Orthen 53a worden opgenomen via een wijzigingsbevoegdheid.

Daarnaast worden er in 's-Hertogenbosch ten aanzien van het actualiseren van bestemmingsplannen de volgende algemene uitgangspunten gehanteerd:

- actualiseren;
- standaardiseren;
- flexibiliseren;
- digitaliseren.

Dit houdt in grote lijnen in dat een nieuw plan gemaakt wordt, waarbij zoveel mogelijk gebruik wordt van een standaardsystematiek die ook elders in de stad wordt gehanteerd. Ook wordt waar mogelijk enige flexibiliteit opgenomen. Tot slot wordt het plan digitaal gemaakt, zodat het voor burgers via internet raadpleegbaar is.

De heer Hunink legt uit wat een bestemmingsplan is en dat het bestaat uit een toelichting, plankaart en regels. Hij vertelt iets over de diverse beleidsstukken die als onderlegger voor het plan zijn gebruikt en geeft een algemene toelichting over de verschillende bestemmingen en bijbehorende bouw- en gebruiksregels. Vervolgens zoomt hij in op de plankaart en legt hij uit hoe deze gelezen dient te worden. Hij geeft aan dat het best mogelijk is dat er op de plankaart nog fouten voorkomen. De inspraak die nu wordt gevoerd is ook mede bedoeld om deze fouten zoveel als mogelijk boven tafel te krijgen.

Naast het vastleggen van de bestaande situatie voorziet het bestemmingsplan in de volgende ontwikkelingen:

- de bouw van drie woningen (appartementen) ter vervanging van het bestaande garage/bijgebouw op het adres Orthen 66;
- de mogelijke omzetting van enkele bedrijfsbestemmingen aan de dijk naar een woonfunctie (via een wijzigingsbevoegdheid);
- het realiseren van woningen op de locatie Orthen 53a (via een wijzigingsbevoegdheid).

Tot slot licht de heer Hunink de procedure toe. Naar verwachting wordt begin 2009 het ontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegd. Hierin zijn alle inspraakreacties verwerkt die door de omwonenden en adviserende instanties zijn gegeven. Tegen het ontwerpbestemmingsplan kunnen mensen weer een zienswijze indienen. De gemeenteraad stelt uiteindelijk het bestemmingsplan vast. Vervolgens is daartegen eventueel beroep mogelijk bij de Raad van State.

Vervolgens geeft wethouder Snijders het woord aan de belangstellenden in de zaal.

-: inspraakreacties/vragen

\*: antwoord/toelichting vanuit de gemeente

-: De heer Van Hassel vraagt hoe de gemeente de grenzen heeft vastgesteld voor het plangebied. Hij vindt het vreemd dat het water bij de PNEM wel is opgenomen, maar het wiel ten noordwesten van Orthen niet.

\*: De heer Hunink antwoordt dat het wiel is opgenomen in het bestemmingsplan Buitengebied. Dat water hoort meer thuis in het buitengebied dan in de woonomgeving.

-: De heer Van Rumpft gaat in op de historische weg naar Utrecht (met het pontje). Die oude weg is afgesneden. Hij vraagt of in het kader van de historische waarde van het dijklint Orthen die oude historische weg weer hersteld kan worden.

\*: De heer Hunink antwoordt dat de Gemaalweg destijds is afgesloten in verband met de nieuwe weg Treurenburg. Er wordt niet overwogen om de oude historische weg richting het noorden te herstellen. Verder licht hij toe dat als de Afvalstoffendienst een plaats krijgt op bedrijventerrein Treurenburg, een nieuwe

aansluiting van de weg Orthen op de weg Treurenburg wordt gemaakt. Het voornemen bestaat om dan ter hoogte van het PNEM huisje de weg Orthen af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer, zodat sluipverkeer door Orthen kan worden voorkomen. Dit wordt echter niet in het bestemmingsplan geregeld, maar hiervoor wordt te zijner tijd een verkeersbesluit genomen.

-: Mevrouw Schonenberg vraagt of er meer detailhandel kan worden toegestaan in Orthen.

\*: De heer Hunink antwoordt dat dat niet mogelijk is. Het algemeen beleid van de gemeente 's-Hertogenbosch is er op gericht dat winkels zoveel mogelijk worden geconcentreerd omdat dat dat onder andere de levensvatbaarheid van de winkels ten goede komt.

-: De heer Schuurmans vraagt informatie over het verleggen van de gasleiding op het perceel Orthen 53a. Komt de gasleiding in de toekomst in de Pater Werenfriedstraat te liggen? Is het een taak van de gemeente om het bouwterrein vrij te maken van de gasleiding?

De heer Schuurmans vraagt verder informatie over het vervolg van de ontwikkeling van het bouwplan van Orthen BV dat nu in beroep bij de rechtbank ligt.

\*: De heer Hunink antwoordt dat voordat er gebouwd kan worden op het terrein Orthen 53a, de gasleiding verlegd moet worden. De gasleiding zou in de Pater Werenfriedstraat kunnen komen. Dit staat op voorhand niet vast. Voor het verleggen van een gasleiding gelden bijzondere regels. De leiding mag niet dichterbij dan 14 meter van de bestaande woningen worden gelegd. Deze afstand mag 7 meter bedragen als maatregelen worden getroffen (bv. voldoende afdekking van de leiding). Het is niet de taak van de gemeente om de gasleiding te verleggen, maar van de ontwikkelaar.

\*: Wethouder Sniijders licht toe dat de rechtszaak in beroep loopt. Als Orthen BV deze zaak uiteindelijk zou winnen, heeft deze het recht om het bouwplan te realiseren. Het is wel mogelijk om tegen het besluit van de rechtbank in hoger beroep te gaan bij de Raad van State. Als Orthen BV de rechtszaak verliest, is Orthen BV gebonden aan het bestemmingsplan (met daarin opgenomen de wijzigingsbevoegdheid) zoals de gemeenteraad dit gaat vaststellen. De ontwikkelaar moet dan een rendabel bouwplan ontwikkelen binnen de mogelijkheden die dit bestemmingsplan biedt.

-: De heer Luimes wijst op folders die in het dorp hangen met de tekst: 'stop het plan van de weg'. Hij is nieuw in Orthen en vraagt over welke weg het gaat.

\*: Wethouder Sniijders antwoordt dat er een voornemen bestaat om de Parallelweg door te trekken over de Dieze richting de Zandzuigerstraat en vervolgens richting de Hambakenweg en de A59. Dit voornemen staat los van het bestemmingsplan dat vanavond aan de orde is. Het is nog niet bekend welk tracé er precies gekozen gaat worden. Hierop wordt momenteel nog gestudeerd. Het is een apart traject, waarvoor te zijner tijd ook een aparte planologische procedure gaat lopen.

-: De heer van Arkel vraagt aan wethouders Sniijders om zijn collega's te vragen niet zo definitief over deze weg te praten als het nog maar om een voornemen gaat waar nog op gestudeerd wordt. Daarnaast zegt hij ook dat er op 1 januari 2008 een beleidsregel Kabels en Leidingen in werking is getreden. Deze is door de provincie vastgesteld. Waarom is hiervan niets terug te vinden in het voorontwerpbestemmingsplan?

\*: De heer Hunink zegt dat de vraag met betrekking tot de beleidsregel Kabels en Leidingen niet meteen beantwoord kan worden, aangezien dat eerst moet worden nagekeken. In het verslag zal deze vraag alsnog worden beantwoord.

Antwoord achteraf: De beleidsregel Kabels en Leidingen, zoals door de provincie bekend gemaakt in september 2007, is uitsluitend van toepassing op kabels en leidingen onder provinciale wegen. In dit geval (mogelijke herontwikkeling van de locatie Orthen 53a) is geen sprake van een provinciale weg, zodat deze beleidsregel hierbij geen enkele rol speelt.

-: Mevrouw Schonenberg vraagt of aangegeven kan worden waar de gemeente in de toekomst naar toe wil met het dijklint Orthen. In de toelichting van het bestemmingsplan staat wel wat beschreven over het gebied, historisch gezien. Wat moet de Dijklint Orthen uit gaan stralen? In dat opzicht is de ontwikkeling van een weg in dit gebied wel degelijk belangrijk. De komst van de weg heeft een grote invloed op het karakter van het dijklint Orthen. Ze vraagt om deze twee zaken niet los van elkaar te zien. Met de komst van een drukke weg gaat het langzame karakter van het dijklint Orthen verloren. Vindt de gemeente dat het dijklint het langzame karakter moet behouden?

\*: Wethouder Sniijders antwoordt dat het gebied niet voor niets "historisch dijklint" heet. Voor een deel (het gebied ten westen van de spoorlijn) is het gemeentelijk beschermd stadsgezicht. De gemeente wil het historische karakter zoveel mogelijk handhaven. Met de knip in het verkeer, waardoor het dijklint nog maar van één kant bereikbaar is voor gemotoriseerd verkeer, kan het een zekere historische rust uit gaan stralen. Daarnaast bestaat de discussie over het doortrekken van de parallelweg naar de A59. Hij ontkent niet dat deze ingreep van invloed zal zijn op het dijklint. Het is echter nog niet bekend hoe die weg vorm gegeven

gaat worden. De weg zal naar zijn mening of onder het spoor door, of over het spoor heen moeten komen. Hierna spitsen de vragen zich toe over de komst van de weg en uiten de bewoners hun grote zorg over de plannen. Een aantal bewoners vindt dat dit onderwerp betrokken moet worden bij dit bestemmingsplan. Een bewoner heeft al een ontwerp van de weg gezien. Deze visie en de ambtelijke studie moeten worden betrokken bij dit voorontwerpbestemmingsplan. Het karakter en de sfeer van dijklint Orthen worden mede bepaald door de komst van deze weg.

\*: Wethouder Snijders licht toe dat het voorontwerpbestemmingsplan uitgaat van het behoud van het historische dijklint Orthen. De gemeente wil de lintbebouwing handhaven. Over de weg bestaat nog geen bestuurlijke visie of besluitvorming en kan dan ook niet worden meegenomen in het kader van dit bestemmingsplan. Te zijner tijd zal hiervoor een aparte planologische procedure moeten worden gevoerd.

-: De heer Kars heeft in de krant gelezen dat het spoor bij Orthen verbreed gaat worden naar vier banen en dat de spoorwegovergang verdwijnt.

\*: Wethouder Snijders antwoordt dat hem hiervan niets bekend is.

-: De heer Kars licht toe dat een woordvoerder van de gemeente in het Brabants Dagblad heeft gezegd dat het spoor in Vught verbreed gaat worden tot vier banen. Hij concludeert daaruit dat het spoor aan de andere kant van 's-Hertogenbosch dan ook wel verbreed zal worden.

\*: Wethouder Snijders geeft nogmaals aan dat hem daarvan niets bekend is en dat de NS zich daarvoor niet bij de gemeente heeft gemeld.

-: De heer Staal woont bij het kruispunt in Orthen, tegenover huisnummer 53a. De verkeerssituatie in Orthen is erg onveilig. Het nieuwe fietspad is levensgevaarlijk. Hij heeft hierover al contact gehad met afdeling Verkeerszaken. De situatie blijft echter ongewijzigd. Er komt niemand kijken, hoewel hij dat gevraagd heeft. Verder vraagt hij wat er gebeurt met de bomen voor het perceel Orthen 53a. Waarschijnlijk overleven deze bomen die 40 jaar oud zijn, het niet.

\*: Wethouder Snijders zegt dat voor de onveilige verkeerssituatie nog een keer aandacht gevraagd zal worden bij de mensen van de afdeling Verkeer.

\*: De heer Hunink antwoordt dat, indien het bouwplan op het perceel Orthen 53a uitgevoerd zal worden vermoedelijk ook het openbaar gebied rondom dit perceel opnieuw ingericht gaat worden. Het nieuwe bestemmingsplan biedt die mogelijkheid, maar zegt niets over de wijze van herinrichting. Het is dus allerminst zeker dat de bomen dan zullen verdwijnen.

-: Gevraagd wordt wat de kans is dat de ontwikkelaar het beroep tegen de geweigerde bouwvergunning voor de locatie Orthen 53a wint.

\*: De wethouder geeft aan dat hij daarover geen uitspraak kan doen.

-: De heer Koolen vraagt of de gemeente in hoger beroep gaat bij de Raad van State als de gemeente deze zaak bij de rechtbank verliest.

\*: Wethouder Snijders zegt toe dat de gemeente in dat geval in hoger beroep zal gaan bij de Raad van State.

-: De heer Van Lith heeft nu een plantsoen voor zijn huis aan de Pater Werenfriedstraat liggen. In het voorontwerpbestemmingsplan heeft dat op de plankaart de bestemming 'Verkeer' gekregen, zodat daar ook parkeerplaatsen kunnen worden aangelegd. Hij heeft hiertegen bezwaar, aangezien de andere groenstroken in de Pater Werenfriedstraat wel de bestemming 'Groen' hebben gekregen. Hij wil de groenstrook voor zijn woning behouden.

\*: De heer Hunink antwoordt dat deze bestaande groenstrook kleiner en minder bepalend is. Daarom is deze strook opgenomen binnen de bestemming 'Verkeer'. Het is niet als 'Verkeer' opgenomen met de bedoeling om daar in de toekomst parkeerplaatsen te maken. Hij geeft aan hier nog eens naar te zullen kijken.

-: Een bewoner maakt zich zorgen over de extra parkeerplaatsen die nodig zullen zijn als het bouwplan op het perceel Orthen 53a uitgevoerd is. Hij denkt dat de mensen dan ook in de Pater Werenfriedstraat hun auto's gaan parkeren.

\*: Wethouder Snijders antwoordt dat de gemeenteraad een parkeernorm heeft vastgesteld. Afhankelijk van de prijsklasse van de woning moet een aantal parkeerplaatsen aanwezig zijn. Er is een norm voor gebruikers en bezoekers. De raad heeft ook vastgesteld dat als een plan gebouwd gaat worden, de bouwer moet zorgen voor parkeerplaatsen voor de bewoners op het terrein van het gebouw.

Daarnaast zal een eventuele nieuwbouw, in vergelijking met februari 2007, een stuk minder massaal zijn. Het aantal benodigde parkeerplaatsen zal daardoor ook beduidend minder zijn. De discussie zal verder gevoerd worden als er een concreet bouwplan is.

Niets meer aan de orde zijnde, dankt de voorzitter de aanwezigen vervolgens voor hun komst en inbreng op deze avond en sluit de bijeenkomst om 20.50 uur.