

GEMEENTEWERKEN 's-HERTOGENBOSCH

ONTWERP-BESTEMMINGSPLAN ZUID-WILLEMSVAART - AA

TOELICHTING.

Blz.

INHOUDSOPGAVE

1

Voorwoord

Ontwikkeling van het plan

Opbouw van de toelichting

1.	<u>Inleiding.</u>	4
1.1.	Aanleiding tot en doel van het plan	4
1.2.	Begrenzing van het plangebied en vigerende plannen	4
2.	<u>Beleidsuitgangspunten.</u>	6
2.1.	De betekenis van de hoofddoelstelling van het Structuurplan voor de Binnenstad in relatie tot de te onderscheiden ruimtelijke en functioneel samenhangende gebieden, in dit geval het binnen- stedelijk randgebied	7
2.2.	Uitgangspunten m.b.t. de gewenste ontwikkeling inzake vormstructuur, functiestructuur en gebruik openbare ruimte Zuid-Willemsvaart - Aa	9
2.3.	Actieplan	11
2.4.	Nota Markante gebouwen	12
3.	<u>Inventarisatie.</u>	14
3.1.	Historische ontwikkeling	14
3.2.	Functiestructuur	18
3.3.	Vormstructuur	22
3.4.	Gebruik openbare ruimte	28
4.	<u>Problemen en knelpunten.</u>	35
4.1.	Algemeen	35
4.2.	Problemen en knelpunten per deelgebied	37

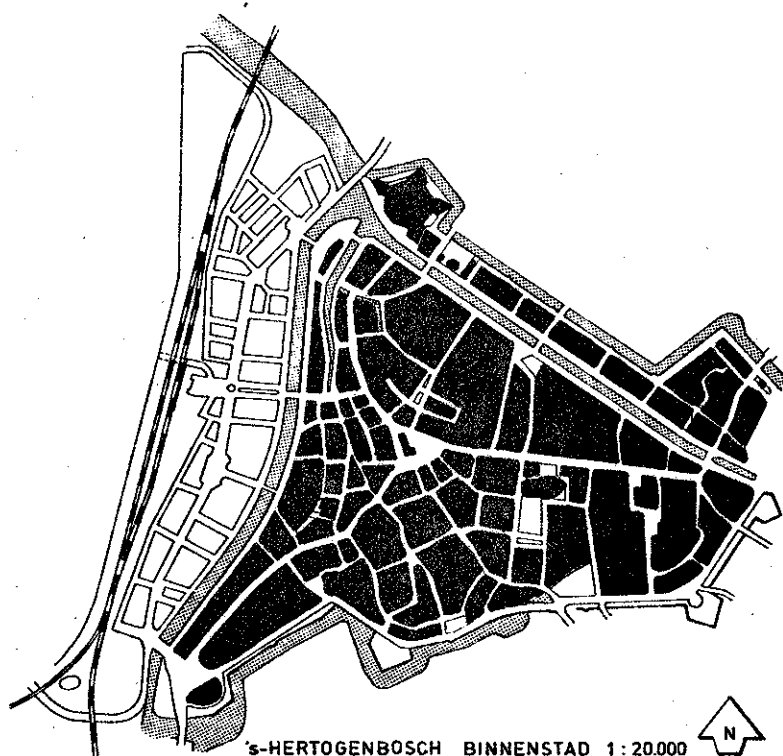
	Blz.
5. <u>Planontwikkeling.</u>	42
5.1. Algemeen	42
5.2. Deelgebied 1, Citadel en Kruithuis met omgeving	43
5.3. Deelgebied 2, tussen de Vliertstraat en de Berne- straat	47
5.4. Deelgebied 3, Hinthamereinde en omgeving	56
5.5. Gebruik openbare ruimte	65
5.6. Het kanaal	68
 6. <u>Geluidsaspecten.</u>	 70
6.1. Algemeen	70
6.2. Wegen met een geluidzone	70
6.3. Verplichting in te stellen akoestisch onderzoek	72
6.4. Grenswaarde van geluidsniveaus	73
6.5. Te verwachten geluidsniveaus buiten aan de gevel	74
6.6. Toetsing van het bestemmingsplan aan de Wet Geluidhinder	75
6.7. Beschikking hogere waarden en aanvullende geluids- voorschriften	81
 7. <u>Planomschrijving bestuurlijk-juridische verant- woording.</u>	 86
 8. Economische uitvoerbaarheid	 89
 9. Vooroverleg/inspraak	 92

GEMEENTE 's-HERTOGENBOSCH.

bestemmingsplan "Zuid-Willemsvaart - Aa".

INHOUD.

1.	Toelichting.	
2.	Voorschriften.	
3.	Kaarten.	
	plankaart 1, bestemmingen	47.403
	plankaart 2, kappenkaart	46.681
	plankaart 3, gevelwanden	46.523
	bestaande functiekaart	46.684
	bestaande ruimtelijke structuur	46.685
	contourenkaart	46.486
	kwaliteitskaart	50.179



1. Inleiding.

1.1. Aanleiding tot en doel van het plan.

Doel van het bestemmingsplan is de verschillende beleids-uitgangspunten met betrekking tot de ruimtelijke en functionele ontwikkeling van een deel van de binnenstad te integreren en een juridische basis te geven. Daardoor is het mogelijk sturend op te treden op plaatsen waar ontwikkelingen uit de hand dreigen te lopen. Daar waar er sprake is van handhaving van het bestaande, ligt het accent van de regelingen op beheersaspecten, voor de overige gebieden gelden ontwikkelingsregelingen.

In beide gevallen gaat het erom de burger de nodige duidelijkheid en rechtszekerheid te bieden. In dit opzicht is het bestemmingsplan Zuid-Willemsvaart - Aa een logisch vervolg op het Structuurplan voor de Binnenstad, dat door de gemeenteraad is vastgesteld bij het besluit van 13 juni 1980.

Verder is het gemeentebestuur verplicht een bestemmingsplan vast te stellen voor die delen van de binnenstad, die bij beschikking van 21 december 1972 van de staatssecretarissen van Cultuur, Recreatie en Maatschappelijk Werk en van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening zijn aangewezen als Beschermd Stadsgezicht als bedoeld in artikel 20 van de Monumentenwet.

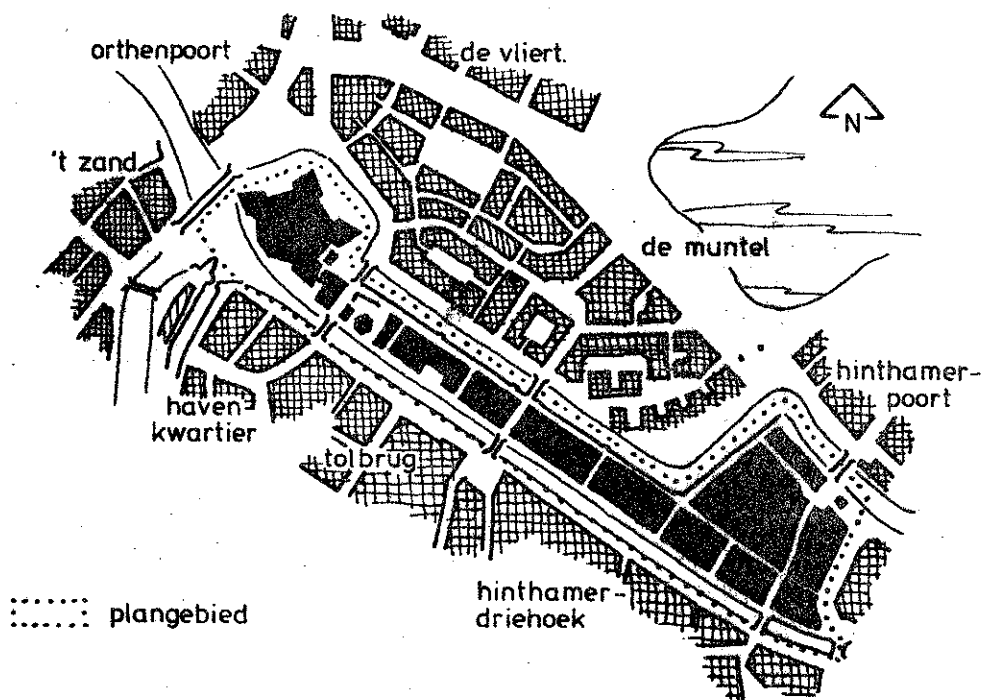
Voor de hand liggend is het daarbij ook die gebieden te betrekken, waarvoor door de gemeenteraad in mei 1975 bij de minister van C.R.M. uitbreiding van het beschermd stadsgezicht is aangevraagd.

Deze gebieden tezamen beslaan het gehele gebied.

1.2. Begrenzing van het plangebied en vigerende plannen.

De ligging van het langgerekt gebied Zuid-Willemsvaart - Aa wordt gekenmerkt door een geïsoleerde ligging tussen de stadswallen en de Zuid-Willemsvaart.

Vormen de stadswallen een natuurlijke scheiding met de woonbuurten De Muntei en De Vliert, waarbij de binnenstadsrand duidelijk herkenbaar is, de Zuid-Willemsvaart verstoort in sterke mate de relatie met de rest van de binnenstad.



Begrenzing van het plangebied.

De begrenzing van het plan komt overeen met de gebiedsindeling zoals die bepaald is door de gemeenteraad bij de vaststelling van het structuurplan voor de binnenstad.

De grens loopt aan de noordoost-zijde over de as van de rivier de Aa, aan de oostzijde over de Oostwal en aan de zuidwest-zijde en westzijde over de bovenzijde van het zuidelijke talud van de Zuid-Willemsvaart.

De begrenzing aan noordoost, oost- en westzijde vormt tevens de grens van het binnenstadsgebied.

Vigerende plannen.

Het plangebied Zuid-Willemsvaart-Aa overlapt voor een klein gedeelte het bestemmingsplan Sint Antoniegaarde, vastgesteld bij raadsbesluit d.d. 27 oktober 1978, bijlagen nr. 272, goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant d.d. 19 december 1979, G nr. 242350, onherroepelijk geworden d.d. 28 april 1980. Het betreft hier Sluis 0 als huidig onderdeel van het kanaal Zuid-Willemsvaart.

Wegens de geplande omlegging en eventuele latere gevolgen is het kanaal in zijn geheel, voor wat betreft de binnenstad in het bestemmingsplan Zuid-Willemsvaart-Aa opgenomen.

Om al tijdens de periode van planvoorbereiding de nodige bescherming te kunnen geven c.q. op de totstandkoming van bestemmingsplannen te anticiperen, is door de gemeenteraad een voorbereidingsbesluit genomen, dat geldt voor de gehele binnenstad. Daar het hier gaat om een gebied dat is gelegen binnen het structuurplan voor de binnenstad, heeft het voorbereidingsbesluit een werkingsduur van twee jaar. Het eerste voorbereidingsbesluit dateerd van 25 september 1980. De gemeenteraad heeft op 29 september 1983 een nieuw voorbereidingsbesluit genomen.

2. Beleidsuitgangspunten.

In het structuurplan wordt uitdrukkelijk gekozen voor voortzetting van de in gang zijnde ontwikkeling, die heeft geleid tot een sterk en aantrekkelijk centrum voor de regio op cultureel, economisch en sociaal-maatschappelijk gebied.

Verdere versterking dient te worden nagestreefd.

Een levendige binnenstad is bij uitstek de plaats, waar mensen op diverse deelterreinen van het maatschappelijk leven elkaar "ontmoeten"; waar wordt gewinkeld, deelgenomen aan manifestaties en velerlei recreatieve, culturele, economische en maatschappelijke contacten in min of meer grote getale worden onderhouden. De binnenstad vervult als zodanig een essentiële functie voor de grotere stedelijke gemeenschap en voor de regio.

Het Actieplan 1983 moet gezien worden als een verlengstuk van het Structuurplan 1980 en geeft mede uitvoering aan de voorgenomen activiteiten zoals die zijn neergelegd in het Beleidsplan in Hoofdzaken. Een kostenindicatie ontbrak echter in dit uitvoeringsschema. Het Actieplan beoogt naast een actualisering een nadere uitwerking van het in het Structuurplan opgenomen uitvoeringsschema te voorzien in een financieel dekkingsplan. In dit hoofdstuk is naast een beknopte omschrijving van de doelstelling van het Actieplan een lijst opgenomen van projecten die gelegen zijn binnen het plangebied Zuid-Willemsvaart - Aa, respectievelijk de uitgevoerde projecten sinds vaststelling van het Structuurplan 1980, projecten in voorbereiding c.q. uitvoering en nieuwe projecten.

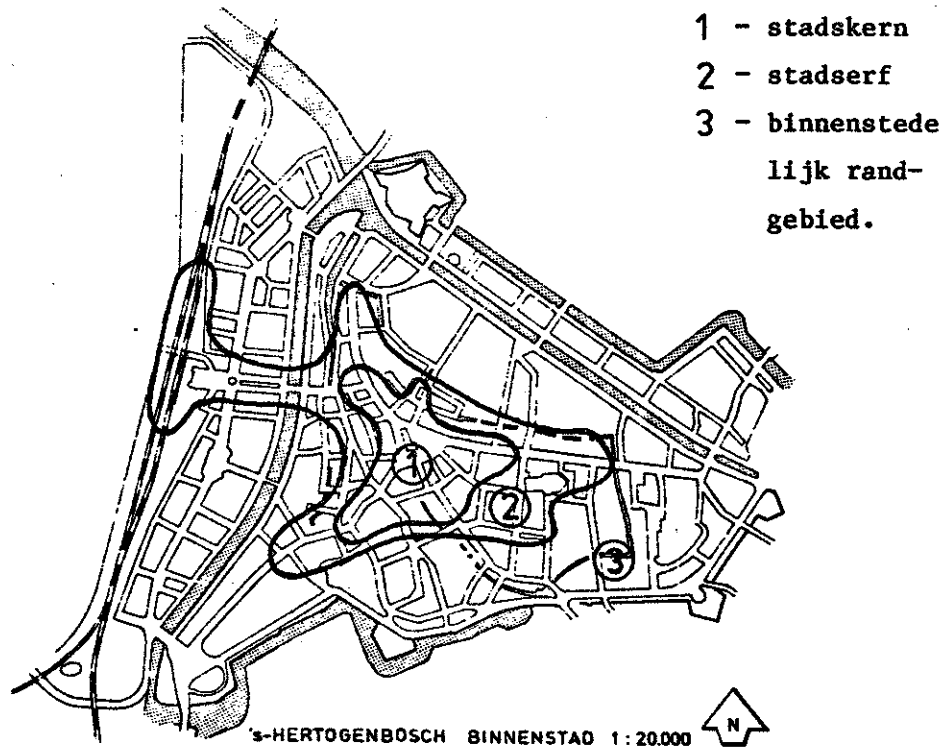
De Nota markante gebouwen is van een gelijke strekking als het Actieplan, maar concentreert zich op de situatie van de grote markante gebouwen in de binnenstad. Gesteld wordt, dat deze versneld hun functie verliezen en dat een vervangende functie zo snel als mogelijk gevonden dient te worden.

Hiertoe is een databank opgericht, die een overzicht van de basisgegevens, evenals de ruimtebehoeften in de binnenstad registreert. Tevens wordt een geregeld contact onderhouden met de eigenaren en eventuele gebruikers van gebouwen omtrent functie-ontwikkelingen en worden de plaatselijke makelaars en projectontwikkelaars van deze initiatieven op de hoogte gebracht en om medewerking gevraagd.

Om dit beleid kracht bij te zetten, wordt de eigenaar de mogelijkheid van een haalbaarheidsstudie aangeboden, wordt de mentaliteitswijziging bevorderd en het verwervingsbeleid gehanteerd om te komen tot behoud van de markante gebouwen van de binnenstad.

2.1. De betekenis van de hoofddoelstelling van het Structuurplan voor de Binnenstad in relatie tot de onderscheiden ruimtelijk en functioneel samenhangende gebieden, in dit geval het binnenstedelijk randgebied.

Bij het uitwerken van het toekomstige binnenstadsbeleid zal de tweeledigheid van de functiestructuur van de binnenstad -- het voorkomen van de centrumfunctie naast de woonfunctie -- duidelijk onderkend moeten worden. De binnenstad kan, benaderd vanuit de centrale positie van dit stadsdeel voor stad en regio, in een aantal ruimtelijk en functioneel samenhangende gebieden (zones) worden verdeeld. Het ontwerpbestemmingsplan Zuid-Willemsvaart-Aa ligt binnen de buitenste zone; het zogenaamde "binnenstedelijk randgebied".



Ruimtelijk en functioneel samenhangende gebieden.

Binnenstedelijk randgebied.

Het binnenstedelijk randgebied zal ook in de toekomst een minder verweven multi-functioneel karakter dragen. De relatief talrijke grootschalige en niet-centrumgebonden vestigingen zullen in de loop der jaren voor een gedeelte kunnen worden uitgewisseld voor activiteiten, welke de binnenstad als ontmoetingscentrum steunen, maar vooral zal het wonen in aanmerkelijke mate worden bevorderd.

Het wonen zal zich niet tot min of meer geïsoleerde woninggroepen behoeven te beperken, noch tot verdiepingen. Hier wordt gestreefd naar realisering van samenhangende woongebieden (clusters) met een zo groot mogelijk draagvlak.

Deze woongebieden dienen voldoende ruimte te bieden voor voorzieningen (waaronder groen-, speel- en buurtvoorzieningen), waardoor een goed woonklimaat voor de verschillende categorieën van de bevolking, met name huishoudens met kinderen, kan worden geboden.

In het binnenstedelijk randgebied zal een ontwikkeling worden gestimuleerd, waarbij bepaalde gedeelten, welke aansluiten op het stadserf (uitlopers) en een rol moeten spelen ten aanzien van de bereikbaarheid daarvan, ook andere, zij het beperkte, functiemogelijkheden behouden, zoals publiekgerichte kantoren, dienstverlenende instellingen, onderwijsinstituten, (kleine) handelsbedrijven, ambachtelijke bedrijven en beoefenaars van vrije beroepen.

Bij de stedenbouwkundige invullingen ter plaatse van de al dan niet braakliggende parkeerterreinen binnen het plangebied aan de Prins Bernhardstraat, Beurdsestraat en aan de Zuidwal dient de inpassing van nieuwe gevarieerde bebouwing met grote zorg te geschieden, mede gezien het vaak grootschalige karakter van de hedendaagse planontwikkeling. De bebouwing zal zich moeten voegen in de schaal van het binnenstedelijk weefsel en afgestemd moeten zijn op de eigen identiteit van de afzonderlijke gebieden.

2.2. Uitgangspunten met betrekking tot de gewenste ontwikkelingen, inzake vormstructuur, functiestructuur en gebruik openbare ruimte Zuid-Willemsvaart - Aa (ontleend aan het Structuurplan voor de binnenstad 1980).

Vormstructuur.

1. Verdere rehabilitatie en vernieuwing van dit gebied met behoud van structurele en historisch waardevolle elementen.
2. Herstel en restauratie van het Hinthamereinde als centrale ader in het oostelijke plandeel.
3. Verdere nieuwbouwonwikkelingen stimuleren op basis van het principe van het gesloten bouwblok.
4. Behoud, restauratie en verbetering van het gebruik van karakteristieke elementen in het plangebied zoals stadswallen, Citadel, Kruithuis e.o.
5. Verbetering van de verschijningsvorm van de Van Berckelstraat als toegang tot de binnenstad.
6. Behoud van de karakteristiek van de verschijningsvorm van het kanaal.

Functiestructuur.

1. Handhaving van een menging van functies aan Hinthamereinde en Van Berckelstraat (winkelen, wonen en werken).
2. Uitbreiding van de woonfunctie door sanering van industriële en andere milieuhinderlijke bedrijven.
3. Een beperkte menging van het wonen met andere functies (m.n. ambachtelijke bedrijven) moet worden geaccepteerd.
4. Wegens het geconcentreerde wonen verdient het woonmilieu in dit gebied bijzondere aandacht. Te denken is aan speelvoorzieningen en groen.
5. Het stimuleren van de cultureel-recreatieve gebruikswaarde van Citadel en Kruithuis.

Gebruik openbare ruimte.

1. Realisering van een wandelroute langs de stadswallen.
2. Zo mogelijk realisering van een semi-openbare looproute over de Citadel naar de Vaaltweg en de Citadel als wandelgebied bruikbaar maken.
3. Zo mogelijk doortrekken van het St. Andriesstraatje naar de Oostwal voor voetgangers en ter ontsluiting van enige parkeergelegenheid.
4. Realisering van een voetgangersverbinding over de Zuid-Willemsvaart ter hoogte van Kanaalstraat of Bernestraat eventueel in samenhang met een voetgangersverbinding tussen een toekomstig parkeerterrein langs de Pelssingel en de binnenstad.
5. Herinrichting van het Watertorenplein en omgeving.
6. Handhaving van Zuid-Willemsvaart (gedeelte Van Berckelstraat-Sluis 0) en Citadellaan, Van Berckelstraat en Hinthamereinde als tangent langs resp. toeleidende route naar de binnenstad met dien verstande, dat de omvang van de functie van de Van Berckelstraat voor het gemotoriseerde verkeer beperkt dient te blijven.
7. Handhaving van verbinding tussen Van Berckelstraat en Citadellaan als routemogelijkheid van binnenstedelijk belang voor alle verkeer.

8. Uitbreiding van parkeergelegenheid voor belanghebbenden in dit plangebied door realisering van parkeergelegenheid onder bebouwing bij alle toekomstige woningbouw van enige omvang in dit gebied.
9. Handhaving van de parkeergelegenheid langs de Zuid-Willemsvaart.
10. Streven naar een vermindering en zo mogelijk onttrekking van de functie van het kanaal voor de beroepsvaart.

2.3. Actieplan voor de Binnenstad 's-Hertogenbosch 1983.

Het binnenstadsbeleid dient primair in belangrijke mate te zijn gestoeld op behoud van bestaande kwaliteiten en het voorkomen van verlies van waardevolle zaken. Conditionering, stimulering en activering van ideeën, wensen, initiatieven, financiële risico's etc. van de eigen Bossche bevolking en van particuliere ondernemers staat daarbij mede centraal. Desalniettemin zal het gemeentebestuur zelf "complementair" eigen binnenstadsactiviteiten krachtig blijven ontwikkelen, vooral daar waar het particulier initiatief achterwege blijft, ten einde een, zoals in het Structuurplan omschreven, evenwichtige ontwikkeling van de binnenstad ook op onderdelen zeker te stellen en de doelmatigheid te bevorderen.

Bedoeling van het actieplan is een geactualiseerd inzicht te geven in mogelijke acties, die van gemeentewege ondernomen kunnen worden om, tezamen met het begeleiden en stimuleren van particuliere initiatieven te komen tot de uitvoering van het gewenste ruimtelijke orderingsbeleid voor de binnenstad. Als dusdanig moet het actieplan als een verlengstuk van het Structuurplan beschouwd worden.

A. uitgevoerde projecten sinds vaststelling Structuurplan 1980.

- instandhoudingsregeling Kasterenstraten.
- Hofstad 2e fase.
- nieuwbouw en verbouw firma Lieven, Oostwal.
- herinrichting Hinthamereinde, Watertorenplein (Aastraat)-Oostwal.

- doortrekking St. Andriesstraat.
- bedrijfssluitingen Nederveen, Rouppe v.d. Voort, Bogamgarage.
- aanleg wandelroute langs stadswal.
- herinrichting, riolerings, bestrating. Muntelwal-Noordwal-Kasterenwal.
- restauratie stadswallen.

B. projecten in voorbereiding/uitvoering (per 1-6-1983).

- restauratie Citadel (rijksarchief wandelpad op wal).
- Hofstad 4e fase (Capsulefabriek).
- woningbouw Nederveen.
- herinrichting, uitbreiding Kruithuis, Vliertstraat.
- restauratie/nieuwbouw Aastraat.
- instandhoudingsmaatregelen Watertoren.
- woningbouw Pulverplaats (afronding Hofstad).
- restauratie Hinthamereinde 59/63.
- restauratie Muntelstraat 14/16.
- uitbreiding parkeren Zuid-Willemsvaart.

C. nieuwe projecten (nog niet in voorbereiding).

- woningbouw Rouppe v.d. Voort.
- stadsvernieuwing Krommeweg e.o. (afronding Hofstad).
- reconstructie Citadellaan-Orthenseweg.
- Van Berckelstraat.
- herinrichting Van Berckelstraat (radiaal-Noord).
- uitbreiding parkeerareaal Pelssingel.
- restauratie div. historische panden Hinthamereinde.

2.4. Nota markante gebouwen 1983.

De nota moet evenals het actieplan gezien worden als een verdere uitwerking van het Structuurplan voor de Binnenstad, waarin gesteld wordt dat voor kerkgebouwen en andere grote gebouwen zoals scholen, kantoren, fabrieken enzovoorts, wanneer hun functie geheel of gedeeltelijk vervalt, er voor zover als mogelijk een vervangende functie gezocht dient te worden.

Het levendige beeld en de structuur van de historische binnenstad wordt mede bepaald door de vele nog aanwezige monumenten en beeldbepalende panden. Markante historische gebouwen leveren hierbij een specifieke bijdrage, omdat zij veelal ruimtelijke hoogtepunten vormen in het stadsbeeld en tevens bijdragen aan de oriëntatie, herkenning en representatie. Voorop staat het streven om de levensvatbaarheid voor deze bouwwerken te bewerkstelligen, hetgeen betekent de reële mogelijkheid geven van nieuwe bestemmingen/functies te onderzoeken.

De uitgangsgedachte is, markante gebouwen zoals hiervoor bedoeld betere kansen op behoud te bieden.

Het ligt in de bedoeling een databank op te richten waarmee de nodige basisgegevens verzameld worden in een centraal registratiesysteem. Hierdoor wordt enig inzicht verkregen om een eerste selectie te kunnen uitvoeren bij het zoeken van een voor een specifieke functie geschikt gebouw.

Op deze wijze wordt er een relatie gelegd tussen vraag en aanbod van ruimten en functies. Daarnaast dient er regelmatig overleg gevoerd te worden met eigenaren, gebruikers, makelaars en projectontwikkelaars om door middel van bevordering van haalbaarheidsstudies en mogelijke financiële bijdragen te komen tot een prioriteitsstelling die jaarlijks geactualiseerd dient te worden.

Voor zover deze gebouwen in het plangebied Zuid-Willemsvaart - Aa voorkomen, zijn ze hieronder vermeld. De voorkomende gebouwen zijn zoveel als mogelijk binnen het ontwerpbestemmingsplan Zuid-Willemsvaart - Aa gewaarborgd.

Nr. Benaming	Eigenaar	Toekomstbeeld
5. Watertoren	Gemeente	Wijziging gebruik te verwachten
15. Citadel	Rijk	Wijziging gebruik niet te verwachten
16. Kruithuis	Gemeente	Wijziging gebruik niet te verwachten
17. Bedrijfskantoor en 2 voorwoningen Roupe v.d. Voort	Particulier	Wijziging gebruik te verwachten

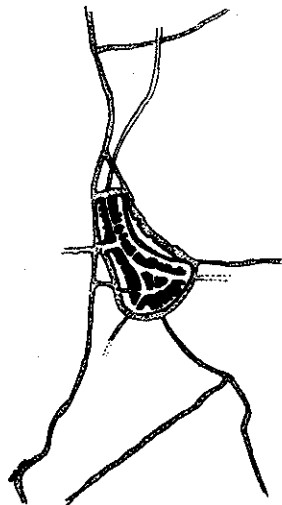
3. Inventarisatie.

3.1. Historische ontwikkeling.

Ontwikkeling tot + 1500.

Het terrein was van oorsprong laaggelegen, waarbij, na de ommuring, de afwatering geregeld werd via een stelsel van sloten die in zijtakken van de Binnendieze uitmondde.

Een van deze Binnendieze-takken is thans nog in gedempte vorm als Krommeweg herkenbaar. Deze op primitieve manier watervrij gemaakte terreinen kwamen in het bezit van kloosters en schutterijen en konden slechts als weiden en beemden benut worden. Alleen langs de hoger gelegen uitvalswegen richting Hintham en Orthen was bebouwing mogelijk.



EERSTE VESTINGSTAD
12^e - 13^e EEUW

Ontwikkeling van + 1500 tot begin 17e eeuw.

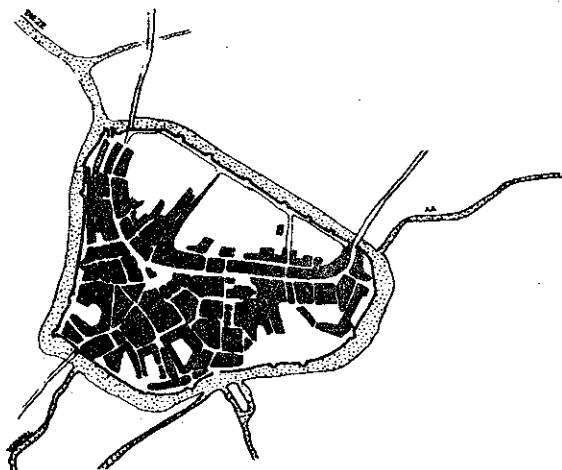
Omstreeks 1500 werd de uitloper van het Hinthamereinde binnen de stadsmuren getrokken, waarbij de walmuur, de Pulvertoren en de stadspoort, de Pijnappelpoort genoemd, die ter hoogte van het St. Andriesstraatje op het Hinthamereinde stond, hun functie verloren.

De nieuwe stadsmuur werd -- in tegenstelling tot de middeleeuwse muur met weergang langs de Noordwal -- als grondkering gebouwd.

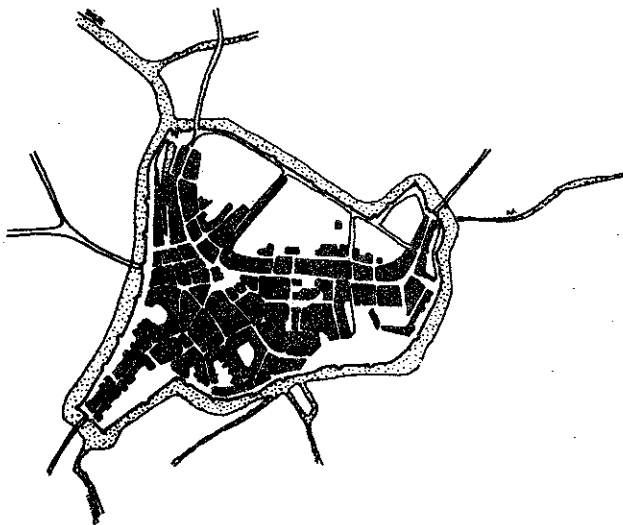
In de nieuwe muur werd een grote poort met voorpoort gebouwd ter plaatse van de huidige Aastraat. De huizen langs de hoofdstraat kregen eerst nu een meer definitief karakter (stenen huizen).

De smalle diepe achtererven, die liepen van straat tot straat of wal, werden als moestuinen ingericht. Mogelijk waren hier tevens enkele kleine bedrijfjes gevestigd.

In het midden van de 16e eeuw zijn de gronden langs de muren opgehoogd en verbreed, zodat een brede wal ontstond, die thans langs de Muntelwal in de vorm van hoogteverschil nog herkenbaar is.



VESTINGSTAD NA DE STADSUIT-
BREIDING VAN 1250-1351



VESTINGSTAD 16^e EEUW

De 17e en 18e eeuw.

In het begin van de 17e eeuw werd achter op de beemd van Geertrui het Kruithuis gebouwd. Door een aanzienlijke terreinophoging bevindt het grootste gedeelte van het muurwerk zich thans onder het maaiveld. Tien jaar na de bouw van het Kruithuis werd 's-Hertogenbosch door Frederik Hendrik veroverd. Om de stad in bedwang te houden werd ter plaatse

van de Orthenpoort het fort Willem Maria, beter bekend als Citadél, gebouwd. De zuidelijk hiervan gelegen bebouwing aan de Orthenstraat werd gesloopt omwille van het schootsveld. De Orthenpoort werd gereduceerd tot een bescheiden uitgang en enige tientallen meters oostwaarts ter plaatse van de huidige Muntelbrug gebouwd.

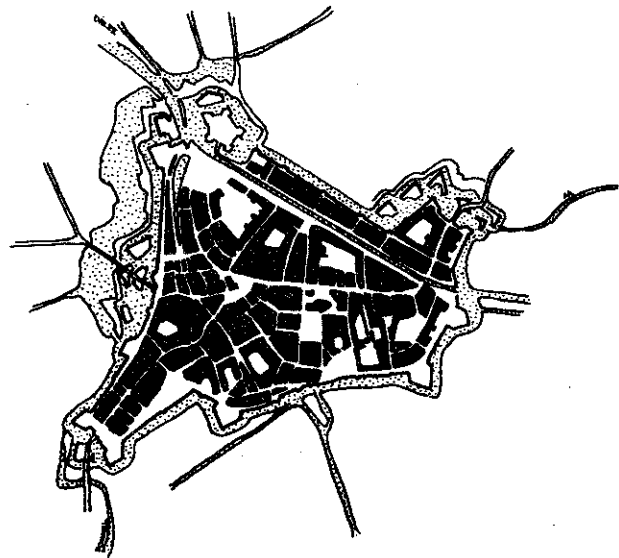
De Hinthamerpoort werd in 1739 niet onaanzienlijk versterkt door voorwerken. Enige jaren daarna is de oude Hinthamerpoort, "de Pijnappelpoort", gesloopt en de bijbehorende stadsgracht gedempt.

De Pulvertoren in de Hofstad is bij het slechten van de binnenwal aanvankelijk gehandhaafd en heeft tot het midden van de 19e eeuw dienst gedaan als kruittoren. In de loop van de 17e en 18e eeuw zijn de grotendeels laaggelegen gronden opgehoogd en vooralsnog schaars bebouwd gebleven. Ook op de achtererven van de panden aan het Hinthamereinde ontwikkelde zich tegen het eind van de 18e eeuw een groeiende bedrijvigheid.

De 19e eeuw.

De aanleg van de Zuid-Willemsvaart in de jaren 1822-1826 is mede van grote invloed geweest op de ontwikkeling van het plangebied. Ten tijde van de aanleg van het kanaal werden ook sloopwerkzaamheden verricht, waardoor het Hinthamereinde in tweeën werd gedeeld.

De rivier de Aa, die via de Kleine Hekel in de Oostwal de stad binnenstroomde, werd via de stadsgracht buitenom geleid. Ter plaatse van de



VESTINGSTAD 19^e EEUW

voormalige Zwijmelbrug over de Binnendieze kwam een brug over het kanaal, tevens werden er bruggen geslagen ter hoogte van de Kasterenwal en het Kruithuis ter ontsluiting van het gebied tussen de stadswal en het nieuwe kanaal. Een en ander heeft niet verhinderd, dat een sterk van de binnenstad gescheiden gebied ontstond. Ter hoogte van het Hinthamereinde werd een schutsluis aangelegd, die voor de nodige handelsactiviteiten zorgde. Langs de noordzijde van het kanaal vestigden zich in de loop van de tweede helft van de 19e eeuw diverse industrieën. Vooral de ijzerindustrie was goed vertegenwoordigd met de firma's Rouppe van der Voort en Lewin langs de Kanaaldijk, G. van Gerve aan de Krommeweg (1843) en de firma G. Dufay en Co aan de Noordwal.

Andere industrieën waren de margarinefabrieken van Nederveen en Albers, de wasserij van Douay en de sigarenfabriek van Houtman aan de Noordwal. Aan het Hinthamereinde handhaafden zich de kleinschalige bedrijfjes, zoals een boekbinderij een branderij en dergelijke.

Op het perceel Hinthamereinde 43 werd de tramremise van de stoomtrammaatschappij gehuisvest.

Deze groeiende handel en nijverheid trok veel arbeiders aan. Eerst in 1862 werd iets aan de steeds schrijnender wordende woontoestanden van de arbeidersgezinnen gedaan.

De Vereniging ter Verbetering der Arbeiderswoningen liet in dat jaar 18 woningen in de Hofstad bouwen. In 1871 gevolgd door 60 woningen (de zogenaamde Nieuwe Hofstad). In 1889 werden door de Bossche Bouwmaatschappij 72 woningen langs de Muntelwal gebouwd. Enige jaren ervoor, in 1883, hadden J.F.H. en P.J.G. Aerden, langs de Noordwal en de Poort van Aerden, woningen laten bouwen.

Ook langs de Kasterenwal, de Aawal en de Kanaalstraat werden tegen het eind van de 19e eeuw arbeiderswoningen gebouwd.

De 20e eeuw.

Na het eerste decennium van onze eeuw resteerden vrijwel geen open plekken meer in dit gebied. De karakteristieke verschijningsvorm als arbeiders- en industriebuurt was hier mede oorzaak van.

Onbebouwd bleven de binnenterreinen achter de beide zijden van het Hinthamereinde en een deel van het gebied rondom het Kruithuis. In de jaren dertig zijn ten slotte ook nog enkele van deze plekken bebouwd geraakt met woningen (Citadellaan en Oostwal).

Nadat de stadswallen, ingevolge de opheffing van de Vestingwet van 1874, hun functie verloren hadden, breidde de stad zich uit buiten de wallen. Vanaf 1914 werden woningen gebouwd langs de buitenzijde van de Oostwal en in de Muntel. Ter ontsluiting van deze woonwijken werden enige bruggen over de Aa aangelegd en diende de stadsmuur geslecht en de gracht langs de Oostwal gedempt te worden.

Na de tweede wereldoorlog trad er een verval op van de buurt.

De te kleine en dicht op elkaar gebouwde constructief slechte arbeiderswoningen tussen de grote milieuhinderlijke bedrijven voldeden niet meer aan de bouw- en wooneisen.

Vanaf ongeveer 1970 is er een saneringsproces gaande, waarbij een aantal fabrieken is opgeheven en bijna alle arbeiderswoningen zijn gesloopt.

Hierop volgde een vergaand stadsvernieuwingsproces binnen het gebied, primair gericht op de verbetering en versterking van de woonfunctie.

3.2. Functiestructuur.

Bij de aanleg van de Zuid-Willemsvaart kreeg het gebied in eerste instantie de functie van industrieterrein met veelal arbeiderswoningen. Zoals eerder opgemerkt onder het hoofdstuk Historische ontwikkeling, is er binnen het gebied vanaf 1970 een vergaand saneringsproces op gang. Dit proces wordt gekenmerkt door een teruggang van de functie "werken" en de opkomst van de functie "wonen". Deze ontwikkeling is in overeenstemming met de doelstellingen genoemd in het "Structuurplan voor de Binnenstad".

In 1978 omvatte het gebied totaal 84 vestigingen van bedrijven en detailhandel met 724 werkzame personen. Door het verdwijnen van (merendeels grote) bedrijven zal de werkfunctie in de toekomst verder worden teruggedrongen. Momenteel omvat het plangebied nog 75 vestigingen, waarvan 37 bedrijven en 38 detailhandel, met in totaal 537 werkzame personen. Naast de daling van het aantal vestigingen is er binnen het plangebied een daling geconstateerd van het aantal inwoners.

	1960	1971	1980
Aantal inwoners 1)	2599	1570	1228
Aantal woningen	728	555	509
Gemiddelde woningbezetting	3,57	2,83	2,41

1): exclusief gestichtsbevolking.

De daling van het aantal inwoners in de periode 1960-1980, tot ongeveer de helft van het oorspronkelijke aantal, is voor 38% veroorzaakt door vermindering van het aantal woningen en voor 62% door een daling van de gemiddelde woningbezetting.

<u>Bezetting bewoonde panden per 1-1-1980.</u>		
<u>Omschrijving</u>	<u>Totaal woningen</u>	<u>totaal personen.</u>
woningen met 1 persoon	162	162
woningen met 2 personen	149	298
woningen met 3 personen	79	237
woningen met 4 personen	79	316
woningen met 5 personen	26	130
woningen met 6 of meer pers.	13	85
Totaal	508	1.228

Het percentage woningen dat door 1 of 2 personen wordt bewoond is 61, hetgeen nagenoeg gelijk is aan het gemiddelde van de totale binnenstad 62%, het stedelijk gemiddelde is 46%. Dit betekent dat de kleine huishoudens in dit plangebied sterk zijn vertegenwoordigd.

Leeftijdsofbouw per 1-1-1980 (incl. en excl. gestichtsbevolking).					
leeftijdsgroep	incl.	excl.	leeftijdsgroep	incl.	excl.
0 - 4	78	77	50 - 54	35	34
5 - 9	75	75	55 - 59	47	44
10 - 14	85	85	60 - 64	34	32
15 - 19	88	86	65 - 69	56	47
20 - 24	168	162	70 - 74	78	64
25 - 29	144	142	75 - 79	97	58
30 - 34	95	94	80 - 84	69	30
35 - 39	64	64	85 - 89	34	11
40 - 44	63	63	90 - 94	16	2
45- 49	58	58	95+	-	-

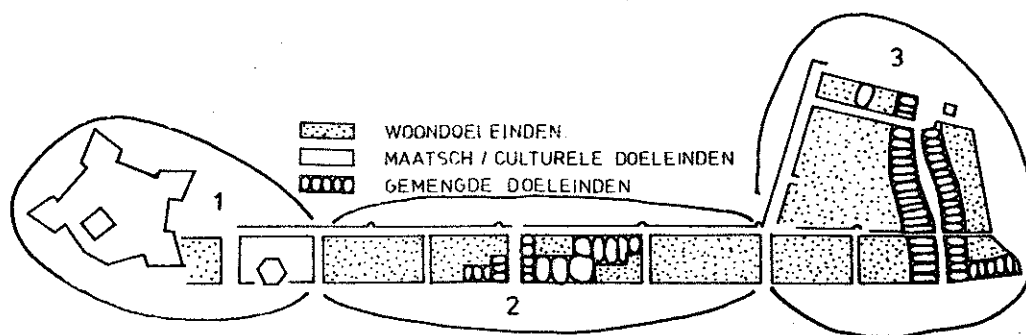
Opvallend is de leeftijdscategorie 0-14 jarigen, welke binnen het plangebied 19,3% bedraagt, voor de binnenstad is dit 10,2% en voor de totale stad 21,1%.

Het totaal aantal woningen bedroeg per 1-1-1980 508 bij 1228 inwoners.

Na 1-1-1980 is er echter een groot aantal woningen bijgebouwd.

Daar komt nog bij, dat er voor nog meer locaties plannen zich in een vergevorderd stadium bevinden.

Voor de beschrijving van de diverse functies is voor het plangebied een driedeling gemaakt.



"Gloable functiestructuur".

plandeel 1. In het meest westelijke deel van het plangebied bevinden zich voor het merendeel de maatschappelijk/culturele voorzieningen, zijnde:

Het Citadél-complex als voormalige kazerne (in restauratie) met fortificaties, het Witte Huis als "Vereniging ter bestrijding van t.b.c.", het Kruithuis als Dienst Beëldende Kunst en Kunstuitleen.

Plandeel 1 wordt doorsneden door de Citadellaan als hoofdontsluiting voor de binnenstad, aan weerszijden van de Citadellaan wordt gewoond (+ 15 woningen).

plandeel 2. Dit langgerekte plandeel omvat hoofdzakelijk wonen in een stedelijke sfeer en wordt in het midden doorsneden door de Van Berckelstraat als één van de hoofdontsluitingen voor de binnenstad voor langzaam verkeer en openbaar vervoer.

De Van Berckelstraat herbergt, zij het op beperkte schaal, winkelveorzieningen, zoals een bakker, fotograaf, vishandel, bloemenzaak, sigarenwinkel, een café en een snackbar; tussen en boven deze voorzieningen wordt gewoond. Direct achter de Van Berckelstraat bevinden zich bedrijven, aan de westzijde een broodbakkerij en een drukkerij en aan de oostzijde een repro-grafisch bedrijf, houthandel, wasserij en een leegstaand complex van een loodfabriek/sanitaargroothandel met een kantoorgebouw.

In de overige delen van dit plandeel wordt gewoond, aan de westzijde 115 woningen op het voormalige Nederveenterrein, Huis ter Aa 120 appartementen, Gervenhof 92 bejaardenwoningen, de Kasterenstraatjes 56 woningen en aan de oostzijde van de Van Berckelstraat ten eerste 111 nieuwere woningen (jaren '70) en 18 woningen van oudere datum.

plandeel 3. Dit plandeel wordt gekenmerkt door het Hinthamereinde als uitloper van de historische radiaal de Hinthamerstraat. Het Hinthamereinde herbergt hoofdzakelijk winkels op buurtniveau, kleine bedrijven naast (boven-)woningen en enkele horecavestigingen. Het geheel fungeert als "ruggegraat" voor de omliggende woongebieden, de Hofstad, Oostwal, gelegen binnen het plangebied en het Eikendonkplein en de Graafsewijk, direct gelegen buiten het plangebied (binnenstad).

Het westelijk gelegen woongebied omvat in de Hofstad 111 Woningwet-woningen, aan de rand van de Hofstad zijn medio 1980 156 woningen en in 1983 nog eens 44 premiehuurwoningen op de hoek Bernestraat (z.o.-zijde) Zuid-Willemsvaart bijgebouwd, zodat het totaal momenteel 311 woningen bedraagt. Rondom de Krommeweg liggen enkele braakliggende terreinen, waarvoor woningbouwplannen in ontwikkeling zijn. In het woonblok, gelegen tussen de Aawal en Muntelstraat bevinden zich 50 woningen.

Het oostelijk gelegen woongebied omvat 32 woningen, een motor- en rijwielhandel en een watersportzaak.

Aan de Zuid-Willemsvaart is er een aantal bedrijven, zoals een taxicentrale, garagebedrijf, dump en aan Sluis 0 een scheepsbevoorradingskantoor, installatiebedrijf, en enkele detailhandelszaken gevestigd; tussen en boven deze vestigingen wordt gewoond.

3.3. Vormstructuur.

Onder vormstructuur wordt verstaan de onderlinge samenhang van het geheel van fysieke elementen waaruit een omgeving is opgebouwd. Voor de stedebouw is de uiterlijke verschijningsvorm daarvan belangrijk.

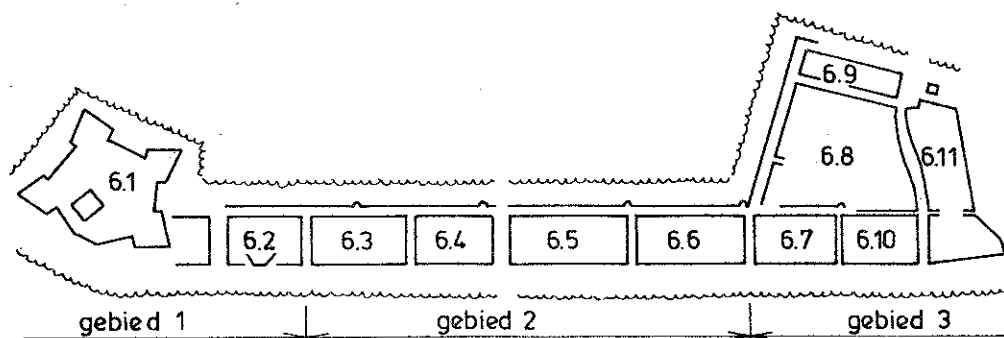
Bij de inventarisatie van het morfologisch gegeven wordt dan ook gelet op de wijze waarop gebouwen van invloed zijn op hun omgeving en de ruimte-ervaring van de ongebouwde omgeving in samenhang met de gebouwde omgeving.

Daarbij kunnen zaken aan de orde komen als het buiten ten opzichte van binnen, openbaar tegenover privé, voorzijde tegenover achterzijde, beslotenheid ten opzichte van continuïteit en schaal van onder andere historisch en stedenbouwkundig waardevolle elementen.

Belangrijke vormbepalende elementen zijn de gerestaureerde stadswallen met de stadsgracht (rivier de Aa) en de Zuid-Willemsvaart. Het oorspronkelijke stratenbeloop was niet evenwijdig of loodrecht op deze stadsgracht, maar kwam voort uit het beloop van de hoofdradialen van de stad.

De twee evenwijdig lopende waterwegen hebben in sterke mate de lineaire structuur van het plangebied bepaald, waarbij het stratenbeloop zich hierop heeft gericht. Haaks op deze lineaire structuur wordt het gebied op drie plaatsen doorsneden: respectievelijk de Citadellaan, de Van Berckelstraat en het Hinthamereinde.

Binnen het plangebied Zuid-Willemsvaart - Aa kunnen qua morfologische structuur drie gebieden onderscheiden worden.



Gebieds- c.q. blokindeling.

1. Het vrij open gebied rondom de Citadel en het Kruithuis.

De Citadel, vroeger door de bevolking spottend "Papenbril" genoemd, is van belang als gedenkteken van de geschiedenis van ons land en van de stad. Het is een voorbeeld van vestingbouw uit de 17e eeuw, nog volgens het oud-Nederlands stelsel gebouwd, maar zonder de daarbij gebruikelijke onderwal. Hoewel in de vorige eeuw de Citadel een tiental jaren na de aanleg van de Zuid-Willemsvaart geschonden werd, waarbij het zuid-westelijke bastion moest verdwijnen, is de aanblik nog steeds imposant te noemen.

Het Citadelcomplex is zowel stedenbouwkundig als bouwkundig gezien een op zichzelf staand plandeel. Het isolement is een gevolg van het feit, dat het complex slechts aan één zijde bereikbaar is. De huidige entree is (overigens niet de oorspronkelijke) nog weinig herkenbaar.

Aan de noordwest-zijde van de Citadellaan, aan de voet van de Citadel, bevinden zich een aantal woningen (gebouwd in 1934) en het "Witte Huis". Het "Witte Huis" is qua bouwstijl in zekere zin uniek voor de binnenstad (het pand is als beeldbepalend aangemerkt. Architectuur stijl Nieuwe Zakelijkheid).

Het Kruithuis is feitelijk gelegen in het tussen de rivier de Aa en het kanaal gelegen plandeel. Qua gebruik, sfeer en bebouwingsprincipe vormt het Kruithuis een uitzondering voor dit gebied. Hier is namelijk sprake van een bestaand, introvert element.

Het Kruithuis ligt met de "rug" naar de binnenstad, waardoor de ingang/voorkant niet direct zichtbaar is, komend vanuit het centrum.

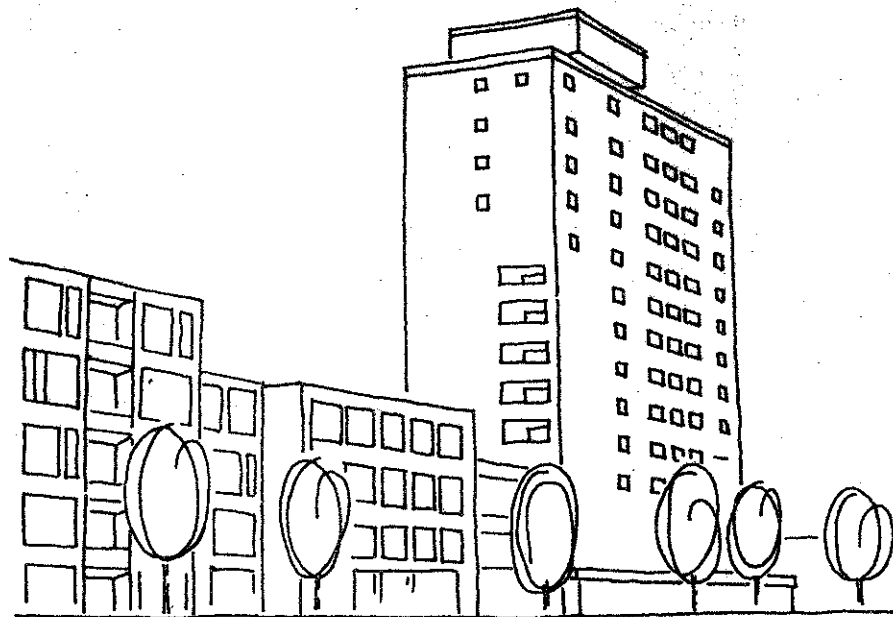
2. Het gebied tussen de Vliertsestraat en de Bernestraat.

Dit langgerekte deel van het plangebied bezit een zeer sterke stedenbouwkundige structuur, namelijk in principe rechthoekige bouwblokken met (horizontaal) gesloten gevelwanden.

Langs de stadswallen benadrukt dit bouwblokgegeven de begrenzing van het binnenstadsgebied.

Een uitzondering hierop vormt het complex Huis ter Aa, Wālstede en Gervenhof, waarbij er sprake is van enkele verticale zeer hoge bouwmassa's in een open groene ruimte. Dientengevolge is Huis ter Aa een erg dominant gebouw.

In het geval van de Kasterenstraatjes wordt van het principe afgeweken door de in het binnenterrein instekende (doodlopende) straatjes. Van een (rondom) gesloten bouwblok met een gedeeltelijk open binnenterrein is hier dus geen sprake.



Wālstede, Gervenhof en Huis ter Aa.

De overige twee bouwblokken zijn nagenoeg geheel dichtgeslibd door de aanwezigheid van grote bedrijven en bestaande fabrieksgebouwen; dit gaat ten koste van de openheid, het groen en het woonmilieu.

3. Het gebied tussen de Bernestraat en de Oostwal.

Het Hinthamereinde met zijn achtergebieden is naar een geheel ander principe geordend. Het Hinthamereinde heeft zijn middeleeuwse strokenverkaveling, die typisch genoemd kan worden voor de Bossche binnenstad, behouden. Karakteristiek zijn hier de smalle, lange kavels, aaneengesloten, vaak met diepe bebouwing, haaks op de gebogen of geknikte rooilijn.

Door deze gebogen of geknikte rooilijn, ontstaat er een gesloten straatbeeld in een wisselend perspectief.



het Hinthamereinde.

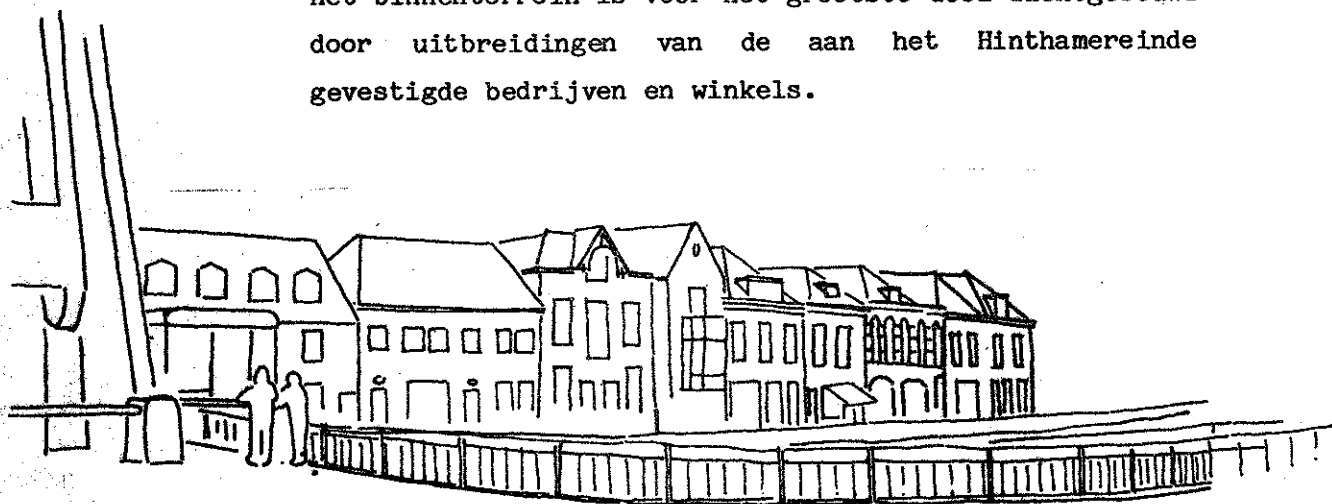
De panden zijn meestal twee, soms drie bouwlagen hoog, met kap, veelal met dakschild. De nok staat hierbij doorgaans loodrecht op de straat, waardoor een zogenaamde "kammenstructuur" ontstaan is. De achterbouwsels zijn onregelmatig.

De achtererven zijn van oorsprong via poortjes en steegjes vanaf de straat bereikbaar. Een aantal van deze poortjes en steegjes is nog aanwezig.

Het gebied aan de noordwest-zijde van het Hinthamereinde, algemeen bekend als de Hofstad, is op twee manieren geordend; het binnengebied doorbreekt het principe van het gesloten bouwblok, omdat er in het stedenbouwkundig concept uitgegaan wordt van doorgaande stedelijke ruimte. Het resultaat bestaat uit een reeks woongebouwen met drie tot vier bouwlagen, waarbij de bovenwoningen via galerijen aan de achterzijde bereikbaar zijn. In een later stadium van de Hofstad is opnieuw het principe van het gesloten bouwblok gekozen; de bebouwing aan de Muntelstraat, Muntelwal en Bernestraat zijn aaneengesloten gebouwd.

De bebouwing aan de Oostwal met zijn gesloten wand vormt, in combinatie met het Hinthamereinde, de Aastraat en Sluis 0, een bouwblok.

Het binnenterrein is voor het grootste deel dichtgebouwd door uitbreidingen van de aan het Hinthamereinde gevestigde bedrijven en winkels.



Sluis 0.

3.4. Gebruik openbare ruimte.

De openbare ruimte wordt deels gebruikt om een bestemming te kunnen bereiken (stroomfunctie) en deels om er te verblijven (verblijfsfunctie).

Van de openbare ruimte met een stroomfunctie wordt gebruik gemaakt door 2 verkeerstypen, te weten:

- doorgaand verkeer
- bestemmingsverkeer.

Het doorgaand verkeer heeft geen bestemming binnen het gebied, doch maakt alleen van de aanwezige infrastructuur binnen het gebied gebruik om een bestemming elders te bereiken.

Het bestemmingsverkeer is te onderscheiden in intern en extern verkeer. Het interne bestemmingsverkeer maakt verplaatsingen tussen twee of meer bestemmingen binnen het gebied, terwijl het extern bestemmingsverkeer een verplaatsing van een bestemming buiten het gebied naar een bestemming binnen het gebied maakt.

Het deel van de openbare ruimte, dat gebruikt wordt om een bestemming te kunnen bereiken (zowel in- als extern), kan gekarakteriseerd worden als "verkeersruimte". Deze ruimte wordt voornamelijk benut voor verkeer, vervoer en parkeren.

Het deel van de openbare ruimte, dat voor andere doeleinden wordt gebruikt als hiervoor genoemd, kan gekarakteriseerd worden als verblijfsruimte. De verblijfsruimte kan onderscheiden worden in - specifieke verblijfsruimte

- verblijfsruimte met een "mengfunctie".

De specificatie verblijfsruimte wordt gekenmerkt door het niet aanwezig (kunnen) zijn van gemotoriseerd verkeer.

Hierbij moet gedacht worden aan speelplekken, groenvoorzieningen etc.

De verblijfsgebieden met een mengfunctie worden gekenmerkt door een inrichting die zodanig is, dat het bestuurders van motorvoertuigen steeds duidelijk is, dat zij hun rijwijze dienen aan te passen aan het verblijfsverkeer (fietzers, voetgangers, spelende kinderen). Daardoor dient het wegprofiel geen lange rechtstanden te bevatten.

De hoofdwegenstructuur.

In de deelnota "Gemotoriseerd Verkeer", die als voorbereidingsnota functioneert voor het op te stellen verkeerscirculatieplan, is de opbouw van het hoofdwegennet binnen de gemeente 's-Hertogenbosch beschreven.

In het westelijke deel van het plangebied ligt de Citadel-laan, die in het hoofdwegennet deel uitmaakt van het tangenstelsel rond de binnenstad en functioneert als ontsluitingsweg (met een verzamel- en verdeelfunctie) van de binnenstad in noordelijke richting.

De Van Berckelstraat vormt een onderdeel van de radiaal-Noord, die in het huidige hoofdwegennet een functie vervult voor de afwikkeling van het verkeer tussen de aangrenzende buurten van de stadsdelen Noord, Muntel/Vliert en de binnenstad. Verder vormt de Van Berckelstraat een onderdeel van de busroute van lijn 2 en 5 (Den Bosch-Noord en Maaspoort) en vervult de Van Berckelstraat een functie voor het langzaam verkeer, als onderdeel van de in de deelnota "Langzaam verkeer" genoemde route Maaspoort - Klokkenlaan - Rompertsebaan - Mgr. Diepenstraat - Jan Schöfferslaan - Jan de la Barlaan - Van Berckelstraat - binnenstad.

Het Hinthamereinde en de Oostwal vormen een onderdeel van de verbindingsroute tussen de gordelweg -- die fungeert als verbindingsweg tussen de diverse stadsdelen onderling (excl. binnenstad) -- en het tangenstelsel.

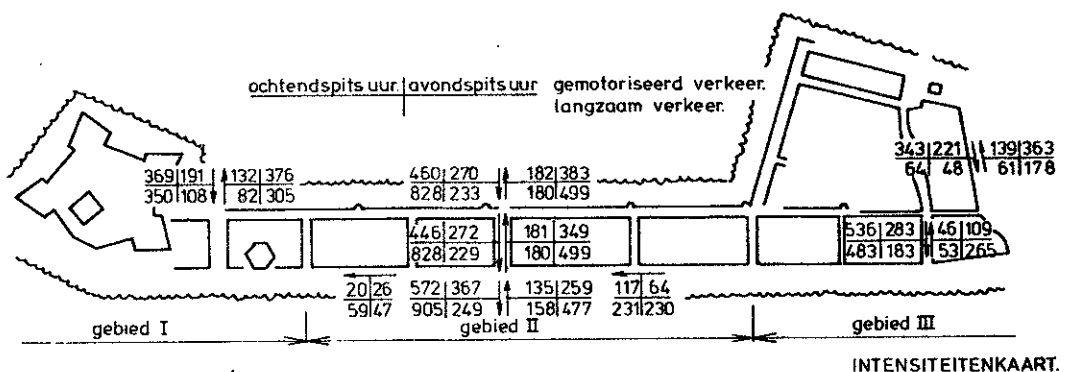
Het Hinthamereinde maakt tevens deel uit van de busroute van de lijnen 3, 6, 7 en 15. Bij geopende Hinthamerbrug rijden de bussen via de Oostwal. Bovendien wordt in de deelnota "Langzaam verkeer" het Hinthamereinde genoemd als onderdeel van de structurele fietsroutes:

1. Van Broeckhovenlaan - Pater v.d. Eijzenstraat - Graafseweg - Hinthamereinde - Hinthamerstraat.
2. Rijnstraat - De Bossche Pad - Hinthamereinde - Hinthamerstraat.

De parallelweg van de Oostwal vormt bovendien een onderdeel van de in voornoemde deelnota vermelde hoofdroute langzaam verkeer, Graafseweg-Hekellaan.

De Zuid-Willemsvaart maakt deel uit van het tangentenstelsel rond de binnenstad. Het gedeelte van de Zuid-Willemsvaart tussen de Van Berckelstraat en de Citadellaan fungeert als ontsluitingsroute tussen de Van Berckelstraat en Citadellaan en als route voor de verkeersrelaties Sluis 0 - Havenkwartier en Sluis 0 - Citadellaan. Bij geopende Kasterenburg maakt het verkeer vanaf de Van Berckelstraat en Sluis 0 richting Kard. v. Rossumplein en Tolbrugstraat tevens van dit gedeelte van de Zuid-Willemsvaart gebruik.

Op onderstaande tekening zijn de verkeersintensiteiten voor zowel gemotoriseerd als langzaam verkeer weergegeven (in avond- en ochtendspitsuur).



Woonstraten met intensiteiten tot max. 150 mvt. in het drukste uur.

Tot deze categorie behoren de volgende straten:

- Vijfertsstraat.
- Kasterenwal.
- Noordwal.
- Muntelwal.
- Aawal.
- Muntelstraat.
- Bernestraat.
- Krommeweg.

Ten gevolge van de optredende verkeersintensiteiten zal in deze straten een beperkte verblijfsfunctie gerealiseerd kunnen worden.

Woonstraten met intensiteiten tot max. 50 mv. in het drukste
uur.

Binnen het plangebied vallen de volgende straten onder deze categorie:

- 1e en 2e Kasterenstraat.
- Kanaälstraat
- Hofstad.

In deze straten zal een volledige verblijfsfunctie gerealiseerd kunnen worden.

Parkeren.

Ten einde een duidelijk beeld te krijgen van de parkeerbalans in de huidige situatie, dient een inventarisatie gemaakt te worden van het woningbestand, het aantal arbeidsplaatsen en het aantal beschikbare parkeerplaatsen (parkeercapaciteit).

Ten einde een indruk te krijgen van de parkeerbehoefte van bewoners en het gebruik van de beschikbare parkeerplaatsen (bezettingsgraad), is gebruik gemaakt van gegevens uit een parkeerduuronderzoek, dat in november 1980 op een donderdag is gehouden en van gegevens uit een nachtelijke parkeertelling, die op 29 april 1980 is gehouden.

Van het Hinthamereinde en het gedeelte van de Zuid-Willemsvaart tussen het Hinthamereinde en de Oostwal zijn geen recente parkeerduurgegevens voorhanden.

Gebied binnen bestem- mings- plange- bied	capaciteit openbare parkeerplaatsen	Intensiteit per parkeer- duurgroep				Bezettingsgraad per parkeerduur- groep				Aantal woningen per 1-1- 1980	Intensiteit nachtelijke parkeertel- ling april 1980	Aantal auto's per wo- ning
		1 kort	2 middel- lang	3 lang	4 totaal	1 kort	2 middel- lang	3 lang	4 totaal			
1	143	29	16	96	141	20,3	11,2	67,1	98,6	+ 20	8	0,4
2	216	36	20	148	204	16,7	9,3	68,4	94,5	+ 200	81	0,4
3	niet volledig											
totaal										+ 510	260	0,51

1. parkeerduurtelling werkdag november 1980 (doorsnede om 15.00 uur).

2. exclusief parkeren op eigen terrein (gering).

3. bestemmingsplan Zuid-Willemsvaart - Aa.

Met betrekking tot voornoemde tabel dienen enige kanttekeningen te worden gemaakt.

Gebied 1. Bij de Citadel kan gesproken worden van $\pm$ 50 "wild" parkeerplaatsen, aangezien dit terrein Rijkseigendom is en derhalve niet officieel toegankelijk.

Bij het Kruithuis is sprake van foutief parkeren (30 parkeerders en 18 parkeerplaatsen).

In gebied 1 en gebied 2 tezamen zijn $\pm$ 70% langparkeerders (meer dan 4 uur), die met name gericht zijn op de binnenstad, $\pm$ 10% middellangparkeerders (2-4 uur) en 20% kortparkeerders.

Verblijfsruimte.

Zoals eerder vermeld, kan de verblijfsruimte binnen het plangebied onderscheiden worden in specifieke verblijfsruimte en verblijfsruimte met een mengfunctie.

Gebied 1. Citadel en Kruithuis met omgeving.

Het binnen dit plandeel gelegen Citadel-complex wordt op dit moment gerestaureerd, waarbij met een proeftijd van voorlopig één jaar na voltooiing van de restauratie het complex als verblijfsruimte gebruikt kan worden door omwonenden en bezoekers van de binnenstad.

De open groene ruimte gelegen ten noorden van het Kruithuis, wordt als specifieke verblijfsruimte gebruikt.

Gebied 2. Het gebied tussen de Vliertstraat en Bernestraat.

In verhouding tot de overige plandelen komt er binnen dit langgerekte plandeel minder specifieke verblijfsruimte voor. Als specifieke verblijfsruimte is aan te wijzen het terrein rond Huis ter Aa, Walstede en Gervenhof. Het desbetreffende terrein (ingericht als tuin) is echter particulier eigendom en heeft daarom voor de omgeving alleen een visuele waarde, die echter niet onderschat mag worden.

Een tweede specifieke verblijfsruimte binnen dit plandeel is direct gelegen achter de Kanaalstraat en de Noordwal.

Naast deze specifieke verblijfsruimte komt er binnen het plangebied verblijfsruimte met een mengfunctie voor. Deze menging houdt in, een evenwicht tussen het gemotoriseerd en het verblijfsverkeer, zijnde fietsers en voetgangers.

Dit geldt voor respectievelijk de Kasterenwal, de Noordwal, de Kasterenstraten en de Kanaalstraat.

De Kasterenwal en de Noordwal zijn onlangs gereconstrueerd, waarbij bij de herinrichting van de openbare ruimte veel aandacht is geschonken aan de detaillering ter verhoging van de verblijfskwaliteit en een versterking van de wandelroute langs de karakteristieke stadswallen. (Onderdeel stadswandelroute).

De verblijfsruimten van de Kasterenstraten kenmerken zich door hun mengfunctie ten behoeve van het parkeren en het verblijven binnen de geringe breedtemaat van de ruimte.

Bij de reconstructie van de Kanaalstraat zijn ter verbetering van de verblijfskwaliteit bomen en kleinschalige elementen in en op de bestrating aangebracht.

Gebied 3. Het gebied tussen Bernestraat en Oostwal.

De verblijfskwaliteit van het Hinthamereinde wordt in hoge mate bepaald door het multifunctionele karakter van de straat zelf. Een uitzondering hierop vormt de situatie rond de Watertoren, waar onder en naast de bomen wordt geparkeerd.

In de Hofstad bevinden zich woonstraten en pleintjes (b.v. Pulverplaats) met een juiste verhouding van de mengfunctie tussen het gemotoriseerd verkeer en het verblijven ten behoeve van de voetganger. Daarnaast zijn er enige verblijfsruimten enkel en alleen in de vorm van gebruiksgroen en speelvoorzieningen voor de kinderen.

De bij de Kasterenwal en de Noordwal geschetste mengfunctie is eveneens van toepassing voor de Muntelwal en Aawal. Bij de reconstructie van de Oostwal is een onderscheid gemaakt tussen het gemotoriseerd doorgaand verkeer en het bestemmingsverkeer voor de bewoners van de Oostwal (onderdeel langzaamverkeersroute).

Binnen het gehele plangebied Zuid-Willemsvaart - Aa betekenen de Zuid-Willemsvaart en de rivier de Aa een belangrijke verhoging van de verblijfskwaliteit in het plangebied. Deze kwaliteitsverhoging aan de Zuid-Willemsvaart is merkbaar door de enorme bomenrijen aan weerszijden van de groene taluds langs het kanaal.

Bij de rivier de Aa is dat aan een zijde de onlangs gerestaureerde stadswal met een bomenrij en aan de andere zijde het groene talud en de bomenrij van de Van der Weeghensingel en Pelssingel.

De hierboven omschreven verblijfskwaliteit is niet zo zeer van functionele aard in de vorm van speel- en gebruiksgroen, maar veelal van visueel ruimtelijke waarde, bepaald door de combinatie van water, groen en open ruimte.

4. Problemen en Knelpunten.

4.1. Algemeen.

In dit hoofdstuk wordt de feitelijke toestand, zoals die bij de inventarisatie naar voren komt, integraal gezien en getoetst aan de doelstellingen en uitgangspunten van het Structuurplan, van daaruit worden de problemen en knelpunten in eerste instantie in zijn algemeenheid en daarna afzonderlijk per plangebied geformuleerd.

Het plangebied bevindt zich momenteel in een eindfase van een overgangsfase, welke het gevolg is van een functieverhuizing van werken met wonen naar wonen met voorzieningen. Op plaatsen waar eens grote bedrijven of industrieën gevestigd waren, zijn of worden woningen gebouwd.

Deze woningen komen verspreid in clustervorm over het gehele plangebied voor. Wanneer echter de huidige ontwikkelingen zich voortzetten, zal het plangebied binnenkort grotendeels als stedelijk woongebied aangemerkt kunnen worden.

Gelegen aan de rand van de binnenstad ondervindt het plangebied in toenemende mate een verkeers- en parkeerdruk. Als gevolg van de toenemende verkeersdruk hebben enkele straten zoals de Citadellaan, de Van Berckelstraat en het Hinthamereinde problemen met de afwikkeling van het verkeer. De herhaaldelijk openstaande bruggen over de Zuid-Willemsvaart zijn hinderlijk voor de verkeersafwikkeling op de Zuid-Willemsvaart en als gevolg van de opstoppen hinderlijk voor de woonomgeving, waarbij te denken valt aan stank en geluidsoverlast.

Voor al de problemen en knelpunten ten aanzien van de geluidsaspecten, welke voortvloeien uit de toenemende verkeersdruk op het plangebied, spelen een belangrijke rol. Vandaar dat deze problemen en knelpunten onder hoofdstuk 6 in het kader van het gedeeltelijk inwerkingtreden van de Wet op de Geluidhinder afzonderlijk worden behandeld.

Met betrekking tot de toenemende parkeerdruk op het plangebied kan worden geconstateerd, dat uit de gegevens van het in november 1980 gehouden parkeerduuronderzoek zeer duidelijk valt op te maken, dat binnen het plangebied van een 100% bezetting sprake is. Op het gebied rust een grote druk van langparkeerders (70%), die vooral op de binnenstad gericht zijn. Dit blijkt ook uit de resultaten van een parkeerenquête die in 1976 gehouden is.

Ten gevolge van het feit, dat overdag een uitwisseling plaatsvindt tussen bewoners, zakelijk belanghebbenden enerzijds en langparkeerders anderzijds, betekent de volbelasting dat er binnen het gebied geen rek meer aanwezig is, hetgeen vooral overlast bezorgd aan bewoners en zakelijk-belanghebbenden.

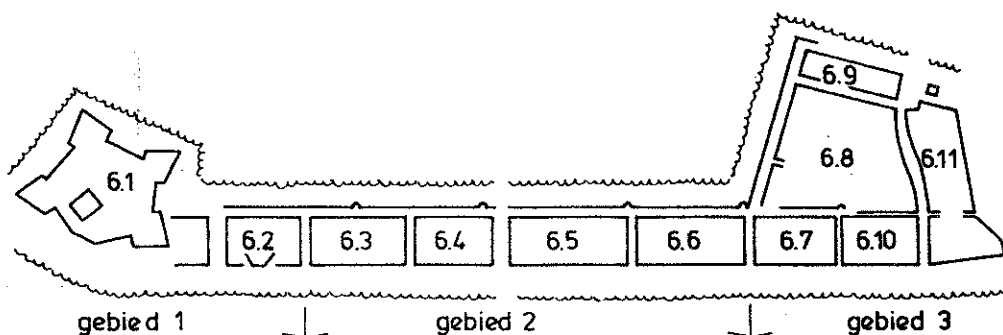
Op koopavonden en zaterdagmiddagen ontstaan er vooral problemen met name in het gedeelte van het plangebied tussen de Van Berckelstraat en de Citadellaan, en in het deel van het plangebied ten oosten van de Kasterenbrug tot aan de Bernestraat, doordat op deze momenten van uitwisseling geen sprake is.

Doordat zelfs op de Van der Weeghensingel, die buiten het plangebied gelegen is, van de aanwezige parkeercapaciteit gebruik gemaakt wordt door veel langparkeerders die op de binnenstad gericht zijn, wordt de druk van de langparkeerder op het plangebied nog eens extra benadrukt.

Ten aanzien van de verblijfskwaliteit binnen het plangebied worden vooral de geringe aanwezigheid van specifieke verblijfsruimten in de vorm van speel- en gebruiksgroen binnen de gesloten bouwblokken als problematisch aangemerkt. Het gehele plangebied bezit een duidelijke structuur en geeft daarom weinig aanleiding tot specifieke vormproblemen. Een uitzondering hierop vormt de dominante bouwmassa van Huis ter Aa, welke zowel qua vorm als situering afwijkt van het stedenbouwkundige gesloten-bouwblokprincipe, alsmede de met bedrijfsgebouwen dichtgegroeide bouwblokken.

De kwaliteit van de bebouwing binnen het plangebied buiten de bebouwing aan de Van Berckelstraat, het Hinthamereinde en een enkel verouderd bedrijfscomplex is over het algemeen goed te noemen.

4.2. Problemen en knelpunten per deelgebied.



"Gebieds- c.q. blokindeling".

Gebied 1. Citadel en Kruithuis met omgeving.

De problemen en knelpunten in dit plandeel spitsen zich voornamelijk toe op de doorsnijdende werking van de Citadellaan. Ten gevolge van de voorgestelde verkeerscirculatiemaatregelen in het bestemmingsplan Havenkwartier en ten gevolge van de groei van Maaspoort, zal de intensiteit van het gemotoriseerd verkeer op de Citadellaan toenemen. De Citadellaan gaat immers als onderdeel van het in de deelnota Gemotoriseerd verkeer genoemde tangentsstelsel, als hoofd-ontsluitingsroute (met een verzamel- en verdeelfunctie) van de binnenstad in noordelijke richting (Orthen, Noord, Maaspoort en extern) functioneren.

Deze toename van de verkeersintensiteit leidt er toe, dat de veiligheid van het langzaam verkeer, te weten de (brom-) fietser wordt aangetast.

Doordat de verkeersintensiteit van de Citadellaan nu al boven de 2.450 motorvoertuigen per etmaal ligt, valt deze route binnen de werkingssfeer van de Wet Geluidhinder (zie hoofdstuk 6).

Bij een eventuele profielverbreding c.q. herinrichting van de Citadellaan zal overwogen moeten worden of de "bottleneck"-werking van de Muntelbrug (13,00 incl. trottoir) en in mindere mate de Orthenbrug (15,00 m incl. trottoir) opgeheven of geaccepteerd moeten worden.

De ontsluitingsroute naar het Citadel-complex is weinig herkenbaar als toegangsroute en wordt tevens gebruikt door langparkeerders (wild-parkeerders), die in de binnenstad moeten zijn.

Gebied 2. tussen Vliertstraat en Bernestraat.

In dit plandeel is de eerder genoemde verschuiving van werken met wonen naar wonen met verzorgen nog in volle gang. Als voorbeeld kon genoemd worden het leegstaande (deels gekraakte) fabriekscomplex van Rouppe v.d. Voort. Gesteld mag worden, dat leegstaande c.q. verpauperde fabriekscomplexen zowel in functioneel als in ruimtelijk opzicht geen positieve bijdrage leveren ten aanzien van het woonmilieu. Door de aanwezigheid van diverse bedrijven (Wasserij Van Aarle, Houthal, repro-grafisch bedrijf) zijn de binnenterreinen dichtgeslibt, waardoor de realisering van speel- en gebruiksgroen en het parkeren binnen de bouwblokken in het gedrang komt.

Met betrekking tot de problemen en knelpunten in verband met de verkeersafwikkeling op de Van Berckelstraat kan worden gesteld dat, zoals in hoofdstuk 3 is vermeld, de Van Berckelstraat onderdeel uitmaakt van de radiaal-Noord. Deze heeft primair een functie voor het openbaar vervoer en langzaam verkeer.

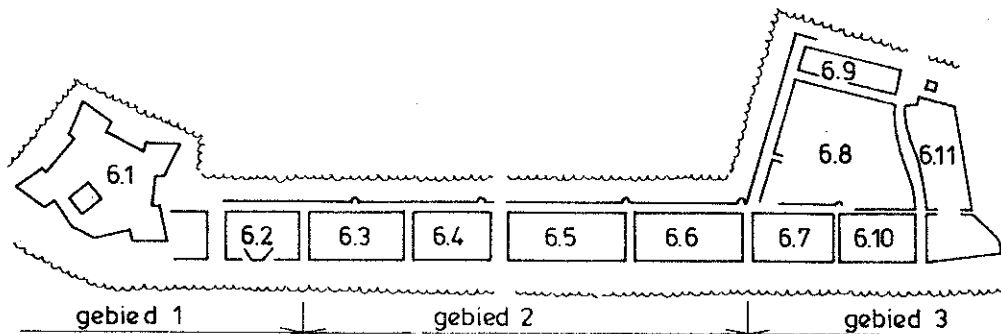
Aangezien de radiaal-Noord tevens zijn functie behoudt voor de (gemotoriseerde) verkeersrelaties tussen de stadsdelen Noord (gedeelte), Muntel/Vliert en de binnenstad, staat het profiel van de Van Berckelstraat een optimaal samengaan (verkeersveiligheid en verkeersafwikkeling) van genoemde functies in de weg. Het laden en lossen ten behoeve van de winkels in de Van Berckelstraat versterkt deze problematiek.

De bebouwing, gelegen aan de noord-westzijde van de Van Berckelstraat; Eerste Kasterenstraat, Tweede Kasterenstraat, Kasterenwal 23 tot en met 30 en Van Berckelstraat 2e tot en met 24, verkeert in een woon- en bouwtechnisch slechte staat. Daarbij staan de woningen erg dicht op elkaar (nagenoeg rug-tegen-rug). In 1980 zijn de woningen door de gemeente aangekocht (uitgezonderd de panden Kasterenwal 33 tot en met 40) en is na overleg met de bewoners er een instandhoudingsregeling voor 10 jaar opgelegd die medio 1990 afloopt. Pas na dat tijdstip zal de (functionele) verbreding van de Van Berckelstraat plaats kunnen vinden.

De bebouwing aan de zuid-oostzijde van de Van Berckelstraat verkeert eveneens (grotendeels) in een woon- en bouwtechnisch slechte staat. Met name de panden 3 tot en met 7 zijn matig van kwaliteit en de panden 7a tot en met 25 en Noordwal 1 en 2 zijn ronduit slecht van kwaliteit. Daarbij komt dat aan de achterzijde er weinig ruimte overblijft door de aanwezigheid van bedrijfsbebouwing op het binnenterrein.

Vervangende nieuwbouw op deze lokatie dient bij voorkeur op de korte termijn plaats te vinden. Probleem hierbij is de aanwezigheid van kwalitatief goede bebouwing (Van Berckelstraat 1 en Zuid-Willemsvaart 40) en enkele detailhandelbedrijven en een cafetaria. Vanuit economisch oogpunt lijkt het noodzakelijk de gehele strook van Noordwal tot Zuid-Willemsvaart in één bouwstroom uit te voeren. De functionele verbreding van de Van Berckelstraat aan de zuid-oostzijde kan dan ineens op korte termijn gerealiseerd worden. Voor beide zijden van de Van Berckelstraat is de situatie ten opzichte van het wonen op de begane grond vanuit geluidstechnisch oogpunt onaanvaardbaar. Dit betekent, dat in de toekomst er op de begane grond andere functies dan wonen gehuisvest dienen te worden.

Gebied 3. Hinthamereinde en omgeving.



"Gebieds- c.q. blokindeling".

Het Hinthamereinde bezit een sterke menging van functies, welke buurtverzorgend genoemd kunnen worden. Gewaakt moet er echter voor worden, dat enkele functies zoals café's, disco's, sexwinkels en gokhallen niet gaan overheersen, waardoor enerzijds de mengfunctie in gevaar komt en anderzijds een conflict ontstaat met de woonfunctie.

Daarnaast liggen er problemen en knelpunten in het overgangsgebied tussen de achterterreinbebouwing van het Hint-hamereinde en de nieuwe Hofstad woonbebouwing en daarbij behorende speel/groenvoorzieningen. Te denken valt aan bedrijven die te diep doorlopen tot aan de Hofstad-bebouwing.

Aan de Oostwal is deze confrontatie tussen achterkant bedrijven en woningen minder problematisch.

De watertoren heeft zijn eigenlijke functie verloren en staat al gedurende een geruime tijd buiten gebruik. Om dreigende verpaupering te voorkomen, zal zeker naar een vervangende functie voor dit historisch en stedenbouwkundig waardevolle bouwwerk gezocht moeten worden.

Op een plaats binnen dit plandeel, namelijk aan de Krommeweg, is sprake van kaalslag. De bouwtechnische kwaliteit van de bebouwing aan het Hinthamereinde, de Aastraat en een gedeelte van de Muntelstraat, is slecht. Door deze slechte kwaliteit en de vermindering van de mengfunctie wordt de waardevolle historische verschijningsvorm van het Hinthamereinde bedreigd.

Ten aanzien van een van de belangrijkste verkeersfuncties binnen dit plandeel "het Hinthamereinde", kan worden gesteld, dat het profiel van de straat, in combinatie met het huidige 2-richtingssysteem, een optimaal samengaan van de verschillende verkeerscategorieën (langzaamverkeer, openbaar vervoer en gemotoriseerd verkeer) in de weg staat.

5. Planontwikkeling.

5.1. Algemeen.

In dit hoofdstuk wordt een beeld beschreven voor de meest wenselijke ontwikkeling van het plangebied in functioneel en ruimtelijk opzicht, gerelateerd aan de uitgangspunten van het "Structuurplan voor de Binnenstad 1980", tevens wordt ingegaan op de gesignaleerde problemen en knelpunten genoemd onder hoofdstuk 4.

De beleidsvisies van het structuurplan zijn nader uitgewerkt in dit bestemmingsplan, waarbij de stedenbouwkundige verantwoording in deze toelichting wordt gegeven.

De eerder geconstateerde functieverhuizing van hoofdzakelijk werken naar hoofdzakelijk wonen is in dit plan doorgezet.

Deze versterking van het wonen heeft een positieve invloed op de verblijfskwaliteit binnen de woonomgeving.

Wegens de hoge concentratie wonen binnen het plangebied zal extra-aandacht geschonken worden aan de woonomgeving door realisering van, onder andere, groen- en speelplekken en door het bewaken of realiseren van de verblijfskwaliteit in de woonstraten. Het verzorgen is naast het wonen in het plangebied als te handhaven c.q. te verstreken opgenomen, waarbij gedacht wordt aan maatschappelijke en culturele doeleinden.

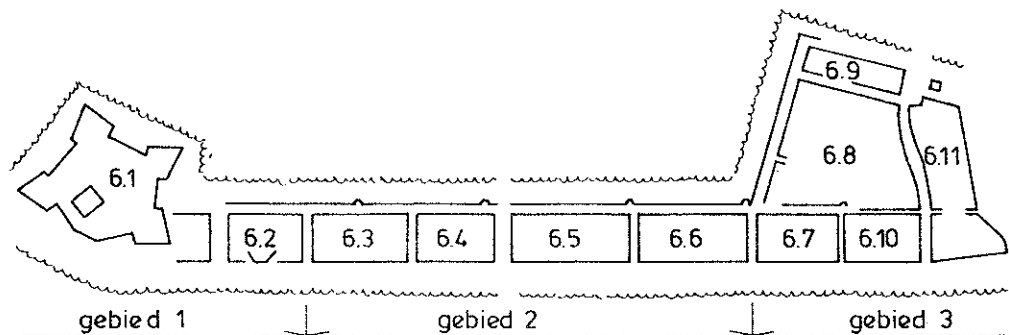
Daarnaast wordt het Hinthamereinde als buurtverzorgend centrum in dit plan als bestaand opgenomen, waarbij ook de karakteristieke structuur van de bebouwing wordt beschermd.

Die wegen binnen het plangebied, die deel uitmaken van het hoofdwegenstelsel, Zuid-Willemsvaart (tussen Sluis 0 en Van Berckelstraat), Citadellaan, Van Berckelstraat en Hinthamereinde, zijn zodanig opgenomen, dat toekomstige ontwikkelingen van het gemotoriseerd verkeer binnen de bestemming mogelijk zijn, met dien verstande, dat de omvang van de functie van de Van Berckelstraat voor het gemotoriseerde verkeer beperkt dient te blijven.

Ten aanzien van het parkeren binnen het plangebied, wordt aan het einde van dit hoofdstuk de planontwikkeling in relatie tot het parkeren in haar totaliteit behandeld, waarbij de visie ten aanzien van het belanghebbendenparkeren voor de binnenstad verduidelijkt zal worden. Overeenkomstig de Wet op de Geluidhinder zullen de reeds aanwezige geluidgevoelige bestemmingen binnen het bestemmingsplan als bestaand opgenomen worden. Daar waar er als gevolg van functieverhuizingen door nieuwbouw van woningen of rooilijnverleggingen van bouwmassa's sprake is van grenswaardeoverschrijdingen, zal de normering overeenkomstig de Wet op Geluidhinder toegepast worden.

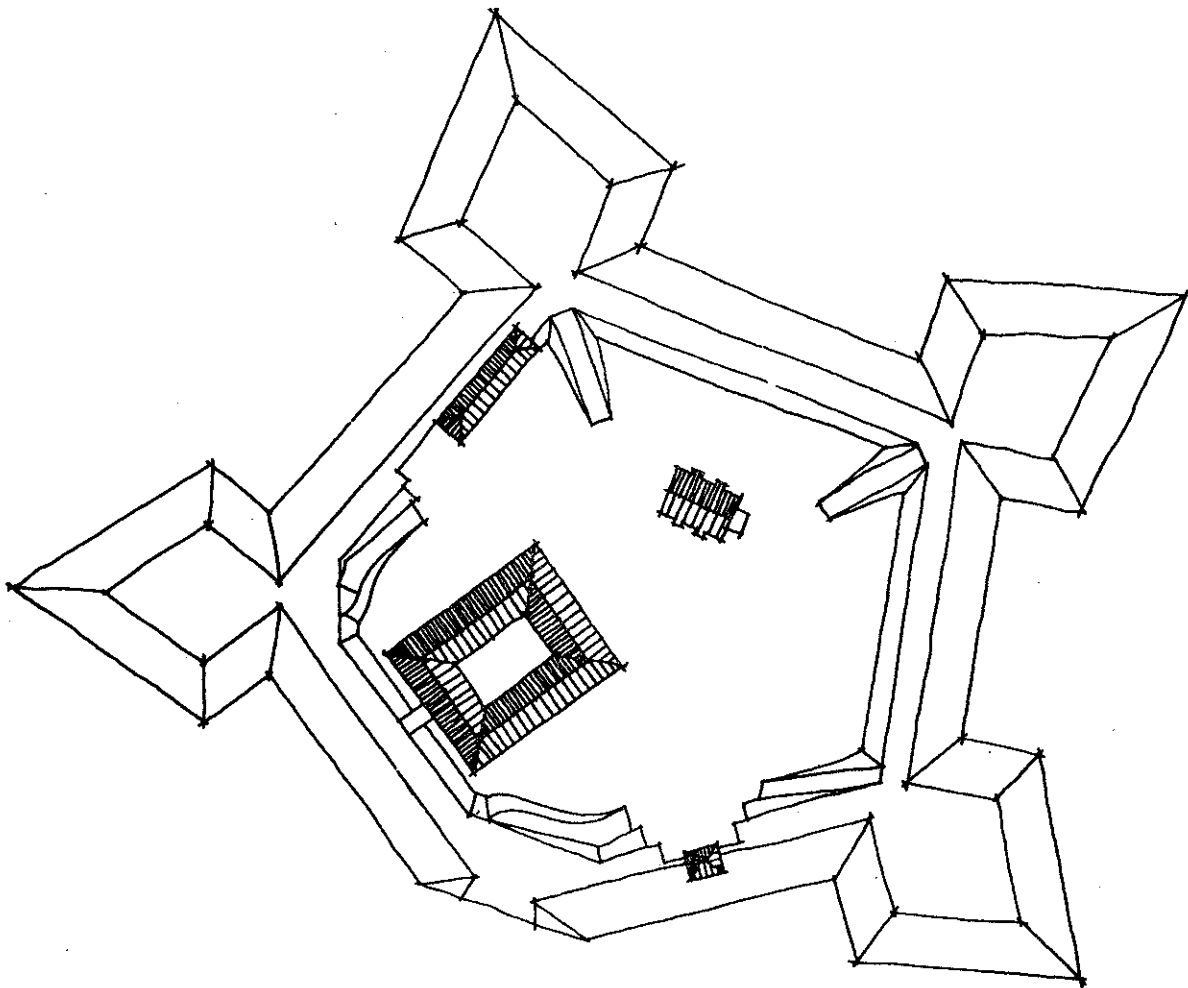
Een en ander wordt nader in hoofdstuk 6 Geluidsaspecten behandeld.

5.2. Gebied 1. Citadel en Kruithuis met omgeving.



"Gebieds- c.q. blokindeling".

Het Citadelcomplex is al voor een belangrijk deel gerestaureerd (gebouw en fortificaties). Het is de bedoeling dat dit gefaseerd wordt voortgezet echter zonder reconstructie van het in de 19e eeuw verdwenen 5e bastion.



De voor het archief benodigde depotruimte zal op het Citadelterrein ondergronds gerealiseerd worden, zodat de oorspronkelijke verschijningsvorm van de Citadel weer hersteld wordt.

Het Citadelterrein kan, voor zover het Rijk daar toestemming voor verleent, tijdens de bezoeken als gebruiksgroen gaan functioneren voor de omgeving.

De ontsluitingsroute naar de Citadel wordt verduidelijkt (onderdeel restauratieplan). Langs deze route kan geparkeerd worden door werkers en bezoekers van het Citadelcomplex.

Gestreefd wordt naar een uitwisseling op de koopavonden en zaterdagten ten behoeve van bezoekers van de binnenstad.

Het "Witte Huis" met zijn maatschappelijke functie, gelegen aan de voet van de Citadel, wordt wegens de architectonische kwaliteit als te handhaven opgenomen.

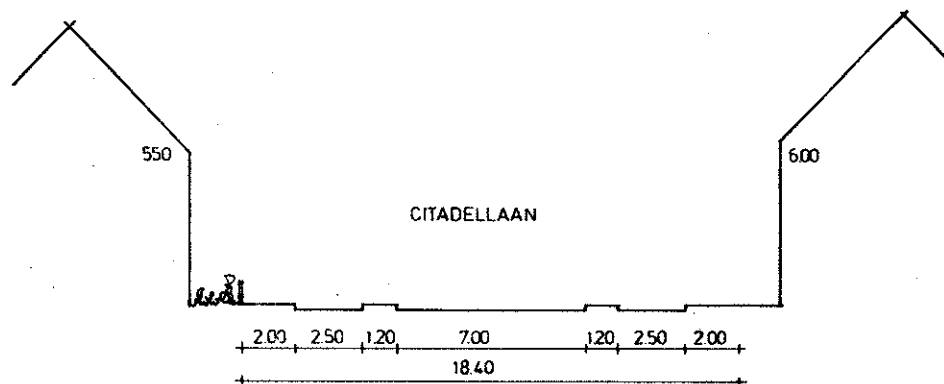
Het wonen aan weerszijden van de Citadellaan blijft binnen de planperiode in zijn huidige vorm gehandhaafd.

Ten gevolge van de in het bestemmingsplan voorgestelde verkeerscirculatiemaatregelen in het gebied Havenkwartier, waardoor doorgaand verkeer uit het plangebied kan worden geweerd, zal de intensiteit van het gemotoriseerde verkeer op de Citadellaan toenemen. De Citadellaan zal, als onderdeel van het tangentsstelsel rond de binnenstad, gaan functioneren als een belangrijke ontsluitingsroute van de binnenstad in noordelijke richting. De ontwikkeling van Maaspoort zal hier invloed op hebben.

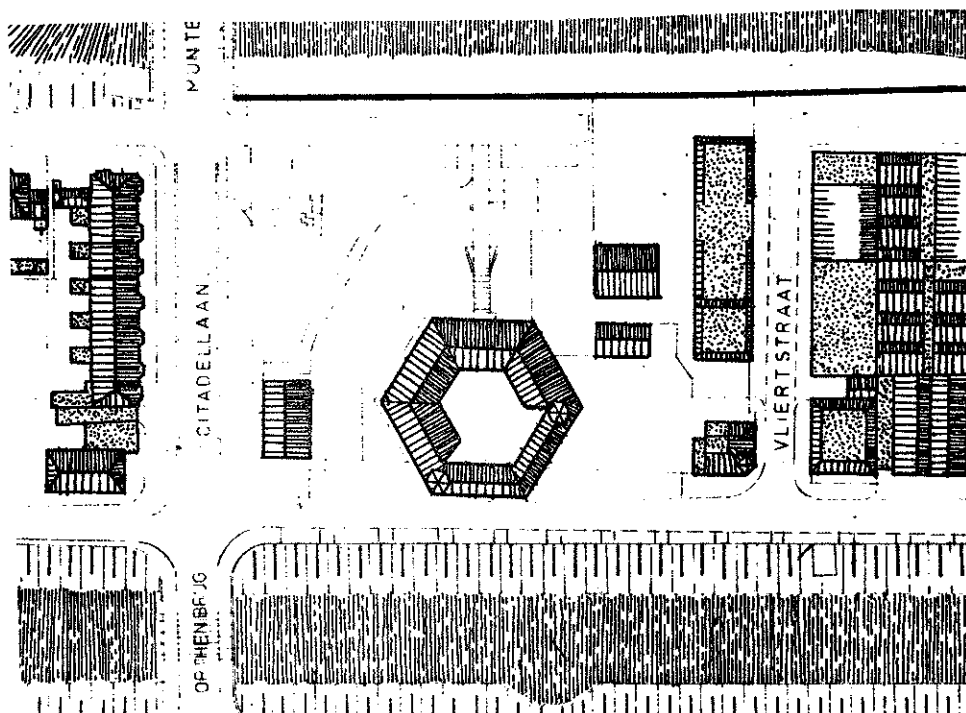
Ten einde aan deze verhoogde verkeersdruk te kunnen voldoen en de verkeersveiligheid voor vooral het (brom-)fietsverkeer te vergroten, is het gewenst tot scheiding van verkeerssoorten over te gaan, door het aanleggen van vrijliggende fietspaden.

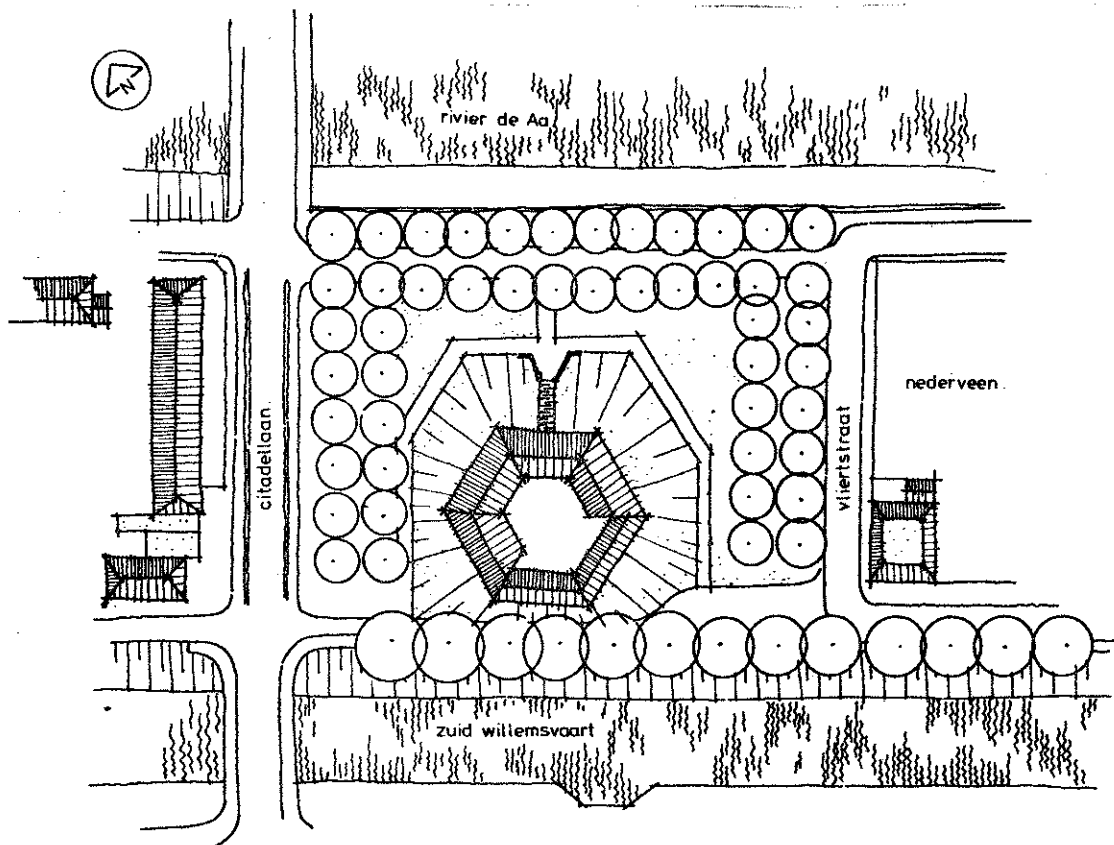
Een aanpassing van het huidige profiel zal hiervoor noodzakelijk zijn.

Deze profielaanpassing kan gerealiseerd worden binnen het bestaande profiel van de Citadellaan en de bestaande bruggen over de Zuid-Willemsvaart en de rivier de Aa.



Het Kruithuis is momenteel weinig ideaal gesitueerd. Door ophoging van het terrein in de loop der tijden en door de aanwezige bebouwing heeft het zijn dominante karakteristiek verloren. Momenteel wordt er aan de Zuid-Willemsvaart (overzijde) en op het voormalige terrein-Nederveen zeer stedelijk gebouwd, waardoor het wenselijk is het terrein rondom het Kruithuis mettertijd op te schonen, iets verdiept aan te leggen en in te richten ten behoeve van groenvoorzieningen en enige parkeergelegenheid.





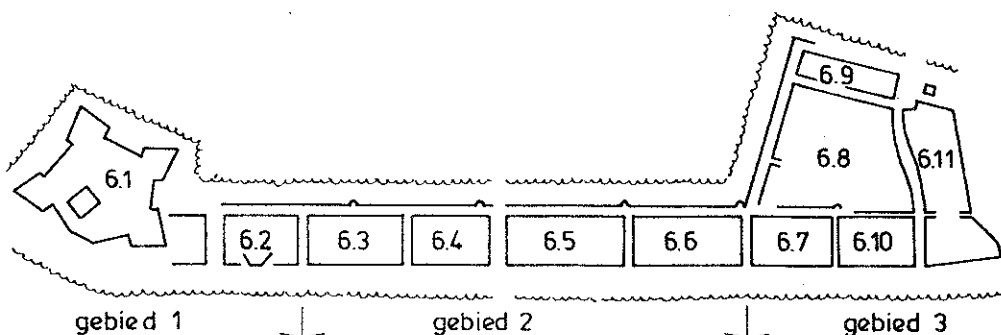
"Ideaál-situering Kruithuis.

Hierdoor ontstaat min of meer een continuering van het groen van de Citadel in contrast met de stedelijke bebouwing (Nederveen en Plan de Plein) en krijgt het Kruithuis iets terug van zijn oorspronkelijke dominante ligging in het laag gelegen groen. Dit ideaal beeld aangaande de stedenbouwkundige situering van het Kruithuis mag echter niet direct ten koste gaan van de omliggende bebouwing en functies. Wanneer amovering van bebouwing bij voorbeeld om bouwtechnische redenen noodzakelijk wordt, kan het opschoningsproces voortgezet worden. Concreet betekent dit, dat de woningen gelegen op de hoek Zuid-Willemsvaart-Citadellaan en de woning gelegen op de hoek Zuid-Willemsvaart-Vlietstraat positief bestemd worden.

De bebouwing Vliertstraat 4-6-8 wordt weliswaar positief bestemd, maar wegens de geconstateerde slechte staat van de funderingen, en de inmiddels weggevallen extra-ruimtebehoefte van het Kruithuis (Dienst Beeldende Kunst) is dit perceel opgenomen in een wijzigingsbevoegdheid. Hierdoor ontstaat de mogelijkheid binnen de planperiode deze bebouwing te amoveren en de functie te wijzigen naar verblijfsdoeleinden klasse 1.

Het Kruithuis krijgt overeenkomstig de bestaande situatie een maatschappelijke bestemming. Het open terrein ten noorden van het Kruithuis met de onlangs gerealiseerde route langs de wal functioneert als groene ruimte en is als zodanig in het plan opgenomen.

5.3. Gebied 2. Het gebied tussen de Vliertstraat en de Bernestraat.



"Gebieds- c.q. blokindeling".

In dit plandeel wordt het wonen met verzorgen, overeenkomstig het structuurplan, ontwikkeld. Met name voor de terreinen Nederveen en Rouppe van der Voort zijn aan de hand van stedenbouwkundige randvoorwaarden en uitgangspunten bebouwingsmogelijkheden ontwikkeld.

Op het terrein Nederveen is momenteel de bouw van 115 appartementen in uitvoering (1984).

De bebouwing wordt in de vorm van een nagenoeg gesloten bouwblok gerealiseerd, waarbij het begane-grondniveau tussen 0,40 m en 1,00 m opgetild is om het onderscheid alsook de relatie privé-openbaar zuiver te houden. De bouwhoogte varieert van 3 tot 5 bouwlagen met kap. Het parkeren, ongeveer 75 parkeerplaatsen, geschiedt op het eigen binnenterrein (gedeelte onder de bebouwing) en wordt ontsloten aan de zijde van de Kasterenwal. In het midden van het binnenterrein wordt een tableau gerealiseerd, waaronder een aantal bergingen en parkeerplaatsen gesitueerd is en waarop verblijfsruimte met wat groenaankleding gedacht is. Het bouwplan wordt aldus gedetailleerd opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan. Gebruiksgroen is in de directe omgeving voor binnenstadsbegrippen ruim aanwezig ter plaatse van het Kruithuis, het Citadecomplex en het talud van de Zuid-Willemsvaart, die al naar gelang de situatie op geheel eigen wijze gebruikt kunnen worden.

Het 19e-eeuwse hoekpand Vliertstraat-Zuid-Willemsvaart is als beeldbepalend aangemerkt en wordt derhalve gehandhaafd. Huis ter Aa en Gervenhof wordt, ondanks de afwijkende vormgeving van deze gebouwen ten opzichte van de overige bebouwing in de omgeving, als te handhaven opgenomen.

De functie bejaardenwonen en verzorgen is in overeenstemming met het Structuurplan voor de Binnenstad en past, gezien de relatief korte loopafstand naar het centrum ($\pm$ 650 m), goed in dit woongebied.

Door bejaarden wordt het wonen in of dichtbij de binnenstad, waar veel levendigheid en afwisseling is, in het algemeen zeer gewaardeerd.

Het groengebied dat tegen en tussen Huis ter Aa, Gervenhof en Walstede ligt, wordt gebruikt als gebruiksgroen door bewoners en bezoekers van dit complex.

De relatie bejaarden wonen-tuin-straat is op deze manier plastisch vormgegeven en functioneert contact-bevorderend. Door het begrenzen van de groene ruimte door middel van een gesloten bouwblok ter plaatse van het voormalige terrein-Nederveen, zal het complex uit stedenbouwkundig oogpunt beter ingepast worden.

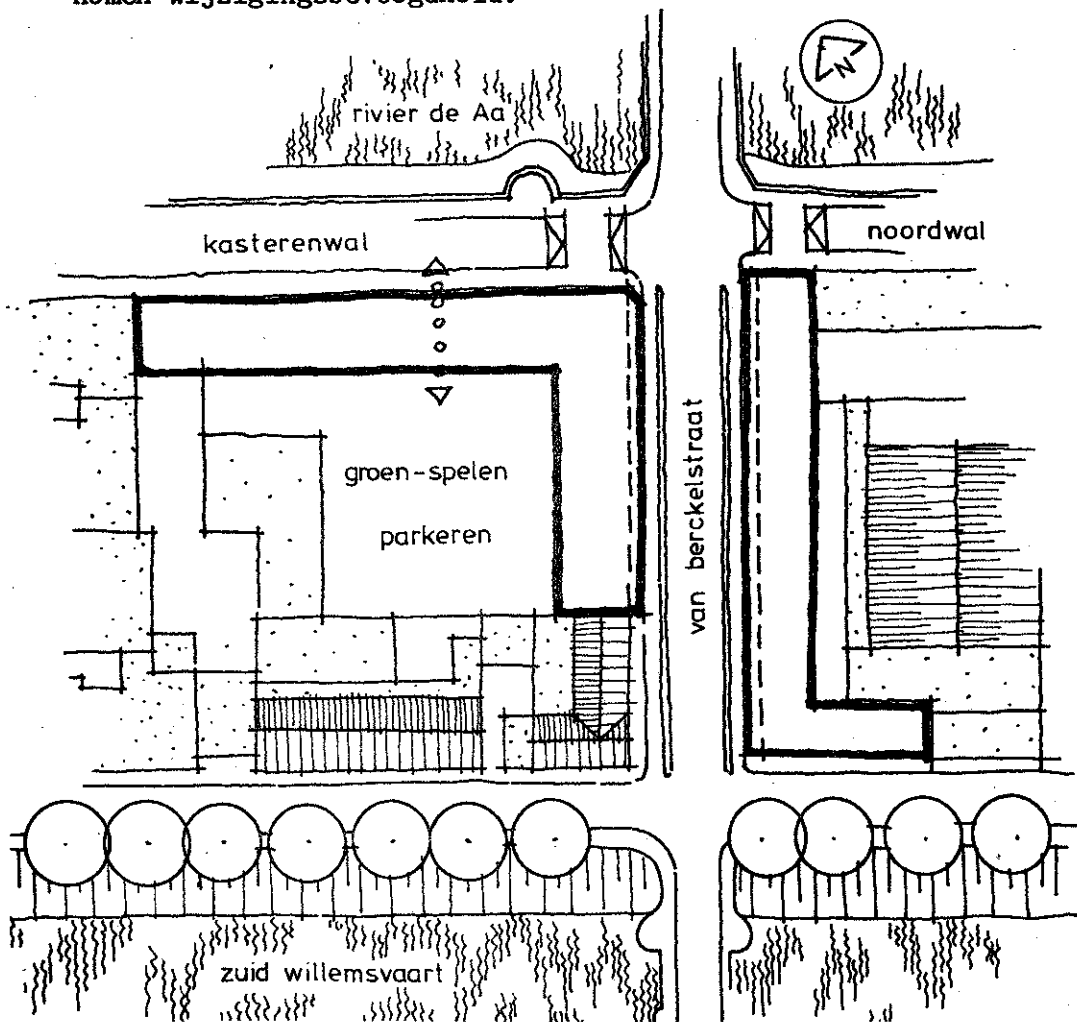
De woonbebouwing aan de Van Berckelstraat (noordwest-zijde), Kasterenwal en Kasterenstraten is overeenkomstig het Structuurplan als wonen bestemd.

Op 25 september 1980 heeft de gemeenteraad besloten tot aankoop van de panden aan de Van Berckelstraat 2e tot en met 24 (even), Eerste Kasterenstraat 1 tot en met 24, Tweede Kasterenstraat 1, 2, 3 en 3a en Kasterenwal 23 tot en met 32, over te gaan.

De oorspronkelijke plannen tot sanering zijn vooralsnog uitgesteld na overleg met de huidige bewoners (brief B. en W. d.d. 12 juni 1979). Uitgangspunt is voorlopige instandhouding voor een periode van 10 jaar.

Op basis van de zogenaamde voorlopige instandhoudingsregeling van het Ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening, kan door het Rijk een bijdrage worden verstrekt in de exploitatiekosten, die voortvloeien uit het aankopen en verbeteren van de aangekochte woningen.

De instandhoudingsregeling loopt medio 1991 af, waarop vervangende nieuwbouw mogelijk wordt door middel van een opgenomen wijzigingsbevoegdheid.



De wijzigingsbevoegdheid geeft als stedenbouwkundig concept het gesloten bouwblok aan met een hoogte van 3 tot 4 bouwlagen. De situering van de voorgevel aan de Kasterenwal en Van Berckelstraat blijft onveranderd, echter aan de zijde van de Van Berckelstraat is de mogelijkheid geopend een onderdoorgang in de lengterichting van de straat, direct achter de voorgevel te realiseren ten behoeve van een betere afwikkeling van vooral het langzaam verkeer (min. 2,00 m breed). De nieuwbouwwontwikkeling herbergt aan de Van Berckelstraat gemengde functies met wonen, waarbij het wonen op de begane grond wegens geluidshinder niet toegestaan kan worden. Aan de zijde van de Kasterenwal herbergt het gebouw de functie wonen. Programmatisch betekent een en ander ongeveer 3.500 m² vloeroppervlak oftewel 12.000 m³ bouwvolume, ingeval van 2- en 3-kamerwoningen met een oppervlak van 75 m² tot 100 m² resulteert dit in 35 tot 45 woningen. Bij een parkeernorm 0,5 parkeerplaats per woning, zijn er om en nabij de 20 tot 30 parkeerplaatsen nodig.

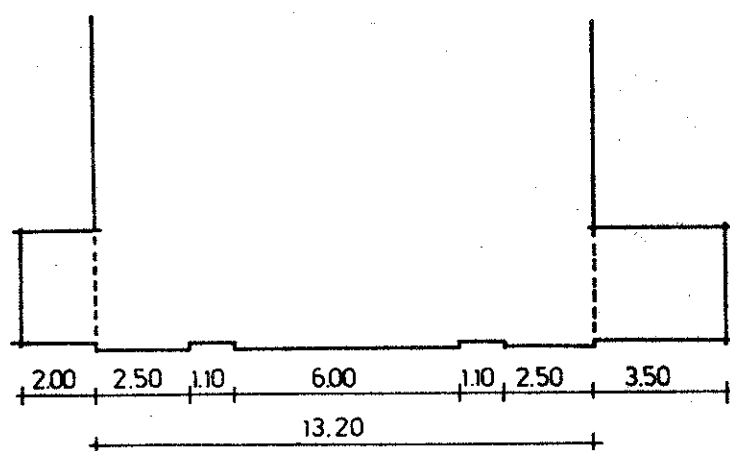
Het binnenterrein wordt ingericht ten behoeve van het groen en spelen en voor parkeervoorzieningen naar eigen behoefte op eigen terrein. De ontsluiting van het binnenterrein geschiedt door middel van een onderdoorgang aan de zijde van de Kasterenwal (in- uitgang).

De bedrijfsvestigingen aan de Zuid-Willemsvaart (een broodbakkerij en een kleine drukkerij) zijn in dit plan als te handhaven opgenomen. Dit geldt eveneens voor de aanwezige detailhandel aan de Van Berckelstraat 2 tot en met 2d.

Ten aanzien van de parkeerproblemen binnen dit plandeel wordt verwezen naar het eind van dit hoofdstuk, waarbij het parkeren over het gehele plangebied behandeld wordt.

Wegens de dubbele functie die de Van Berckelstraat vervult voor het gemotoriseerde verkeer, en vooral het langzaam verkeer en het openbaar vervoer is het gewenst dat er maatregelen genomen worden die er toe leiden dat een optimaal samengaan gegarandeerd kan worden van de in hoofdstuk III genoemde functies die de Van Berckelstraat vervult.

Ten einde als onderdeel van de radiaal-Noord voor het (brom-) fietsverkeer optimaal te kunnen functioneren, is het gewenst tot aanleg van vrijliggende fietspaden over te gaan. Het voorgestelde profiel, waarbij gedacht wordt aan overbouwing van de trottoirs, ziet er als volgt uit:



Uitgangspunt bij de verbreding van het profiel op de begane grond in combinatie met nieuwbouwplannen moet zijn het behouden van de "poortwerking" die de Van Berckelstraat heeft ten aanzien van de binnenstad.

Voor het gebied tussen de Van Berckelstraat en Bernestraat geeft het Structuurplan de functie wonen, dit is waar mogelijk in het bestemmingsplan overgenomen. De bebouwing Van Berckelstraat zuidoost-zijde komt grotendeels op korte termijn voor vervangende nieuwbouw in aanmerking, waarbij een iets forsere bebouwing toegestaan wordt.

Om ten tijde van vervangende nieuwbouw zo flexibel mogelijk te zijn ten opzichte van de functie, is gekozen voor een wijzigingsbevoegdheid naar gemengde doeleinden met bovenwonen. Het wonen op de begane grond is in verband met de aanwezige geluidshinder buitengesloten.

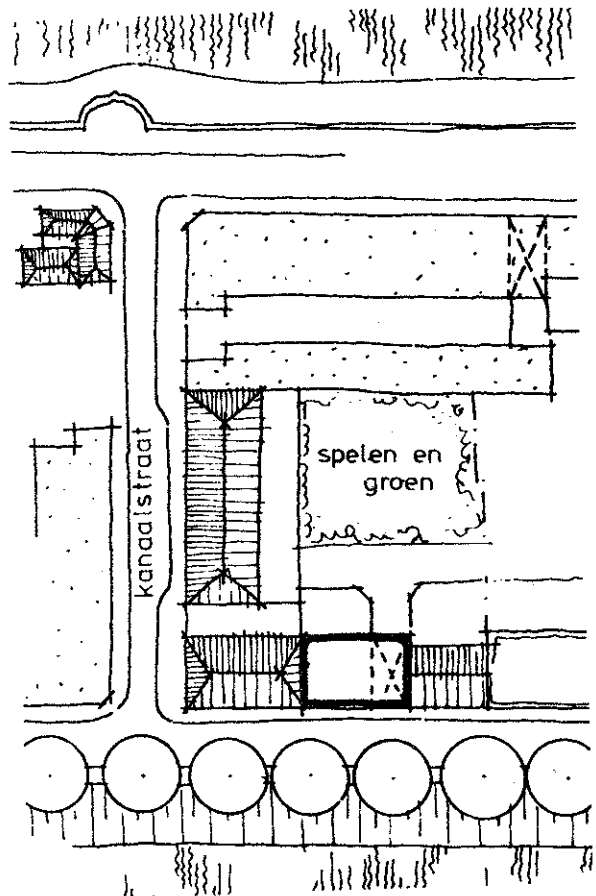
De wijzigingsbevoegdheid is om praktische redenen voor de gehele strook gelegd van Noordwal tot Zuid-Willemsvaart. De bebouwing Van Berckelstraat 1 (cafetaria) is onlangs verbeterd en als zodanig bouwtechnisch gezien in goede staat, de bebouwing 3 t/m. 7 (viswinkel, woning en bloemenzaak) verkeert in een matige bouwtechnische staat. Op het moment dat vervangende nieuwbouw van de bouwtechnisch slechte bebouwing Van Berckelstraat 7a t/m. 25 en Noordwal 1 en 2 in beeld komt, dient afgewogen te worden of de panden Van Berckelstraat 1 t/m. 7 en de brugwachterswoning gehandhaafd blijven of alsmede vernieuwd worden. Uitgangspunt is deze functies te handhaven c.q. in de nieuwbouw terug te brengen. In de bebouwingsregeling wordt een hoogte toegestaan van 3 tot 4 bouwlagen. Programmatisch betekent dit ongeveer 2.300 m² vloeroppervlak oftewel 7.200 m³ bouwvolume. Ingeval van woningen van 75 m² tot 100 m² resulteert dit in 15 tot 20 woningen. De situering van de voorgevelrooilijn blijft onveranderd gehandhaafd, alleen is de mogelijkheid geopend direct achter de voorgevel een onderdoorgang te realiseren ten behoeve van een betere afwikkeling van het langzaam verkeer (minimale breedte 3,50 m). De nog aanwezige bedrijven (repro-grafisch bedrijf, Wasserij en Houthal) binnen dit plandeel zijn van een dusdanige kwaliteit, dat ze als te handhaven zijn opgenomen. Ze zijn positief bestemd.

Wanneer echter een bedrijf sluit c.q. zich verplaatst, dient juridisch de mogelijkheid geopend te zijn het binnenterrein op te schonen ten behoeve van het woonklimaat. Om deze reden is over de drie bedrijven een wijzigingsbevoegdheid gelegd naar bedrijven, bedrijven met wonen, woondoeleinden en verblijfsdoeleinden klasse I, waarbij vooral de schaal van de bedrijvigheid en de mate van milieuhinderlijkheid teruggedrongen dient te worden (categorie 2 c.q. 3).

Op het binnenterrein moet naast privé-erf tevens groen en spelen en parkeergelegenheid gerealiseerd worden. De overige bebouwing en functies zijn onveranderd opgenomen en dus positief bestemd.

De bebouwing Noordwal 29 tot en met 63, Kanaalstraat 1 tot en met 7 en Zuid-Willemsvaart 66, 68 en 68a worden overeenkomstig de bestaande situatie opgenomen. Het pand Zuid-Willemsvaart 70 dient gerenoveerd te worden, waarbij het achterliggende terrein (nu groen- spelen en parkeergelegenheid) grotendeels gehandhaafd blijft. Het gat tussen de panden Zuid-Willemsvaart 68 en 70 kan gevuld worden met nieuwbouw. Gedacht is bebouwing te realiseren die qua hoogte en karakter aansluit op de panden 68 en 70. Dit betekent een gevelhoogte van 7,50 m tot 8,50 m bij 3 bouwlagen met kap. Ten behoeve van de ontsluiting van het binnenterrein dient een onderdoorgang gemaakt te worden.

Het begane-grondniveau kan tot 1,00 m opgetild worden om de relatie en de scheiding privé-openbaar zuiver te houden. Programmatisch betekent dit bij een woninggrootte van 75 m² tot 100 m², 5 tot 7 woningen (bruto-vloeroppervlakte is ongeveer 540 m²).



Op het voormalige terrein-Rouppe v.d. Voort is een "uit te werken" vlek ten behoeve van het wonen gelegd.

Uitgangspunt hierbij is, dat wordt aangesloten op de lineaire structuur door ook hier het (rechthoekig) gesloten-bouwblok-principe als concept toe te passen. Hierbij dient minimaal 30% van de nieuwe voorgevelrooilijn gesitueerd te worden in de bestaande voorgevelrooilijn.

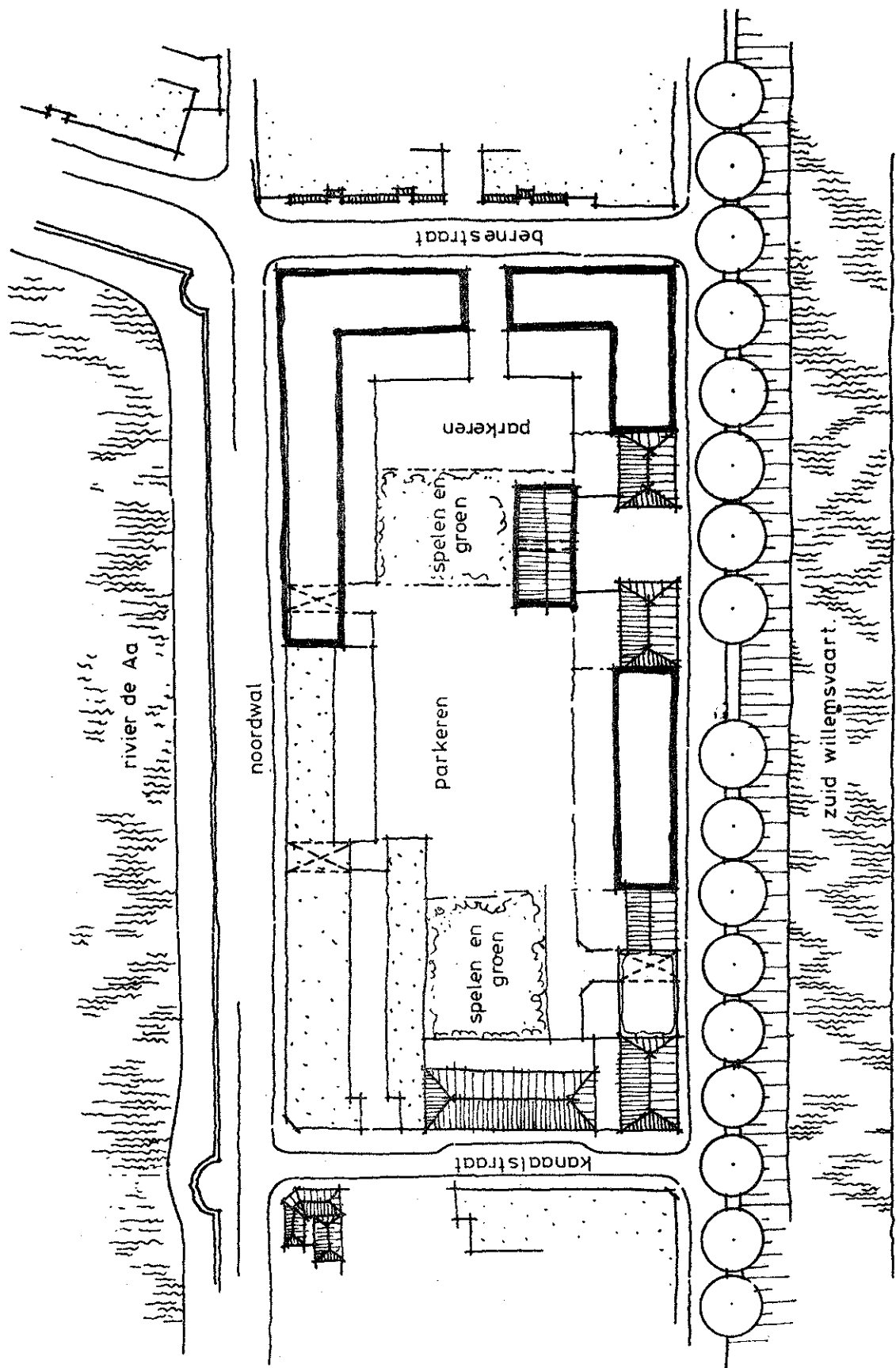
De historische poortgebouwtjes met tussenliggende ruimte (voorplein) dienen "morfologisch" behouden te blijven. Uitgangspunt is het bouwen in 3 à 4 bouwlagen (inclusief kaplaag en attiek), waarbij de woningen op de openbare weg georiënteerd dienen te worden en waarbij de portiek-etage opbouw de voorkeur verdient. Bij een bebouwingsdiepte van maximaal 14,00 m betekent dit programmatisch een maximaal bruto-vloeroppervlak van 10.000 m² (exclusief souterrain en vlieringsruimte).

Wanneer een alternatief plan duidelijk een stedenbouwkundige meerwaarde vertoont ten aanzien van het basismodel, dient dit plan gerealiseerd te worden. Om die reden is bij de opzet van de ontwikkelingsregelingen de nodige flexibiliteit betracht. Hierdoor wordt het mogelijk binnen het hiervoor genoemde stedenbouwkundig concept te variëren, mits het maximaal bruto-vloeroppervlak niet overschreden wordt en aan verdere algemene bepalingen voldaan wordt.

De verruiming van de ontwikkelingsregeling betreft vooral het bouwen in 2 tot 6 bouwlagen en het eventueel toepassen van het rug-aan-rug-woningprincipe. In dit geval is het aantrekkelijk om de verdiepingen te ontsluiten via een lift-systeem.

Tevens wordt het mogelijk, mits de stedenbouwkundige meerwaarde wordt aangetoond, een min of meer informele route door het langwerpige bouwblok te realiseren.

Het gegeven maximaal bruto-vloeroppervlak kan afhankelijk van aantallen woningen en het woningtype op diverse manieren ingevuld worden; bij invulling door middel van woningen van 75 m² tot 100 m² levert dit een woningaantal op tussen 100 en 130, ingeval van invulling met woningen van 50 m² en 75 m² betekent dit bijvoorbeeld 80 tweekamerwoningen en 80 driekamerwoningen.

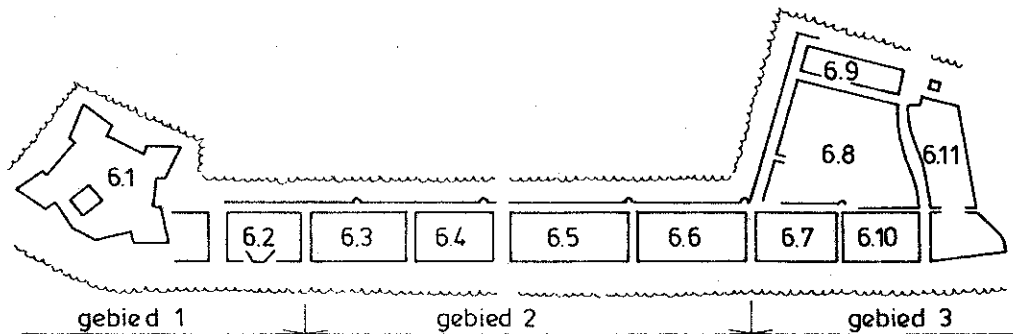


Het parkeren geschiedt in combinatie met groen- en speelvoorzieningen op het eigen binnenterrein, waarbij het parkeren ook gesitueerd kan worden in een souterrain of parkeergarage, waarbij de huidige parkeernormen gehanteerd dienen te worden. De ontsluiting van voornoemde voorziening vindt plaats aan de Noordwal en/of Bernestraat.

Ten aanzien van de verblijfskwaliteit binnen het plangebied geldt, dat er zoveel mogelijk ruimte voor groen- en speelvoorzieningen op eigen- en op openbaar terrein en bij de inrichting van de woonstraten gereserveerd moet worden. Dit geldt niet voor de wegen, die deel uitmaken van het hoofdwegenstelsel, Zuid-Willemsvaart tussen Van Berckelstraat en Sluis 0 en de Van Berckelstraat.

Met name dit plandeel ondervindt in toenemende mate een parkeerdruk vanuit de binnenstad; op het eind van dit hoofdstuk zal dit aspect uitgebreid behandeld worden.

5.4. Gebied 3. Hinthamereinde en omgeving.



"Gebieds- c.q. blokindeling".

Dit planonderdeel heeft, overeenkomstig het Structuurplan, de hoofdbestemming wonen met gemengde functies aan het Hinthamereinde.

In de Hofstad zijn in het totaal 111 woningen grotendeels gestapeeld gebouwd, waarbij in een latere fase, langs de Muntelwal, Muntelstraat, Bernestraat en de Hofstad medio 1980 156 en in 1983 nog eens 44 woningen aan het woningbestand werden toegevoegd, waardoor het totaal op 311 woningen komt.

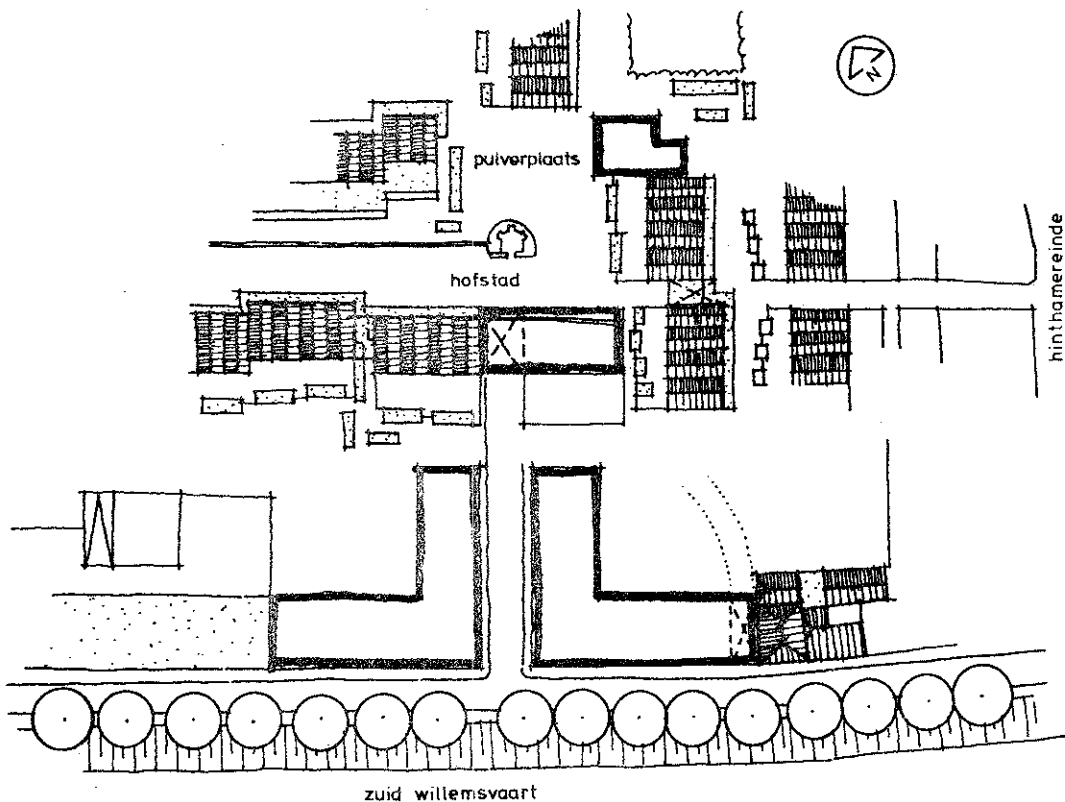
Ten einde de laatste fase, Krommeweg en omgeving te realiseren, is het nodig de bestaande, bouwtechnisch slechte, bebouwing Zuid-Willemsvaart 92a tot en met 110 te slopen. Hiervoor worden twee min of meer gesloten bouwblokken aan de bestaande structuur toegevoegd.

Op de binnenruimten van deze bouwblokken ontstaat er ruimte voor parkeer-, groen- en speelvoorzieningen.

Als richtlijn ten aanzien van de bouwmassa wordt gedacht aan: de Zuid-Willemsvaart een opgetild woonniveau (begane grond minimaal 0,40 m en maximaal 1,00 m) en drie tot vier bouwlagen met kap, aflopend richting Hinthamereinde naar drie bouwlagen met kap, aan de nieuwe ontsluiting richting Pulverplaats gemiddeld drie bouwlagen met kap aflopend richting Pulverplaats naar 2 bouwlagen met kap.

Aan de Pulverplaats komt wegens het verschuiven van de buurtontsluiting ruimte vrij voor het realiseren van eengezinswoningen, die qua hoogte aansluiten bij de geprojecteerde bebouwing aan de nieuwe ontsluiting.

Afhankelijk van verdere invulling geeft deze lokatie een bruto-vloeroppervlak tussen de 4.700 en 6.000 m², hetgeen ruimte biedt aan 6-8 eengezinswoningen aan de Pulverplaats en ongeveer 80 drie-kamerwoningen (à 75 m²) in de bouwmassa's aan de Zuid-Willemsvaart en de nieuwe ontsluiting richting Pulverplaats. De goothoogten bedragen hierbij: aan de Zuid-Willemsvaart 8,50 m tot 12,00 m, aan de nieuwe ontsluitingsroute 6,00 m tot 8,50 m en aan de Pulverplaats 5,50 m tot 8,50 m.

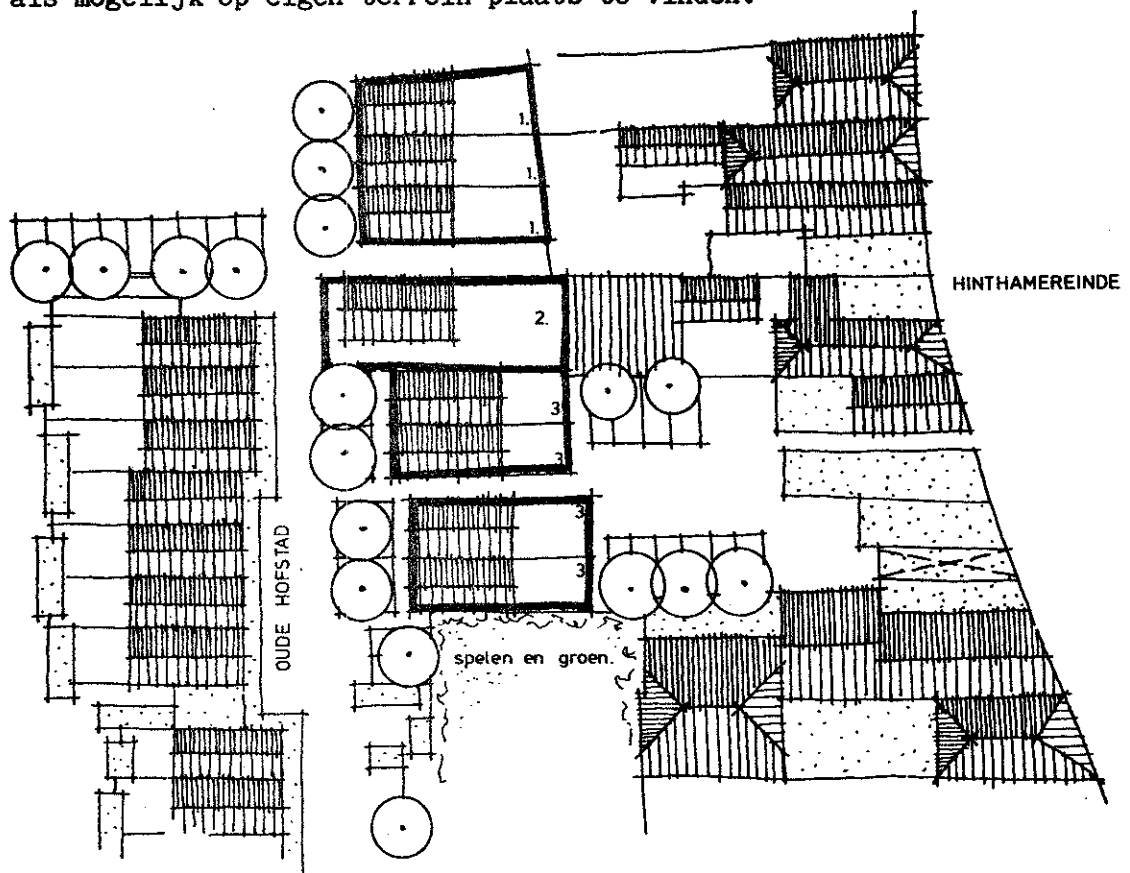


De Pulverplaats is bedoeld als de centrale pleinruimte aan de binnenzijde van de totale Hofstad.

en vormt tevens het knooppunt van alle verkeersrelaties binnen de Hofstad en dat maakt deze plek "belangrijker" dan andere ruimten. Aan de noordoostzijde is evenals aan de hiervoor reeds genoemde zuidzijde de bebouwing nog niet afgerond. Ten behoeve van de versterking van dit pleinkarakter is het gewenst ook aan de noordoost-zijde bebouwing te realiseren, waarmede de pleinwand wordt gesloten. Gekozen wordt voor aansluiting bij de aangrenzende bebouwing, hetgeen betekent eengezinswoningen met een goothoogte van 9,00 - 12,50 m.

Op een drietal percelen gelegen tussen het Hinthamereinde en de Oude Hofstad is de bouw van 16 woningen mogelijk gemaakt een zestal is positief bestemd (Hirdes, gemeente-eigendom) en de overige 10 woningen kunnen gerealiseerd worden door middel van een wijzigingsbevoegdheid. Het betreft hier gestapelde woningen gebouwd in twee lagen met kap. De goothoogte bedraagt ten minste 5,50 m en mag niet meer bedragen dan 6,50 m. De zes woningen (3 à 50 m² en 3 à 90 m²) hebben tezamen een bruto-vloeroppervlak van 420 m².

Door realisatie van de 16 woningen wordt de overgang tussen de twee verschillende structuren van het Hinthamereinde en de Hofstad plastisch vormgegeven. Het parkeren dient zoveel als mogelijk op eigen terrein plaats te vinden.



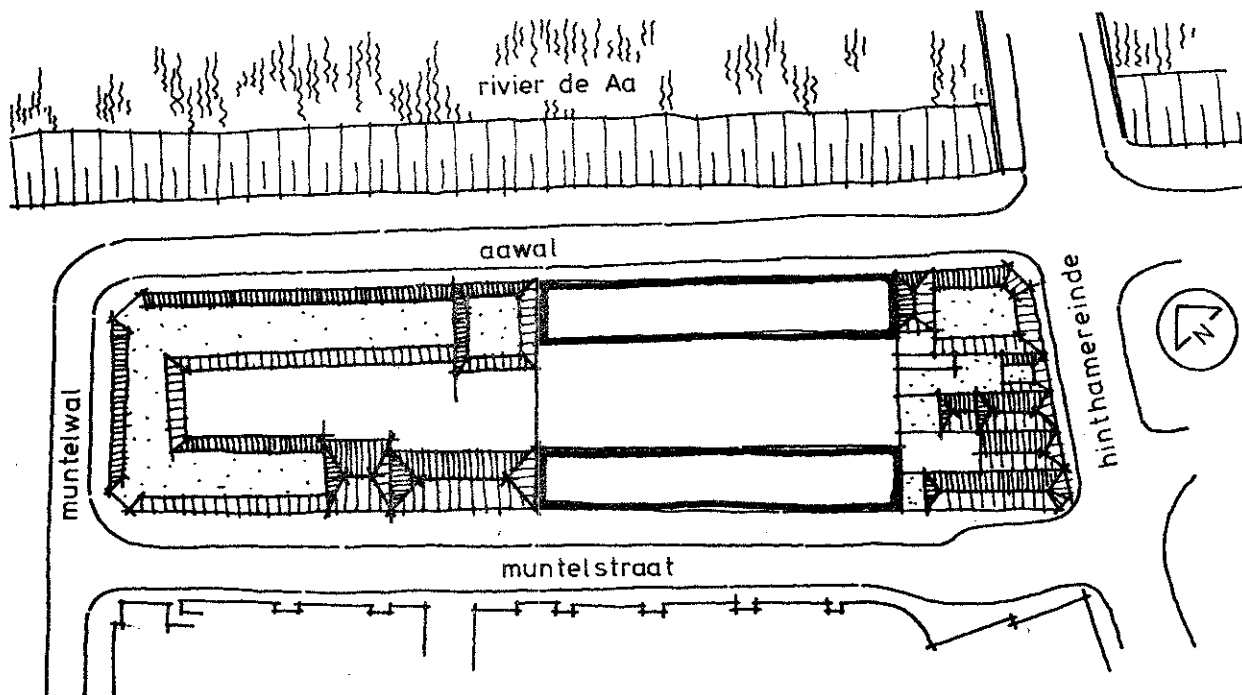
De buurtontsluitingsfunctie van de Krommeweg komt te vervallen en wordt alleen gebruikt ten behoeve van langzaam verkeer.

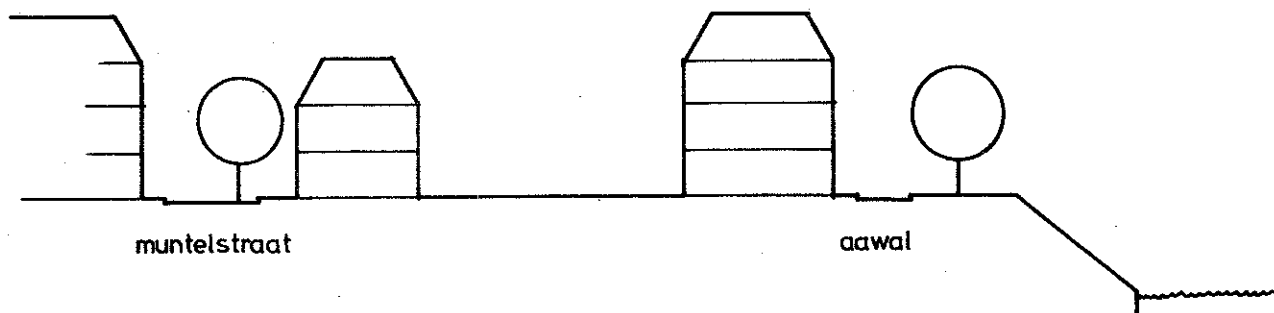
De openbare ruimte is in het Hofstad-gebied aangeduid als verblijfsruimte, opgedeeld in specifiek verblijven in de vorm van groen- en speelvoorzieningen en als verblijven in de vorm van woonstraten, waarbij er een evenwicht ontstaat tussen het gemotoriseerde verkeer en het verblijfsverkeer (langzaam verkeer, spelende kinderen, e.d.).

Voor het bouwblok, gelegen tussen de Aawal en de Muntelstraat, geeft het Structuurplan wonen met aan het Hinthamereinde gemengde functies.

In het bestemmingsplan wordt dit bekrachtigd. Gedacht wordt aan vervangende nieuwbouw ter plekke van de voormalige textielindustrie Hirdes en de woningen Muntelstraat 3 tot en met 21 met toepassing van het principe van het gesloten bouwblok, waarbij zowel aan de Muntelstraat als aan de Aawal gebouwd kan worden. Te denken valt aan wooneenheden met aan de Muntelstraat twee bouwlagen met kap en aan de Aawal drie bouwlagen met kap. De goothoogten bedragen hierbij: aan de Aawal 6,00 tot 9,00 m en aan de Muntelstraat 6,00 tot 7,50 m.

De bebouwingsdiepte is, in verband met een smalle bouw-blokmaat van 30,00 m, maximaal 8,00 m aan de Muntelstraat en maximaal 10,00 m aan de Aawal. Het bruto-vloeroppervlak bedraagt aldus maximaal 3.200 m², hetgeen bij woningen van 75 m² tot 100 m² ongeveer 30 tot 40 woningen betekent.





dwarsdoorsnede bouwblok schaal 1:500.

De functies aan het Hinthamereinde kunnen in de eerste plaats als buurtverzorgend aangemerkt worden. De vroegere centrumgebondenheid is inmiddels sterk teruggelopen, maar -- zij het minimaal -- nog aanwezig. Er is sprake van een sterke menging van functies, zoals winkels, kleine ambachtelijke bedrijfjes, café's, kantoren, sexboetieks, enz.

De verdiepingen worden veelal bewoond of als kantoor/opslag gebruikt. De dreigende verpaupering van dit gebied is af te leiden uit de slechte onderhoudstoestand van de bebouwing en de hoge frequentie waarmee bedrijven en andere functies van plaats verwisselen of samenvoegen.

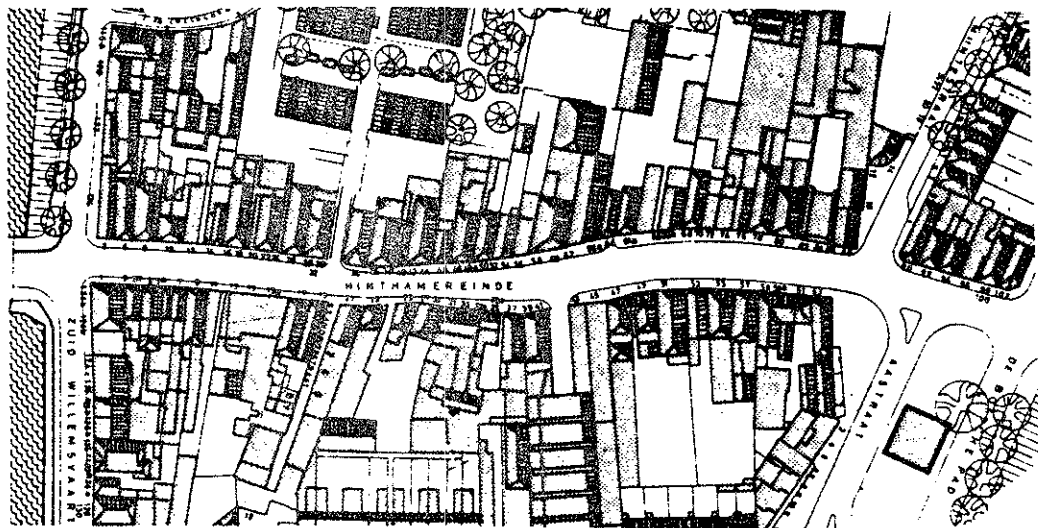
Om haar kleinschalige functiemenging en haar gevarieerde verschijningsvorm te beschermen, is het Hinthamereinde opgenomen in een zogenaamd blokzijde-systeem.

Om de gewenste menging te behouden, wordt binnen het blokzijde-systeem het aantal minimaal te handhaven respectievelijk maximaal toelaatbare bestemmingen aangegeven, daarnaast wordt het maximaal toelaatbare aantal kavels naast elkaar met dezelfde bestemming aangegeven, dit om schaalvergroting te voorkomen.

Het Hinthamereinde vormt het verlengde van één van de drie historische hoofdradialen van de Bossche binnenstad.

De ruimtelijke begeleiding van de overgang van Hinthamerstraat naar Hinthamereinde wordt onderbroken ter plaatse van de overbrugging van het kanaal, waardoor deze straten niet of nauwelijks als eenheid worden ervaren.

Voor het Hinthamereinde geldt, dat het rooilijnenbeloop, de aaneengesloten bebouwing, parcellering en de gevarieerde verschijningsvorm behouden dienen te blijven.

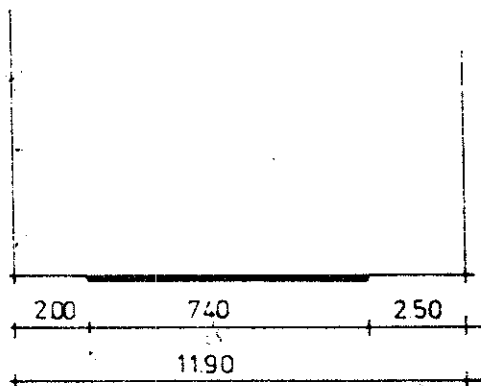


Kappenstructuur Hinthamereinde
schaal 1:2000.

Ten aanzien van de verkeersafwikkeling van het Hinthamereinde is het gewenst maatregelen te nemen, die er toe leiden, dat de doorstroming van het openbaar vervoer wordt verbeterd en de veiligheid van het langzaam verkeer wordt gegarandeerd.

Bij de studie naar de vorm van de te nemen maatregelen dient rekening gehouden te worden met de voorstellen die in de deelnota "Gemotoriseerd Verkeer" zijn gedaan, zoals:

- afsluiting De Bossche Pad.
- 2 richtingsverkeer Maastrichtseweg (tussen De Bossche Pad en Sluis 0).
- aansluiting Lambooybrug op de Van Veldekekade.
- functieverlaging Geldersedam (alleen buurtontsluiting).
- onttrekking van de Graafseweg (het gedeelte tussen de Lagelandstraat en het Hinthamereinde) aan het hoofdwegen net.



Profiel Hinthamereinde.

Aan weerszijden van de Oostwal wordt hoofdzakelijk gewoond, de westzijde bestaat uit vooroorlogse woningen bestaande uit 2 bouwlagen met kap, de nokrichting loopt evenwijdig aan de straat en de kavels zijn in tegenstelling tot die aan het Hinthamereinde, ondiep.

De Oostwal vormde tot voor kort de onduidelijke grens van het binnenstadsgebied en van het plangebied aan de zuidoostzijde, dit door het ontbreken van stadswal en gracht.

Het profiel van de Oostwal is onlangs gereconstrueerd, dit houdt in, een verbreding c.q. herinrichting naar een profiel van 32,00 meter.

Door deze enorme profielverbreding heeft de binnenstadsrand weer aan herkenbaarheid gewonnen, waarbij ter verbetering van het woonmilieu, aan de stadszijde, op de plaats van de oorspronkelijke wal een lage keermuur en een bomenrij als scheiding tussen het doorgaand verkeer en het wonen gerealiseerd is.

De "ventweg" is ingericht ten behoeve van het bestemmings- en verblijfsverkeer en voor het doorgaand langzaam verkeer. Het St. Andriesstraatje vormt na de doortrekking tot de Oostwal en de herinrichting een voetgangersverbinding tussen het Hinthamereinde en de Oostwal. Tevens wordt aan dit straatje enige woonbebouwing mogelijk gemaakt. Deze woonbebouwing -- ter plaatse van de verbreding in dit straatje -- kan een positieve bijdrage leveren aan de begeleiding van dit straatje en bevordert tevens de levendigheid en sociale controle ter plaatse.

De kleine bedrijven tussen het wonen aan de Oostwal zijn overeenkomstig de bestaande toestand bestemd met dien verstande dat dit de maximale toestand is.

Om te komen tot een gefundeerde beslissing inzake renovatie of vernieuwbouw van de panden Aastraat 3 tot en met 12 is een onderzoek uitgevoerd naar de woontechnische en bouwtechnische kwaliteit waar een financieel plaatje aangehangen is. Zowel de bouwtechnische als de woontechnische kwaliteit bleek matig tot slecht te zijn, terwijl de financiële haalbaarheid in geval van renovatie twijfelachtig is. Tevens blijft ingeval van renovatie de "enge" hoeksituatie gehandhaafd (kleine woonkamers en niet optimale licht- en luchttoetreding). Om deze redenen is in het bestemmingsplan een verruiming opgenomen ten aanzien van de situering van de woningen, gecombineerd met een voorgevelrooijncorrectie ter verbetering van de ruimtelijke begeleiding van de straten en de pleinruimte rondom de watertoren.

De goothoogte van de vervangende nieuwbouw kan variëren tussen 7,50 en 9,50 m. Hierdoor kan bebouwing gerealiseerd worden in 2 tot 3 bouwlagen met kap.

Het bruto-vloeroppervlak bedraagt dan 1.000 m² tot 1.350 m², hetgeen bij een woninggrootte van 75 m² 15 tot 18 woningen oplevert.

De watertoren als belangrijk en markant gebouw bepaalt, komend vanuit diverse richtingen, het straatbeeld. Het is daarom van groot belang dit industrieel monument te behouden en er een geschikte functie voor te vinden. Om de laatste reden is de watertoren positief bestemd tot bedrijfsdoeleinden met een vrijstelling naar respectievelijk horecadoeleinden, kantoordoeleinden, detailhandelsdoeleinden en maatschappelijke doeleinden of een combinatie hiertussen.



Hinthamereinde gezien vanaf de Watertoren.

Het Structuurplan geeft voor Sluis 0 de hoofdfunctie wonen aan, in het bestemmingsplan wordt hier in principe op aangesloten.

De karakteristiek van het Sluis-zijn wordt echter gekenmerkt door bedrijvigheid de aanwezigheid van enkele winkels en kantoren die een relatie hebben met het sluisgebeuren, te denken valt aan het scheepsbevoorradingskantoor, watersportzaak en een scheepsbenodigdhedenwinkel en andere detailhandel en bedrijfjes.

Vandaar dat de kavels gelegen aan Sluis 0 overeenkomstig het Hinthamereinde een gemengde bestemming met blokzijde-systeem krijgen.

5.5. Gebruik openbare ruimte.

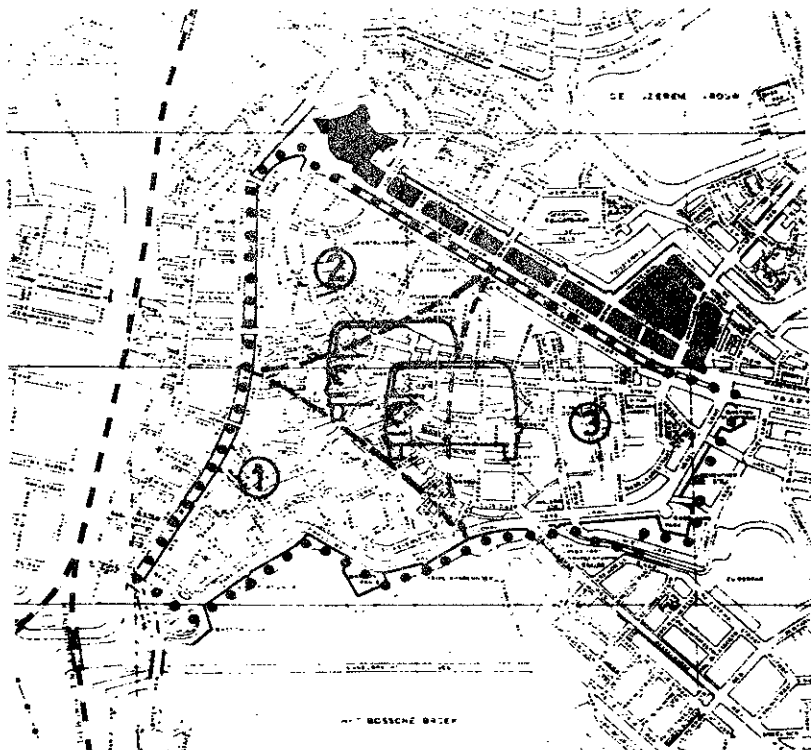
Het parkeren in de binnenstad van 's-Hertogenbosch wordt gezien de beperkte ruimtelijke mogelijkheden, als een probleem ervaren. Om die reden is een selectief gebruik van de beschikbare parkeerplaatsen gewenst. Regulering van deze parkeerplaatsen door het nemen van diverse maatregelen is daarbij noodzakelijk.

Met deze regulering zal behalve de kortparkeerder ook de binnenstadsbewoner en degene die in de binnenstad zijn bedrijf uitoefent, gediend zijn, categorieën die tot nu toe de meeste last ondervinden.

Verbetering van de parkeermogelijkheden voor genoemde categorieën is mogelijk door invoering van het zogenaamde belanghebbendenparkeersysteem.

Op onderstaande situatietekening is voor de binnenstad aangegeven, waar het systeem op korte termijn in 3 fasen) gerealiseerd zal worden.

In 1982 is een begin gemaakt met de eerste fase.



Gefaseerde invoering van het belanghebbenden parkeren.

Ten gevolge van de invoering van dit systeem, zal in de gebieden die gelegen zijn aan de randen, een grotere parkeerdruk ontstaan, vooral door de niet-belanghebbende langparkeerder, die uit het te reguleren gebied wordt "verdreven". Als gevolg van de parkeerdruk, die aan de randen zal ontstaan, zal de behoefte geschapen worden het belanghebbendenparkeersysteem ook hier in te voeren, ten einde het parkeren voor bewoners en zakelijk-belanghebbenden veilig te stellen. Indien binnen het plangebied geen belanghebbendenparkeersysteem wordt ingevoerd, zal het volgende beeld ontstaan:

overdag zal er een grote parkeerdruk ontstaan ten gevolge van de langparkeerder, die vooral op de binnenstad gericht is. Dit zal leiden tot parkeerproblemen voor een gedeelte van de bewoners en het bezoek hiervan.

Bij invoering van het belanghebbendenparkeersysteem binnen het plangebied, zal de parkeerbehoefte van de bewoners en zakelijk belanghebbenden veilig gesteld worden op basis van aanvragen (max. 0,8 p.pl. per woning).

De rest van de beschikbare parkeercapaciteit zal bestemd worden voor betaald lang-parkeren ten behoeve van bezoekers van het gebied en bezoekers en werkers uit de binnenstad (uitwisseling bewoners/werkers).

Parkeerbalans van het plangebied:

Het aantal parkeerplaatsen binnen het theoretisch model dat maximaal benodigd is, bedraagt 1.192 (927 + 265).

In het plangebied zijn 1.031 plaatsen aanwezig. Dit betekent, dat het toekomstig tekort aan parkeerplaatsen 161 bedraagt. (Opgemerkt dient te worden, dat in de huidige situatie gezien de nachtelijke bezetting geen tekort bestaat).

Het "toekomstig tekort" aan parkeerplaatsen kan grotendeels worden opgeheven door langs de Zuid-Willemsvaart aan weerszijden van de rijweg langsparkeren uit te voeren.

Dit levert 107 parkeerplaatsen extra op. Ten einde de grotere parkeerdruk uit de binnenstad te kunnen opvangen, kunnen de bestaande beschikbare parkeerplaatsen hiervoor voorlopig aangewezen worden links en rechts van de bruggen (betaald lang-parkeren). In de toekomst zullen deze parkeerplaatsen evenwel, als hier behoefte aan is, ter beschikking kunnen komen van bewoners- en zakelijk-belanghebbenden uit het plangebied.

In onderstaande tabel is een overzicht gegeven per gebied (6.1. tot en met 6.11) van het maximaal aantal te realiseren woningen, het aantal arbeidsplaatsen, de beschikbare parkeercapaciteiten en de toekomstige parkeerbehoefte, waarbij is uitgegaan van de volgende parkeernormen.

0,2 parkeerplaats per woning in de openbare ruimte bezoekers.	
0,3 parkeerplaats per bejaardenwoning	
0,5 parkeerplaats per kleine woning (HAT)	
0,8 parkeerplaats per 3-4-kamerwoning	op eigen terrein
1 parkeerplaats per twee arbeidsplaatsen	

Deze normen komen niet geheel overeen met de bestaande toestand. Bij een nachtelijke telling (april 1980) is gebleken, dat de werkelijke bezetting, zijnde het aantal auto's per woning binnen het plangebied Zuid-Willemsvaart-Aa, tussen de 0,4 en 0,6 bedraagt.

Gebied	P. behoefte					P. capaciteit		
	Aantal won.	Arb.pl.	Wonen	Bezoek	Arb.pl.	Openbaar Zd.W.vaart	Ove- rig	Openbaar Betaald kort
6.1	13	8	10	3	4	18	17	-
6.2	5	21	4	1	10	18	45	-
6.3	160* +80	149	112	48	33	30	133	-
6.4	92* +65	30	80	31	15	16	19	-
6.5	100	127	80	20	63	28	19	-
6.6	198	-	158	40	-	26	143	-
6.7	139	-	111	28	-	20	163	-
6.8	255	52	204	51	26	-	143	-
6.9	49	13	39	10	7	-	48	-
6.10	78	62	62	16	31	18	61	-
6.11	84	50	67	17	25	18	46	20
	252* +1.066	512	927	265	214	174	837	20
	=====	=====	=====	=====	=====	=====	=====	=====

*= bejaardenwoningen

5.6. Het kanaal.

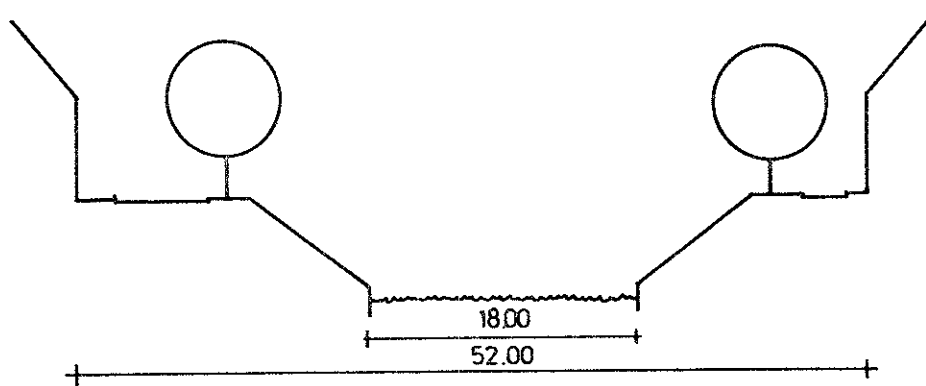
In 1971 is door de toenmalige minister van Verkeer en Waterstaat een plan goedgekeurd voor de verruiming van de uit 1826 daterende Zuid-Willemsvaart en het in 1929 aangelegde kanaal Wessem-Nederweert.

Rond 1980 is er een discussie gevoerd of de Zuid-Willemsvaart oostelijk om de bestaande stad 's-Hertogenbosch heen geleid of het bestaande tracé door de binnenstad verbreed diende te worden.

Op 24 april 1980 werd door de gemeenteraad bij de behandeling van de nota "analyse verbetering Brabantse- en Midden-Limburgse kanalen" aangedrongen op een nadere analyse van de verbetering van de Zuid-Willemsvaart ten zuiden van Veghel en het Wilhelminakanaal, zonder aanpassing van het noordelijke deel tot klasse II, daar verruiming van het kanaalvak door onze gemeente onaanvaardbaar geacht werd.

Inmiddels heeft de minister van Verkeer en Waterstaat beslist (oktober 1982) dat de Zuid-Willemsvaart oostelijk om de stad gelegd gaat worden.

Daarom wordt het kanaal overeenkomstig de huidige situatie in het bestemmingsplan Zuid-Willemsvaart-Aa opgenomen. Mocht tijdens de planperiode er een structurele wijziging aangaande het kanaal zich voordoen, dan dient dit door middel van een planherziening verwerkt te worden.



bestaand profiel Zuid-Willemsvaart schaal 1:500.

6. Geluidsaspecten.

6.1. Algemeen.

Het doel van de Wet Geluidhinder is het verhelpen van bestaande en het voorkomen van nieuwe geluidshinderknelpunten. Sinds 1 januari 1982 zijn de afdelingen 1 en 2 van hoofdstuk VI van de wet in werking. Daarin zijn voorschriften gegeven voor de geluidsbelastingen aan de gevels van woningen en overige geluidsgevoelige bestemmingen welke geprojecteerd zijn binnen een geluidszone van een weg. Bij de vaststelling van een bestemmingsplan moet nagegaan zijn of de te verwachten toekomstige geluidsbelastingen zullen voldoen aan de gestelde eisen.

6.2. Wegen met een geluidszone.

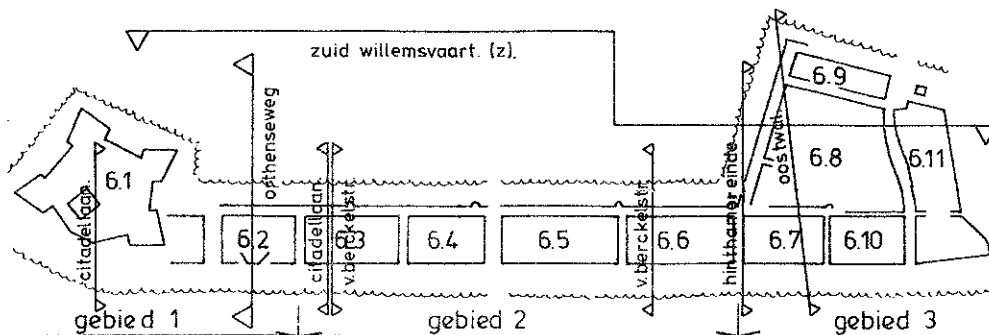
Vanaf 1 januari 1982 heeft elke weg met 2 of meer rijstroken een geluidszone, (een weg met 1 rijstrook heeft géén zone). De breedte van de zones is aangegeven in artikel 74 van de Wet Geluidhinder (Wgh), en is afhankelijk van de ligging van de weg, al dan niet in het stedelijk gebied, het te verwachten aantal motorvoertuigen per etmaal en het toekomstige aantal rijstroken van die weg. De wegen in- en rondom het plangebied Zuid-Willemsvaart-Aa liggen binnen het stedelijk gebied.

Op basis van de voorbereidingsnota "Gemotoriseerd verkeer" (in het kader van het verkeerscirculatieplan voor de gemeente 's-Hertogenbosch) en verder met gebruikmaking van gegevens uit mechanische en visuele verkeerstellingen is een raming opgesteld voor de toekomstige verkeersintensiteiten op de wegen in en rond het plangebied. Tabel 1 geeft een overzicht van de te verwachten etmaalintensiteiten (over 10 jaar), het te verwachten aantal rijstroken en de daarbij behorende zonebreedte van de geluidszones, overeenkomstig artikel 74 Wgh.

Tabel 1. Verkeersintensiteiten, aantal rijstroken en de breedte van de geluidszone (toekomstige situatie).

Straat	Mvt/etmaal	Aantal rijstroken	Zone-breedte
Citadellaan	7200	2	200
v. Berckelstraat	5900	2	200
Hinthamereinde	6900	2	200
Oostwal/De Bossche Pad	6250	2	200
Zuid-Willemsvaart (N) (tussen Van Berckelstraat en Hinthamereinde)	3000	1	geen zone
Zuid-Willemsvaart (Z) (tussen J. Heinsstraat en Tolbrug)	11250	4	350
Zuid-Willemsvaart (Z) (tussen Tolbrugstraat en Kard. v Ros- sumplein	9000	3	200
idem (tussen Kard. v. Rossumplein en Hinthamerbrug)	7000	1	geen zone
Orthenseweg-Diezebrug	35000	3	350

De geluidszones van deze wegen zijn op afbeelding A. aangegeven.



afbeelding A.

Op alle overige wegen binnen het plangebied worden etmaalintensiteiten beneden 2.450 motorvoertuigen verwacht. Deze wegen hebben dan vanwege artikel 74, tweede lid, geen geluidszone wanneer de gemeenteraad de in het artikel bedoelde verklaring aflegt.

Deze verklaring dient vóór de vaststelling van het onderhavige bestemmingsplan gepubliceerd te zijn op de voorgeschreven wijze, gegeven in artikel 74, lid 4, Wgh.

6.3. Verplichting in te stellen akoestisch onderzoek.

De Wet Geluidhinder geeft de verplichting een akoestisch onderzoek in te stellen naar de geluidsbelasting die ondervonden wordt binnen woningen of andere geluidsgevoelige bestemmingen binnen een geluidszone. Tevens dient de doeltreffendheid van in aanmerking komende maatregelen aangetoond te worden, indien de geluidsbelasting, zonder deze maatregelen, de gestelde grenswaarden blijkt te overschrijden (Art. 77 Wgh.).

Uitzonderingen vormen echter vanwege art. 76, lid 2, die woningen of andere geluidsgevoelige bestemmingen, die op het tijdstip van vaststelling van het bestemmingsplan reeds aanwezig of in aanleg zijn.

Onder "reeds aanwezig of in aanleg" dient te worden verstaan:

- a. Alle bestaande geluidsgevoelige bestemmingen en de nog niet aanwezige geluidsgevoelige bestemmingen waarvoor een bouwvergunning is afgegeven.
- b. Bestaande geluidsgevoelige bestemmingen die in de nieuwe situatie dezelfde bestemming blijven behouden waarbij, na reconstructie of aanpassing, zowel de rooilijn als de bebouwingshoogte overeenkomstig de bestaande situatie zullen blijven.

- c. Nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen die geprojecteerd zijn op open ruimte, waar vroeger geluidsgevoelige bestemmingen gelegen hebben en waarbij de oude rooilijn en bebouwingshoogte aangehouden worden.

6.4. Grenswaarde van geluidsniveaus.

In het "Besluit grenswaarden binnen zones langs wegen" worden de voorkeurswaarden voor de geluidsbelasting, buiten aan de gevels van geluidsgevoelige bestemmingen, aangegeven. In bepaalde situaties zal daar niet aan voldaan kunnen worden; Gedeputeerde Staten hebben dan de mogelijkheid om hogere waarden toe te staan. De hoogst toelaatbare waarden zijn eveneens vastgesteld in genoemd besluit.

Tabel 2. Grenswaarden geluidsniveaus.

Bestemming	Grenswaarde buiten aan de gevel	Max. ontheffing door G.S.	Grenswaarde binnenshuis 2)
nieuw te bouwen woningen	50 dB(A)	65 dB(A)	35 dB(A)
in aanbouw zijnde won. ¹⁾	55 dB(A)	65 dB(A)	40 dB(A)
reeds bestaande won. ¹⁾	55 dB(A)	70 dB(A)	45 dB(A)
nieuw te bouwen kantoren ²⁾	55 dB(A)	75 dB(A)	40 dB(A)
nieuwe bestemmingen sociaal-culturele doeleinden	50 dB(A)	65 dB(A)	35 dB(A)

1) Wet Geluidhinder nog niet van kracht voor bestaande situaties.

2) Grenswaarde binnenshuis gelden voor geluidsgevoelige binnenruimten als leeszalen, vergaderruimten etc. Bij woningen: slaapkamers, woonkamer, studeerkamer, etc.

6.5. Te verwachten geluidsniveaus, buiten aan de gevel.

Voor het berekenen van de te verwachten geluidsniveaus is gebruik gemaakt van de voorgeschreven rekenmethode uit het: "Besluit reken- en meetvoorschrift Verkeerslawaaï". Bijlage 1 bevat de geluidsberekeningen voor de waarnemingspunten, aangegeven op plankaart 1 nr. 47.403 met tevens de verantwoording van de ingevoerde gegevens met betrekking tot het verkeer en de plaatselijke omstandigheden.

Voor de toetsing van het geluidsniveau aan de Wet Geluidhinder mag, ingevolge artikel 103, een aftrek van 5 dB(A) op het rekenresultaat toegepast worden.

Dit, wegens de verwachting, dat motorvoertuigen in de toekomst minder lawaai zullen produceren. Onderstaande tabel geeft een samenvatting van de gecorrigeerde rekenresultaten per waarnemingspunt.

Tabel 3. Geluidniveaus, buiten aan de gevel (incl. aftrek 5 dB(A)).

Punt	Straat/ligging gebouw	Bron	Waarnemingshoogten			
			2,5	5	7,5	10
1.	Citadel	Orthenseweg	54	55	55	-
2.	Witte Huis-Citadellaan	Citadellaan	46	47	47	-
3.	Citadellaan-westzijde	Citadellaan	60	60	59	-
4.	Citadellaan-oostzijde	Citadellaan	61	61	61	-
5.	Z.Willemsv.-Citadellaan	Z.W.vaart-Z	51	51	52	52
6.	Z.Willemsv.-Citadellaan	Z.W.vaart-Z	50	51	51	51
7.	Z.Willemsv.-Vliertstr.	Z.W.vaart-Z	50	51	52	52
8.	Z.Willemsv.-Van Berckelstraat	Z.W.vaart-Z	51	52	52	52
9.	v.Berckelstraat-westz.	Z.W.vaart-Z	61	61	60	60
10.	v.Berckelstraat-oostz.	Z.W.vaart-Z	63	62	61	60
11.	Z.Willemsvaart-Bernestraat	Z.W.vaart-Z/N	*	*	*	*
12.	Hinthamereinde-minimum	Hinthamereinde	65	64	63	62
13.	Hinthamereinde-maximum	Hinthamereinde	64	63	63	62
14.	Oostwal-westzijde	Oostwal	58	58	58	58
15.	Westzijde Watertoren	Hinthamereinde	56	57	57	57
16.	Oostzijde Watertoren	Oostwal	54	55	55	55
17.	Noordzijde Watertoren	De Bossche Pad	60	60	59	59

* geen geluidszone.

6.6. Toetsing van het bestemmingsplan aan de Wet Geluidhinder.

6.6.1.Citadellaan-Witte Huis.

Het Citadel-complex zal in de toekomst een functie vervullen als rijksarchief. De depotruimte wordt ondergronds gerealiseerd. Voor zover kantoor- en werkruimten, na restauratie van het bestaande complex, bovengronds ingericht worden, is geen geluidsoverlast van het verkeer op de Diezebrug te verwachten.

Het geluidsniveau bij punt 1 (zie bijlage 1 en plankaart nr. 1 47403) blijft ca. 55 dB(A), buiten aan de gevel. Daarmee voldoet de situatie aan de grenswaarde van 55 dB(A) voor kantoorgebouwen, met de opmerking dat dit de grenswaarde is voor nieuwe kantoorgebouwen.

Voor wat betreft het Witte Huis, thans een maatschappelijke functie vervullend, geeft het bestemmingsplan een vrijstellingsbevoegdheid naar woondoeleinden. Tabel 3 laat zien dat de te verwachten geluidsbelasting ruim beneden de grenswaarde van 50 dB(A) voor "nieuwe" woningen blijft.

-Conclusie: de situatie voldoet aan de Wet op de Geluidhinder.

6.6.2.Citadellaan.

Volgens het plan blijft het wonen aan weerszijden van de Citadellaan in zijn huidige vorm gehandhaafd. De Citadellaan blijft een belangrijke functie vervullen als ontsluitingsweg voor de binnenstad, voor het verkeer in noordelijke richting. De aanpassing van het huidige profiel blijft beperkt tot de aanleg van vrijliggende fietspaden, zodat voor de toetsing aan de Wet Geluidhinder de grenswaarden, genoemd in tabel 2 onder "bestaande woningen" aangehouden kan worden. Uit tabel 3 blijkt dat de geluidsniveaus, aan beide zijden, 59 à 61 dB(A) bedragen (punt 3 en 4).

Dit is ruim boven de norm van 55 dB(A). Wel blijft de situatie binnen de ontheffingsgrens van 70 dB(A), zodat, na inwerkingtreding van de Wet Geluidhinder met betrekking tot "bestaande situaties", bij Gedeputeerde Staten de vereiste hogere waarden aangevraagd kunnen worden.

Omdat de bestaande woningen langs de Citadellaan tevens binnen de geluidszone van de Zuid-Willemsvaart (zuidzijde) liggen, is nagegaan wat de te verwachten gevelbelasting is op de gevels aan de kanaalzijde, punt 5 en 6. De gevonden geluidsniveaus (zie tabel 3) zijn ca. 51 dB(A), dus ruim beneden de grenswaarde van 55 dB(A).

-Conclusie: de situatie voldoet aan de Wet op de Geluidhinder.

6.6.3. Zuid-Willemsvaart, tussen Citadellaan en Van Berckelstraat.

Voor zover de binnenruimten in het Kruithuis als geluidsgevoelig aangemerkt kunnen worden, geeft het geluidsniveau, gevonden bij punt 7, een indicatie van de gevelbelasting. Dezelfde waarden, tot max. 52 dB(A) gelden voor de te handhaven woning op de hoek Vliertstraat-zijde Kruithuis. In beide gevallen blijft het geluidsniveau beneden de grenswaarde van 55 dB(A). Dit is tevens van toepassing op alle bestaande -- en te handhaven -- woonfuncties aan de kanaal-zijde, vanaf de Citadellaan tot de Van Berckelstraat. Ook bij het te handhaven complex Huis ter Aa-Gervenhof zijn geen geluidsproblemen te verwachten.

Op het terrein van het voormalig bedrijf "Nederveen" wordt voorzien in een woonbestemming in de vorm van een gesloten rechthoekig bouwblok. Wegens de bestemmingswijziging van ongevoelige naar geluidsgevoelige bestemmingen is de grenswaarde voor "nieuwe situaties" aan te houden: 50 dB(A). Aan de zijde van de Zuid-Willemsvaart wordt een geluidsbelasting verwacht van 50 tot 52 dB(A) bij de punten 7 en 8.

Hieruit volgt, dat de grenswaarde van 50 dB(A) met 1 à 2 dB(A) wordt overschreden. Voor de woonbestemming in de bebouwing langs de Vliertstraat en de Kasterenwal wordt geen overschrijding van de grenswaarde verwacht. Verder zullen de gevels aan de achterzijde van de woningen en het binnenterrein zélf voldoende afgeschermd zijn van het verkeerslawaaï vanaf de Zuid-Willemsvaart (zuid).

De bebouwing aan de zuidzijde van het bouwblok fungeert daarbij als scherm.

- Conclusie: bij de geplande woningbouw op het voormalig terrein "Nederveen" wordt de grenswaarde met 1 à 2 dB(A) overschreden. Gedeputeerde Staten kunnen ontheffing verlenen tot 65 dB(A), zodat verzocht kan worden om toekenning van een hogere waarde.

6.6.4. Van Berckelstraat.

Overeenkomstig het Structuurplan krijgt de bebouwing aan weerszijden van de Van Berckelstraat via wijzigingsbevoegdheden een gemengde bestemming, waarbij de bestaande rooilijnen gehandhaafd blijven, met uitzondering van de begane-grondsituatie aan weerszijden van de straat, waar geen woonfuncties zijn voorzien.

Daar zal de rooilijn teruggelegd worden, zodat het trottoir aldaar overbouwd wordt (onderdoorgang direct achter de voorgevel).

Aan beide zijden van de Van Berckelstraat is dus sprake van het handhaven van de bestaande situatie, zodat, voor wat betreft de woonfuncties, de grenswaarde van 55 dB(A) en de maximum ontheffingsgrens van 70 dB(A) aangehouden moet worden. Bij de waarnemingspunten 9 en 10 worden gevelbelastingen verwacht tot 63 dB(A), dus ruim binnen de ontheffingsbevoegdheid van Gedeputeerde Staten, indien de desbetreffende artikelen van de Wet Geluidhinder "bestaande situaties" in werking zouden zijn.

6.6.5. Zuid-Willemsvaart, tussen de Van Berckelstraat en Hinthamerinde.

Volgens het plan blijven de bestaande woonfuncties en bedrijven binnen het bouwblok tussen de Van Berckelstraat en de Kanaalstraat gehandhaafd. Wel is, via wijzigingsbevoegdheden, de bedrijfsbestemming eventueel te wijzigen in een woonfunctie.

Op basis van tabel 1 hebben de wegvakken aan weerszijden van de Zuid-Willemsvaart op deze plaats géén geluidszone, zodat het plan voldoet aan de Wet Geluidhinder. De geluidsberekening bij punt 11 (bijlage 1) geeft een indicatie van de geluidsniveaus, uitgaande van een asfaltverharding. De uitkomst: ± 63 dB(A) toont aan, dat het toch wenselijk is bij nieuwbouw of verbouwing met deze gevelbelasting rekening te houden.

De thans aanwezige klinkerbestrating aan de noordzijde van de Zuid-Willemsvaart geeft een geluidsbelasting die 2 à 3 dB(A) hoger is.

Conclusie: het bestemmingsplan voldoet aan de Wet Geluidhinder, maar de te verwachten geluidsniveaus maken het wenselijk daar rekening mee te houden bij nieuwbouwplannen langs de zijde van de Zuid-Willemsvaart. In het advies over de na te streven gevelisolatie dient vooralsnog uitgegaan te worden van de bestaande klinkerbestrating, noordzijde Zuid-Willemsvaart.

6.6.6. Hinthamereinde en Oostwal.

Uit de geluidsberekeningen voor de waarnemingspunten 12 en 13 valt af te leiden, dat de geluidsniveaus aan de gevels in het Hinthamereinde variëren van 62 tot 65 dB(A).

Het betreft hier een volledige handhaving van het huidige rooilijnenbeloop, de aaneengesloten bebouwing en gevarieerde verschijningsvorm. Er is dus sprake van een "bestaande" situatie, met in de toekomst een ontheffingsmogelijkheid tot 70 dB(A).

De in 1981 gereconstrueerde Oostwal heeft tot gevolg gehad, dat de hoofdrijbaan verder van de woningen langs de westzijde is komen te liggen. Het geluidsniveau aan de gevels van de bestaande -- en te handhaven -- woonfuncties is naar verwachting 58 dB(A), dus ruim beneden de toekomstige maximum ontheffingsgrens van 70 dB(A). (Tabel 3, punt 14).

Op de hoek Aastraat-Oostwal kan afgeweken worden van de oude rooilijn, waardoor hier sprake is van "nieuwe" situaties, grenswaarde 50 dB(A). Voor de geplande woonfunctie op deze hoek is ontheffing tot 58 dB(A) aan te vragen.

Voor zover er in de Watertoren geluidsgevoelige functies gerealiseerd worden, is rekening te houden met het verkeerslawaal van zowel de Hinthamerstraat, De Bossche Pad als de Oostwal.

De waarnemingspunten 15 en 16 laten zien dat geluidsniveaus tot 57 dB(A) verwacht worden. Voor nieuwe kantoorbestemmingen betekent dit een overschrijding van de grenswaarde met 2 dB(A)-westzijde. De oostzijde blijft binnen de grenswaarde. De noordzijde ontvangt verkeerslawaaï vanaf De Bossche Pad; waarnemingspunt 17 geeft de te verwachten geluidsniveaus, uitgaande van de intensiteiten van de Oostwal.

Hier is de overschrijding van de grenswaarde 5 dB(A) voor kantoorvestigingen en 10 dB(A) voor eventuele woonfuncties. Gezien de ligging van het bouwwerk op een verkeerseiland en wegens de vrij hoge grenswaarde-overschrijdingen is de situatie minder geschikt voor bestemming tot wonen. Kantoorbestemming blijft wel mogelijk; daarvoor is ontheffing van Gedeputeerde Staten nodig.

Conclusie: Bij de bestaande -- en te handhaven -- bestemmingen langs de Hinthamerstraat en de Oostwal zijn geen nadere geluidsmaatregelen noodzakelijk. Uitzonderingen vormen de watertoren, waar de toekomstige geluidssituatie onaantrekkelijk is voor woonfuncties en de hoek Aastraat-Oostwal, waar door de wijziging van de oude rooïlijn sprake is van "nieuwe situaties", met grenswaarde-overschrijding tot 8 dB(A).

6.6.7. Samenvatting grenswaarde-overschrijdingen.

Tabel 4 geeft een overzicht van de te verwachten grenswaarde-overschrijdingen voor zogenaamde "nieuwe situaties", waarvoor de Wet Geluidhinder vanaf 1 januari 1982 in werking is.

Tabel 4. Grenswaarde-overschrijding "nieuwe situaties".

WRN.- punt	Situatie en bestemming	Overschrijding grenswaarde
7	Nieuwe woningen, terrein Nederveen, zijde Zuid-Willems- vaart	1 à 2 dB(A)
14	Nieuwe woningen, hoek Aastraat- Oostwal	8 dB(A)
15	Kantoorfuncties in Watertoren- westzijde	1 à 2 dB(A)
17	Kantoorfuncties in Watertoren- noordzijde	4 à 5 dB(A)

Voor de in de tabel genoemde situaties is bij Gedeputeerde Staten om toekenning van hogere waarden verzocht. Alle overige situaties voldoen aan de voorschriften Wet Geluidhinder of vallen onder de nog niet van kracht zijnde "Bestaande situaties in zones langs wegen".

6.7. Beschikking hogere waarden en aanvullende geluidsvoorschriften.

1. Bij besluit van 8 februari 1984 * heeft het college van Gedeputeerde Staten als hogere waarden vastgesteld:
 - 62 dB(A) voor nieuw te bouwen woningen op het voormalig terrein "Nederveen".
 - 58 dB(A) voor nieuw te bouwen woningen hoek Aastraat/Oostwal.
 - 57 dB(A) voor kantoorfuncties, westzijde Watertoren.
 - 60 dB(A) voor kantoorfuncties, oostzijde Watertoren.

* (goedgekeurd bij beschikking Minister V.R.O. d.d. 14 mei 1984, DGMH/G 167.314).
2. Bij nieuw te bouwen woningen langs de Van Berckelstraat zullen de slaapkamers niet gesitueerd mogen zijn aan de gevel met de hoogste geluidsbelasting, indien een gevelbelasting hoger dan 55 dB(A) wordt verwacht, wat dus aan beide zijden het geval is.

3. Bij de overige ontheffingssituaties dient zoveel mogelijk verzekerd te worden dat de geluidsgevoelige ruimten binnen de woningen en de bij de woningen behorende buitenruimten niet worden gesitueerd aan de gevel waar de hoogste geluidsbelasting optreedt.
4. Bij de ontheffingssituaties zullen de gevels de benodigde isolatie moeten bieden ten einde de in tabel 2 genoemde grenswaarden voor de geluidssituatie binnenshuis zeker te stellen. Bij de vaststelling van de gevelbelasting voor de bepaling van de benodigde gevelisolatie moet rekening worden gehouden met het feit, dat de 5 dB(A)-aftrek (art. 103 Wgh) niet toepasbaar is en dat de invloed van de aanwezigheid van met verkeerslichten geregelde kruispunten en eventuele overige omgevingsfactoren in de berekeningen worden "meegenomen". (De geluidsberekeningen uit bijlage 1 zijn voor dit doel dus niet bruikbaar).
Een en ander is geregeld in het besluit "Geluid geluidwering gebouwen" (Besluit van 20-12-1982, Stb. 755, in werking vanaf 15-2-1983).
5. Langs de Zuid-Willemsvaart (noordzijde), tussen de Van Berckelstraat en het Hinthamereinde is het gewenst bij nieuwbouw rekening te houden met de te verwachten gevelbelastingen van 64 à 67 dB(A).
(Zie indicatie: bijlage 1 waarn. punt 11 - zonder aftrek ingevolge art. 103 Wgh).

Bijlage 1.

Geluidsberekeningen t.b.v. de toetsing van het bestemmingsplan Zuid-Willemsvaart-Aa aan de Wet Geluidhinder.

De berekeningen zijn gemaakt met behulp van de standaardmethode I uit het "Reken- en meetvoorschrift Verkeerslawaaï". Voor de verkeersprognose (1992) is gebruik gemaakt van de gegevens uit het in voorbereiding zijnde verkeerscirculatieplan voor de gemeente 's-Hertogenbosch. Voor de verdeling van het motorvoertuigenverkeer over de vier voertuigcategoriën is uitgegaan van de resultaten van mechanische- en visuele verkeerstellingen. De te verwachten rijksnelheden zijn deels gemeten, deels geschat.

Onderstaande tabel geeft de voor de geluidsberekeningen benodigde verkeersgegevens.

Straat	Etmaal- inten- siteit	gem./ uur van 7-19	voertuigcategorie				Gem. rij- snelheid km/uur
			MOT	LVT	MDZ	ZWR	
Citadellaan	7.200	480	5	425	45	5	45
v. Berckelstraat	5.900	390	5	345	35	5	35
Hinthamereinde	6.900	460	5	405	50	10	35
Oostwal/De Bossche Pad	6.200	420	5	375	35	5	35
ZW-vaart (noord- zijde) 1)	3.000	200		180	20		35
ZW-vaart (zuid- zijde) 2)	7.000	440	5	395	35	5	40
ZW-vaart (zuid- zijde) 3)	11.250	750	5	675	65	10	40
Orthenseweg 4)	35.000	2190	10	1740	350	90	50

1. Tussen Van Berckelstraat en Hinthamereinde-
éénrichtingsweg.
2. Tussen Kard. v. Rossumplein en Hinthamerbrug-
éénrichtingsverkeer-gedeeltelijk.
3. Tussen Jan Heinsstraat en Kard. v. Rossumplein.
4. Deze raming is veel hoger dan de thans (april 1984)
wordt aangehouden. Voor onderhavige geluidstoelichting
heeft dit echter geen consequenties.

Voor de waarnemingspunten, aangegeven op kaart nr. 47403,
zijn de te verwachten gevelbelastingen berekend op het hier-
navolgende rekenblad.

De resultaten hebben betrekking op het equivalente
geluidsniveau-etmaalwaarde-uitgedrukt in dB(A) en aangegeven
met LAEQ.

De aftrek van 5 dB(A) ingevolge artikel 103 Wgh is nog niet
toegepast.

Verklaring van de overige afkortingen op het rekenblad:

H-MVLD:	Hoogte van het maaiveld.
H-WEGD.:	Hoogte van het wegdek.
C-WEGD.:	Wegdekcorrectie, 0 = asfalt, 1 = grof en 2 = klinkers.
BODEM-F:	niet van toepassing (zie BdF).
REFL.:	reflectie-factor bebouwing overzijde.
aKRP.:	niet van toepassing (kruispuntsafstand).
BdF.:	de bij deze afstand behorende bodemcorrec- tie.
H-WRN.:	de hoogte van het waarnemingspunt.
LAEQ:	gevelbelasting excl. aftrek 5 dB(A).

PUNT : 1. ORTHENSEWEG-DIEZEBRUG CAT WGH *SNEHLD* NOT= 18. 50. LVT= 1.740. 50. MDZ= 350. 50. ZWR= 87. 50. H-MVLD= 0.00*BDMF= H-MEGD= 3.00*REFL= 0.00 C-MEGD= 0. *aKRP= NVT AFST.= 185.00 Bdf= 0.00 H-WRN LAEQ 2.50 59.11 5.00 59.99 7.50 60.33	PUNT : 4. CITADELLAAN-OOST CAT WGH *SNEHLD* NOT= 5. 45. LVT= 425. 45. MDZ= 45. 45. ZWR= 5. 45. H-MVLD= 0.00*BDMF= H-MEGD= 0.00*REFL= 0.70 C-MEGD= 0. *aKRP= NVT AFST.= 9.20 Bdf= 0.00 H-WRN LAEQ 2.50 66.37 5.00 66.16 7.50 65.68	PUNT : 7. ZUID-WILLEMSVAART-(N) VERKEER OP ZUIDZIJDE CAT WGH *SNEHLD* NOT= 5. 50. LVT= 675. 50. MDZ= 65. 50. ZWR= 10. 50. H-MVLD= 0.00*BDMF= H-MEGD= 0.00*REFL= 0.70 C-MEGD= 0. *aKRP= NVT AFST.= 50.00 Bdf= 0.70 H-WRN LAEQ 2.50 55.13 5.00 56.14 7.50 56.50 10.00 56.66	PUNT : 10. VAN BERCKELSTRAAT-OOST CAT WGH *SNEHLD* NOT= 5. 35. LVT= 345. 35. MDZ= 35. 35. ZWR= 5. 35. H-MVLD= 0.00*BDMF= H-MEGD= 0.00*REFL= 1.00 C-MEGD= 0. *aKRP= NVT AFST.= 6.70 Bdf= 0.00 H-WRN LAEQ 2.50 67.46 5.00 66.95 7.50 66.17 10.00 65.35	PUNT : 12. PUNT : 13. HINTHAMEREINDE BEIDE ZIJDEN CAT WGH *SNEHLD* NOT= 5. 35. LVT= 485. 35. MDZ= 50. 35. ZWR= 10. 35. H-MVLD= 0.00*BDMF= H-MEGD= 0.00*REFL= 1.00 C-MEGD= 0. *aKRP= NVT AFST.= 5.70 Bdf= 0.00 H-WRN LAEQ 2.50 69.91 5.00 69.20 7.50 68.25 10.00 67.33 AFST.= 7.70 Bdf= 0.00 H-WRN LAEQ 2.50 68.58 5.00 68.21 7.50 67.57 10.00 66.86	PUNT : 15. WESTZIJDE WATERTOREN CAT WGH *SNEHLD* NOT= 5. 35. LVT= 485. 35. MDZ= 50. 35. ZWR= 10. 35. H-MVLD= 0.00*BDMF= H-MEGD= 0.00*REFL= 0.60 C-MEGD= 0. *aKRP= NVT AFST.= 30.00 Bdf= 0.00 H-WRN LAEQ 2.50 61.13 5.00 61.51 7.50 61.62 10.00 61.62
PUNT : 2. CITADELLAAN-MITTE HUIS CAT WGH *SNEHLD* NOT= 5. 45. LVT= 425. 45. MDZ= 45. 45. ZWR= 5. 45. H-MVLD= 0.00*BDMF= H-MEGD= 0.00*REFL= 0.00 C-MEGD= 0. *aKRP= NVT AFST.= 63.00 Bdf= 0.00 H-WRN LAEQ 2.50 50.95 5.00 52.05 7.50 52.44	PUNT : 5. ZUID-WILLEMSVAART-(N) VERKEER OP ZUIDZIJDE CAT WGH *SNEHLD* NOT= 5. 40. LVT= 675. 40. MDZ= 66. 40. ZWR= 10. 40. H-MVLD= 0.00*BDMF= H-MEGD= 0.00*REFL= 0.70 C-MEGD= 0. *aKRP= NVT AFST.= 53.50 Bdf= 0.70 H-WRN LAEQ 2.50 55.51 5.00 56.48 7.50 56.82 10.00 56.96	PUNT : 8. ZUID-WILLEMSVAART-(N) VERKEER OP ZUIDZIJDE CAT WGH *SNEHLD* NOT= 5. 50. LVT= 675. 50. MDZ= 65. 50. ZWR= 10. 50. H-MVLD= 0.00*BDMF= H-MEGD= 0.00*REFL= 0.70 C-MEGD= 0. *aKRP= NVT AFST.= 54.00 Bdf= 0.70 H-WRN LAEQ 2.50 55.61 5.00 56.59 7.50 56.93 10.00 57.07	PUNT : 11. ZUID-WILLEMSVAART-(N) VERKEER OP NOORDZIJDE CAT WGH *SNEHLD* NOT= 0. 35. LVT= 100. 35. MDZ= 20. 35. ZWR= 0. 35. H-MVLD= 0.00*BDMF= H-MEGD= 0.00*REFL= 0.00 C-MEGD= 0. *aKRP= NVT AFST.= 5.25 Bdf= 0.00 H-WRN LAEQ 2.50 62.95 5.00 62.13 7.50 61.10 10.00 60.13	PUNT : 14. OOSTWAAL-WEST CAT WGH *SNEHLD* NOT= 5. 35. LVT= 375. 35. MDZ= 35. 35. ZWR= 5. 35. H-MVLD= 0.00*BDMF= H-MEGD= 0.00*REFL= 0.90 C-MEGD= 0. *aKRP= NVT AFST.= 16.50 Bdf= 0.00 H-WRN LAEQ 2.50 63.10 5.00 63.23 7.50 63.13 10.00 62.91	PUNT : 16. OOSTZIJDE WATERTOREN CAT WGH *SNEHLD* NOT= 5. 35. LVT= 375. 35. MDZ= 35. 35. ZWR= 5. 35. H-MVLD= 0.00*BDMF= H-MEGD= 0.00*REFL= 0.50 C-MEGD= 0. *aKRP= NVT AFST.= 30.00 Bdf= 0.00 H-WRN LAEQ 2.50 59.32 5.00 59.70 7.50 59.81 10.00 59.81
PUNT : 3. CITADELLAAN-MEST CAT WGH *SNEHLD* NOT= 5. 45. LVT= 425. 45. MDZ= 45. 45. ZWR= 5. 45. H-MVLD= 0.00*BDMF= H-MEGD= 0.00*REFL= 0.20 C-MEGD= 0. *aKRP= NVT AFST.= 11.20 Bdf= 0.00 H-WRN LAEQ 2.50 64.69 5.00 64.62 7.50 64.28	PUNT : 6. ZUID-WILLEMSVAART-(N) VERKEER OP ZUIDZIJDE CAT WGH *SNEHLD* NOT= 5. 40. LVT= 675. 40. MDZ= 66. 40. ZWR= 10. 40. H-MVLD= 0.00*BDMF= H-MEGD= 0.00*REFL= 0.70 C-MEGD= 0. *aKRP= NVT AFST.= 62.00 Bdf= 0.70 H-WRN LAEQ 2.50 54.53 5.00 55.57 7.50 55.94 10.00 56.12	PUNT : 9. VAN BERCKELSTRAAT-WEST CAT WGH *SNEHLD* NOT= 5. 35. LVT= 345. 35. MDZ= 35. 35. ZWR= 5. 35. H-MVLD= 0.00*BDMF= H-MEGD= 0.00*REFL= 1.00 C-MEGD= 0. *aKRP= NVT AFST.= 8.70 Bdf= 0.00 H-WRN LAEQ 2.50 66.27 5.00 66.01 7.50 65.40 10.00 64.86	PUNT : 17. NOORDZIJDE WATERTOREN CAT WGH *SNEHLD* NOT= 5. 35. LVT= 375. 35. MDZ= 35. 35. ZWR= 5. 35. H-MVLD= 0.00*BDMF= H-MEGD= 0.00*REFL= 0.30 C-MEGD= 0. *aKRP= NVT AFST.= 10.00 Bdf= 0.00 H-WRN LAEQ 2.50 64.66 5.00 64.51 7.50 64.09 10.00 63.57	TOTAAL NOORB + ZUID H-WRN LAEQ 2.50 63.37 5.00 62.75 7.50 61.93 10.00 61.17	

REKENBLAD

GELUIDSBEREKENINGEN.
LAEQ-ETNAAL, EXCLUSIEF
AFTREK 5 dB(A)
ART. 103 WGH.

7. Bestuurlijk-juridische verantwoording.

Het Structuurplan voor de Binnenstad vormt de grondslag voor een verdere invulling op bestemmingsplanniveau, waarbij de problematiek van de hoofddoelstelling, de bevordering van de centrumfunctie naast de versterking van de woonfunctie, duidelijk onderkend moet worden.

De binnenstad kan in een aantal ruimtelijk en functioneel samenhangende gebieden worden verdeeld, te weten: de stadskern, het stadserf en het binnenstedelijk randgebied.

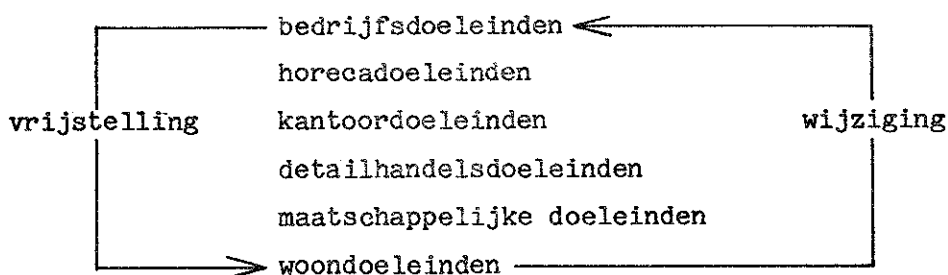
De systematiek voor de voorschriften is gebaseerd op een aantal onderscheidingen:

1. er wordt onderscheid gemaakt tussen beheergebieden en ontwikkelingsgebieden; bij beheer ligt de nadruk op handhaving en evenwichtige aanpassing van de bestaande situatie, bij ontwikkeling gaat het om condities voor nieuwe ingrepen.
2. binnen de beheergebieden wordt onderscheid gemaakt tussen bestemmingen met een particulier karakter en bestemmingen met een openbaar karakter; bij de bestemmingen met een particulier karakter ligt de nadruk op beheersing van de functie-ontwikkeling, de stedenbouwkundig/ruimtelijke aanpassingsmogelijkheden en de relatie tussen beiden; om deze relatie per concrete situatie goed te kunnen beoordelen zijn de bestemmingsregelingen los gemaakt van de inrichtingsvoorschriften (bebouwingsvoorschriften en aanleg bepalingen).
Bij de bestemmingen met een openbaar karakter (verkeers- en verblijfsbestemmingen) ligt de nadruk op beheersing van de functie-ontwikkeling; de inrichting wordt beschouwd als een afgeleide daarvan.
3. bij de ontwikkelingsgebieden wordt onderscheid gemaakt tussen wijzigingsgebieden en uitwerkingsgebieden;
bij toepassing van de wijzigingsbevoegdheid ligt het initiatief voornamelijk bij de particuliere sector, bij toepassing van de uitwerkingsbevoegdheid voornamelijk in handen van de overheid.

Algemene uitgangspunten.

- In de gebieden waar functiemenging voorkomt (stadskern en stadserf) wordt in beginsel de bestemming toebedeeld aan de totale bouwkavel, in andere gevallen (binnenstedelijk randgebied) worden bestemmingsstroken of vlakken toegepast.
- Niveaubestemmingen zijn aangegeven om verhoudingen van de functie per verdieping te bepalen (bovenwonen) gezien het multifunctionele karakter van de binnenstad.
- In gebieden waar de menging van functies overheersend is (stadskern en stadserf) wordt gebruik gemaakt van een gemengde bestemming (gemengde doeleinden) voor een bepaalde straatwand of samenstel van straatwanden hierbij kunnen de bestemmingen onderling uitgewisseld worden binnen het kader van minimaal en maximaal toelaatbare aantallen (blokzijde methode); momenteel wordt nagegaan of een vereenvoudiging van de blokzijdemethode mogelijk is in die zin, dat uitsluitend de niet toegelaten bestemmingen of aantallen worden aangegeven.
- Om zoveel mogelijk op veranderlijke maatschappelijke processen in te kunnen spelen, worden de bestemmingsplannen flexibel gemaakt door het opnemen van alternatieve gebruiksmogelijkheden via vrijstelling of wijziging.
- Vrijstellingsbevoegdheid wordt toegepast bij situaties waar "lichtere" vormen van ruimtegebruik mogelijk worden gemaakt (van bedrijfsdoeleinden naar beneden; zie schema).

Schema vrijstelling en Wijzigingsbevoegdheid



- Wijzigingsbevoegdheid wordt toegepast bij situaties waar "zwaardere" bestemmingen realiseerbaar worden (van woondoeleinden naar boven; zie schema).

- Naast deze toepassing van de wijzigingsbevoegdheid, wordt deze bevoegdheid ook gebruikt als het gaat om meer structurele ingrepen, waarbij het initiatief in hoofdzaak bij de particuliere sector ligt (zie hiervoor).
- Bij de inrichtingsbepalingen (bebouwingsvoorschriften en voorschriften werken of werkzaamheden) voor die delen welke vallen binnen het Beschermd Stadsgezicht (of aangevraagde uitbreiding) dient als basis de historisch-stedebouwkundige structuur.
- Voor de ontwikkelingsgebieden (uitwerkings/wijzigingsgebieden) zijn de marges voor de bestemmingen en de inrichtingsbeperkingen ruimer opgezet.

8. Financieel-economische uitvoerbaarheid.

1. Inleiding.

Ingevolge artikel 7 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening is een onderzoek verricht naar de financieel-economische uitvoerbaarheid van het plan.

In dit hoofdstuk zijn de uitkomsten van het hierboven bedoelde onderzoek opgenomen.

Ten behoeve van het onderzoek is het plangebied onderverdeeld in een aantal deelgebieden. De deelgebieden omvatten locaties, waaraan een andere bestemming wordt gegeven dan de huidige; sommige zijn wel, andere zijn geen gemeente-eigendom. Tevens zijn het deelgebieden waarvan de verwachting is, dat ze door middel van een actieve grondpolitiek zullen worden ontwikkeld. De deelgebieden zijn de volgende:

- Zuid-Willemsvaart 70
- Krommeweg e.o.
- Pulverplaats
- Hirdes Hinthamereinde
- Hirdes Muntelstraat
- Aastraat, tegenover watertoren.

Van deze deelgebieden zijn de met het realiseren van de bestemming gemoeide kosten en opbrengsten geraamd.

Daarnaast is in het uiteindelijke resultaat de boekwaarde van het plangebied verdisconteerd.

2. De boekwaarde.

Alle kosten en opbrengsten in het plangebied, welke geboekt zijn ten laste van de exploitatie Zuid-Willemsvaart - Aa vormen tezamen de boekwaarde.

Deze is bepaald per 1-1-1984.

Uitgaven.

- verwervingskosten	f 4.313,500,--
- sloopkosten	f 1.091.200,--
- openbare werken	f 2.417.900,--
- plankosten	f 1.120.700,--

- overige kosten	f	120.500,--	
- renteverlies t/m. 1963	f	9.700,--	
- renteverlies vanaf 1963	f	<u>1.656.900,--</u>	
			f 10.730.400,--

Inkomsten.

- grondopbrengsten	f	4.044.200,--	
- 80%-bijdragen	f	2.424.500,--	
- locatiesubsidie	f	861.700,--	
- bijdrage Algemene Dienst			
verlaging boekwaarde	f	650.000,--	
- idem, openbare werken	f	822.800,--	
- idem, renteverlies	f	<u>1.656.900,--</u>	
			f 10.460.100,--
Boekwaarde per 1-1-1984			f 270.300,--
			=====

3. Exploitatie na 1-1-1984.

Ter realisering van het bestemmingsplan zijn de uitgaven en inkomsten begroot voor de periode van 1-1-1984 tot 1-1-1990. De verwachting is, dat de door het bestemmingsplan mogelijk gemaakte ontwikkelingen dan zullen zijn gerealiseerd.

Deze begroting ziet er als volgt uit:

Uitgaven.

- boekwaarde per 1-1-1984	f	270.300,--	
- verwervingskosten	f	1.110.000,--	
- sloopkosten	f	552.500,--	
- openbare werken	f	630.000,--	
- plankosten	f	290.000,--	
- exploitatiesaldi gemeente-			
lijke eigendommen	f	153.000,--	
- renteverlies	f	504.000,--	
- niet terugvorderbare B.T.W.	f	<u>94.600,--</u>	
			f 3.604.400,--

Inkomsten.

- Grondopbrengsten (incl. panden)	f 2.575.500,--	
- Nog te ontvangen 80%- en locatiesubsidie	<u>f 80.700,--</u>	
		<u>f 2.656.200,--</u>
Negatief resultaat exploitatiebegroting	f 948.200,--	=====

Dekking van dit tekort zal hoofdzakelijk dienen te geschieden vanuit het stadsvernieuwingsfonds. Per te ondernemen activiteit zal het exploitatietekort ten laste van dit fonds worden gebracht, afhankelijk van de prioriteitsstelling binnen het stadsvernieuwingsbeleid. Voor een eventueel dan nog resterend tekort zullen te zijner tijd nog dekkingsmiddelen dienen te worden aangegeven.

Het plan wordt financieel-economisch uitvoerbaar geacht.

9. Vooroverleg/Inpraak.

In het kader van het vooroverleg ex artikel 8 van het besluit op de Ruimtelijke Ordening werd op 26 oktober 1982 het ontwerp-bestemmingsplan Zuid-Willemsvaart-Aa aan de desbetreffende instanties gezonden:

- Provinciale Planologische Commissie.
- Rijksconsulent voor Handel, Ambacht en Diensten.
- Kamer van Koophandel 's-Hertogenbosch.
- Het Dagelijks Bestuur van het Stadsgewest 's-Hertogenbosch.
- De Inspecteur van de Volksgezondheid belast met het toezicht op de hygiëne van het milieu in de provincie Noord-Brabant.
- De Rijksdienst voor de Monumentenzorg.
- De Eerstaanwezend Ingenieur-Directeur van Zuid-West Nederland.
- De hoofdinspecteur-directeur van de Volkshuisvesting in de provincie Noord-Brabant.
- Het dagelijks bestuur van het Waterschap De Dommel.
- De Rijksdienst Oudheidkundig Bodemonderzoek.
- De hoofdingenieur-directeur van de Rijkswaterstaat Noord-Brabant.
- De Centrale Directie van het Staatsbedrijf der P.T.T.
- De Directeur-Generaal voor de Energievoorziening van het ministerie van Economische Zaken.
- De directeur van het Telefoondistrict 's-Hertogenbosch.

Reacties met bemerkingen werden ontvangen van:

- A. Provinciale Planologische Commissie.
- B. Rijksconsulent voor Handel, Ambacht en Diensten.
- C. Kamer van Koophandel 's-Hertogenbosch.
- D. De Inspecteur van de Volksgezondheid belast met het toezicht op hygiëne van het milieu in de provincie Noord-Brabant.
- E. De hoofdingenieur-directeur van de Rijkswaterstaat van de directie Noord-Brabant.

Daarnaast is in het kader van de inspraak een hoorzitting gehouden in het buurthuis Don Bosco op 29 augustus 1983, waarop een drietal schriftelijke reacties is binnengekomen alsmede een verslag van de hoorzitting.

A. Provinciale Planologische Commissie.

De opmerkingen die de commissie in haar advies d.d. 20 oktober 1983, nr. 83.08177, maakte, zijn in de volgende onderdelen gesplitst;

- I. Planologische uitgangspunten.
- II. Ruimtelijke inrichting.
- III. Financieel-economische belangen.
- IV. Jurische aspecten.

Met betrekking tot het bovenstaande wordt het volgende opgemerkt:

I. Planologische uitgangspunten.

1. Functie en inrichting van de Van Berckelstraat.

Ten aanzien van de verkeersbewegingen door het plangebied Zuid-Willemsvaart-Aa dienen twee niveaus onderscheiden te worden, namelijk: de ontsluiting van de binnenstad t.o.v. de gehele stad en het functioneren van de Van Berckelstraat t.b.v. de wijken de Muntel, de Vliert, Noord en de binnenstad.

Het tangentenstelsel functioneert als verzamel- en verdeelwegenstelsel voor het gemotoriseerde verkeer, dat op de binnenstad gericht is. Zoals in de deelnota Gemotoriseerd Verkeer is vermeld, is de opbouw van het hoofdwegenet zodanig, dat de benadering van de binnenstad dient te geschieden vanuit een drietal hoekpunten; te weten Sluis 0, het Willems- en Wilhelminaplein en het kruispunt Orthenseweg-Citadellaan.

In het systeem van hoofdroutes voor het langzaam verkeer vervult de Van Berckelstraat, als onderdeel van de radiaal-Noord, een belangrijke functie vooral voor fiets- en bromfietsverkeer.

Hiertoe is de radiaal-Noord, tussen de Linker-Maasoeverweg en de Aartshertogenlaan voorzien van vrijliggende fietspaden, terwijl voor het trajectgedeelte tussen de Aartshertogenlaan en de Van der Weeghensingel door de gemeenteraad reeds een krediet beschikbaar gesteld is voor het aanleggen van vrijliggende fietspaden.

Ten einde de herkenbaarheid, belevingswaarde en de verkeersveiligheid van de radiaal-Noord voor het langzaam verkeer te vergroten, is het gewenst het profiel van de Van Berckelstraat aan te passen.

Gezien de beperkte afwikkelingsmogelijkheden op het kruispunt Van Berckelstraat-Zuid-Willemsvaart zal in de toekomst deze functie beperkt dienen te blijven. Ten einde het doeltreffend functioneren van de radiaal-Noord te waarborgen, zullen in de naaste toekomst maatregelen moeten worden genomen om doorgaand gemotoriseerd verkeer ten opzichte van Noord, Muntel en de Vliert te weren. Hierbij wordt gedacht aan een functiewijziging van de Aartshertogenlaan tussen de Bruistensingel en de Rompertsebaan en zo nodig de Zevenhontseweg.

Ten gevolge van het afsluiten van het gedeelte Orthenstraat tussen het Sint Geertruikerkhof en de Visstraat en het afsluiten van de Boombrug voor particulier gemotoriseerd verkeer, zal de Citadellaan als onderdeel van het tangentenstelsel een belangrijke ontsluitingsfunctie gaan vervullen voor het gemotoriseerde verkeer vanaf de binnenstad in noordwestelijke richting.

Het realiseren van de Hambakenweg als tweede ontsluitingsroute voor het stadsdeel Maaspoort zal dit effect verder versterken en zal er tevens toe leiden, dat het gebruik van de radiaal-Noord als ontsluitingsroute van de binnenstad door het gemotoriseerde verkeer uit Maaspoort zal afnemen.

Het voorstel van de Commissie om op de Citadellaan en de Van Berckelstraat éénrichtingsverkeer te realiseren, is problematisch, omdat ingeval van een geopende brug het omleiden van het verkeer via de andere brug in één richting geblokkeerd is.

Als zodanig is tweerichtingsverkeer over de bruggen, zolang de Zuid-Willemsvaart haar functie voor de beroepsvaart blijft behouden, noodzakelijk.

Bij een geopende brug dient de andere brug volledig beschikbaar te zijn voor alle verkeer in twee richtingen (ook nu mogen de bruggen niet tegelijk geopend zijn).

2. Langparkeren.

De door de P.P.C. gemaakte opmerking over het uitbreiden van de accommodaties ten behoeve van de langparkeerder wordt volledig onderschreven. Het is inderdaad juist, dat de niet-belanghebbende langparkeerder steeds verder naar de randen van de binnenstad wordt verdreven ten gevolge van het invoeren van het belanghebbendenparkeersysteem. Een onderzoek naar het realiseren van een parkeerterrein ten behoeve van langparkeerders aan de Pelssingel (HAS-tuin) heeft uitgewezen, dat deze lokatie niet haalbaar is.

alle Overigens dient opgemerkt te worden, dat aan de zuidrand van de binnenstad plannen in voorbereiding zijn tot uitbreiding van het Vonk en Vlamterrein ten behoeve van de langparkeerders (op werkdagen).

Ten aanzien van het realiseren van een langparkeeraccommodatie ter plaatse van de Citadelpkazerne dient te worden opgemerkt, dat de gemeente hier geen gronden in eigendom heeft.

Het Citadelpkplex is momenteel in restauratie ten behoeve van het hierin te vestigen Rijksarchief met depotruimte (ondergronds). Naast de monumentale waarde vervult het gehele complex tevens een functie in de groenstructuur, zeker in deze hoek, van de binnenstad. Het functioneren is hierbij tweeledig van aard, namelijk als kijkgroen (visuele waarde) en als gebruiksgroen (spelen, wandelen e.d.).

Met de Rijksgebouwendienst is overeengekomen, dat het terrein van het complex met een proeftijd van 1 jaar na aanleg, tijdens de bezoeken, opengesteld zal worden voor de bewoners van de omliggende woongebieden en voor bezoekers. Een extra-langparkeerlocatie is binnen dit kader niet realiseerbaar. Wel is er onlangs overleg met Rijksgebouwendienst begonnen, waarin de mogelijkheid bezien moet worden hoe de parkeerplaatsen die gerealiseerd worden ten behoeve van de werkers van het Rijksarchief, op koopavonden en zaterdagen beschikbaar gesteld kunnen worden voor de langparkeerders die gericht zijn op de binnenstad.

Het gaat in dit geval om 35 parkeerplaatsen.

De situatie t.o.v. het parkeren in het totale plangebied is min of meer stabiel te noemen; de druk op het gebied is groot (zeker op de werkdagen), maar neemt echter nauwelijks toe. De ruimtelijke ontwikkelingen zullen de druk binnen het gebied slechts in geringe mate doen toenemen, doordat grotendeels in eigen parkeerbehoefte wordt voorzien. Anderzijds wordt door uitbreiding van de parkeergelegenheid langs de Zuid-Willemsvaart (langsparkeren aan beide zijden van de weg) de capaciteit met 107 parkeerplaatsen vergroot (dit is in de parkeerbalans verrekend).

Invoering van het belanghebbendenparkeersysteem in dit gebied heeft pas zin, als de parkeerproblemen voor bewoners en belanghebbenden onoverkomenlijk blijken en maatregelen nodig worden.

II. Ruimtelijke inrichting.

1. Stedebouwkundige opmerkingen.

Reprografisch bedrijf Verhees, gelegen aan de Zuid-Willemsvaart 42.

De commissie stelt vast, dat het reprografisch bedrijf onterecht is wegbestemd door middel van het opnemen van het bedrijfje in een "uit te werken" vlek UG1.

In de financieel-economische paragraaf van het bestemmingsplan is voor het wegbestemmen van het bedrijf géén geld gereserveerd. Daarbij is de concrete behoefte vanuit het bedrijf zelf om zich te verplaatsen inmiddels weggevallen.

De commissie geeft daarom het advies dit bedrijf positief te bestemmen, hetwelk gevolgd wordt. Wel is om reden van flexibiliteit, met het oog op de wens in de toekomst het binnenterrein op te schonen bij het eventueel wegvallen van bedrijfsfuncties, een wijzigingsbevoegdheid opgenomen.

Maar ook aan de
HOOFDZAAL!

Poortwerking Van Berckelstraat.

Onder I Planologische uitgangspunten is aangegeven wat de functie en de inrichting van de Van Berckelstraat is in relatie tot de radiaal-Noord.

In de reactie van de commissie wordt gesteld, dat "in combinatie met de nieuwbouwplannen en de verbreding van het profiel een poortwerking ontstaat ten opzichte van de binnenstad". De voorgestane wijziging van het profiel betreft echter alleen het verbreden van het profiel op de begane grond door de trottoirs aan weerszijden achter de rooilijn onder de bebouwing door te leiden, waardoor er genoeg ruimte ontstaat voor het herinrichten van het profiel en de poortwerking behouden blijft.

De herinrichting van het profiel van de Van Berckelstraat (begane grond) moet gezien worden als het sluitstuk in de voltooiing van de radiaal-Noord.

Realisering van het gewenste profiel en de inrichting ervan is afhankelijk van het tijdstip waarop (gedeeltelijke) vervangende nieuwbouw aan weerszijden van de Van Berckelstraat mogelijk wordt.

Vervangende nieuwbouw is gekoppeld aan de bestaande bouwtechnische kwaliteit. De panden Van Berckelstraat 1 en 2 t/m. 2d verkeren in een goede bouwtechnische staat, de panden 3 t/m. 7 in een matige bouwtechnische staat. De overige panden Van Berckelstraat 7a t/m. 25 en 2e t/m. 24 en Noordwal 1 en 2 verkeren in een slechte bouwtechnische staat. De bebouwing aan de zuid-oostzijde (gedeelte) komt op korte termijn in aanmerking voor vervangende nieuwbouw. De panden die onderdeel uitmaken van de Kasterenstraatjes vallen onder een instandhoudingsregeling van 10 jaar, die rond 1991 af zal lopen.

Na deze periode wordt vervangende nieuwbouw op basis van een ander stedenbouwkundig concept mogelijk. Aan weerszijden van de Van Berckelstraat is een overbouwing van het trottoir mogelijk (2,00 tot 3,50 m) gemaakt.

2. Verkeerskundige opmerkingen.

Ten aanzien van het verschuivingseffect van langparkeers-
ders vanuit de binnenstad, binnen het plangebied en ver-
volgens de Muntel is onder I Planologische uitgangspunten
2. langparkeren gesteld, dat de parkeersituatie binnen
het plangebied Zuid-Willemsvaart-Aa geoptimaliseerd is.
Deze min of meer stabiele situatie zal niet door
nieuwbouwwontwikkelingen verstoord worden, omdat deze
nagenoeg voorzien in de eigen parkeerbehoefte op het
eigen terrein.

Het invoeren van het belanghebbendenparkeren binnen het
plangebied wordt zo lang als mogelijk uitgesteld (hierdoor
wordt het verschuivingseffect namelijk versterkt), totdat
de parkeerproblemen voor bewoners en belanghebbenden der-
mate groot worden, dat maatregelen nodig zijn.

Verder dient opgemerkt te worden, dat er ten behoeve van
langparkeerders, die met name gericht zijn op de bin-
nenstad, de parkeercapaciteit aan de zuidzijde van de
stad aanmerkelijk vergroot gaat worden (Vonk en
Vlamterrein).

Winkels en ambachtelijke bedrijvigheid.

De commissie stemt in met het beleid als geformuleerd in
het Structuurplan voor de Binnenstad en uitgewerkt in het
bestemmingsplan Zuid-Willemsvaart-Aa, in het bijzonder de
handhaving o.q. verbetering van het kleinschalig karakter
en de gemengde functies voor het Hinthamereinde en de Van
Berckelstraat, alsmede de in het plan vervatte moge-
lijkheden voor bedrijvigheid.

Zuid-Willemsvaart.

De minister van waterstaat heeft beslist, dat de
Zuid-Willemsvaart om 's-Hertogenbosch geleid gaat worden.
Daarom gaat de commissie akkoord met het in zijn huidige
vorm opnemen van het kanaal in het bestemmingsplan.

Echter wegens de aanwezigheid van verankeringsconstructies van de boordvoorziening in de taluds, adviseert de commissie om deze mede een waterstaatskundige bestemming te geven.

all Het nodige onderhoud c.q. de reparaties kunnen binnen de huidige bestemmings Verblijfsdoeleinden 2 uitgevoerd worden, omdat normaal onderhoud bij het aanlegvergunningstelsel uitgezonderd is.

III. Financieel-Economische belangen.

geen opmerkingen.

IV. Juridische aspecten.

Hoofdstuk 1, afdeling 1, paragraaf 2.10 Ambachtelijk bedrijf.

De Provinciale Planologische Commissie maakt bezwaar tegen het feit, dat de benaming ambachtelijk of klein-industrieel gekoppeld wordt aan het aantal werkzame mensen in een bedrijf, in plaats van een koppeling aan de aard van de activiteit. Een aanpassing in deze zin is verwerkt.

De Staat van inrichting, die deel uitmaakt van het concept-bestemmingsplan 1981, stond destijds nog ter discussie. Inmiddels is hierin duidelijkheid gekomen en is evenals in latere bestemmingsplannen de definitieve versie van de Staat van inrichtingen opgenomen.

Hoofdstuk 2, afdeling 1, paragraaf 1, artikel 1 Woondoeleinden lid 4.

Ingeval er vrijstelling verleent wordt voor een praktijkvestiging, dient de woning als zodanig te blijven functioneren en ten minste 60% van de woning bestemd te blijven voor woondoeleinden.

Met 60% wordt bedoeld: 60% van het totale vloeroppervlak van het pand.

Hoofdstuk 2, paragraaf 2, deel 1, onderdeel 1, artikel 1, lid 4, Isolatie van geluidgevoelige vertrekken.

Opgemerkt wordt, dat maatregelen inzake geluidreducerende materialen niet in een bestemmingsplan maar in een bouwverordening thuis horen.

Onderhavig lid is uit de voorschriften verwijderd.

Hoofdstuk 2, paragraaf 2, deel 1, onderdeel 1, artikel 2, Bevoegdheid tot het stellen van nadere eisen.

Naar aanleiding van de vraag welke de voorwaarden zijn waaronder B. en W. van deze nadere eisen gebruik kunnen maken, is artikel 2 in relatie gebracht met de stedenbouwkundige structuur van het plan en de noodzakelijke openheid en toegankelijkheid van binnenterreinen.

Hoofdstuk 2, paragraaf 2, deel 1, onderdeel 1, artikel 1 en 3, Verticale splitsing en samenvoeging van hoofdgebouwen.

De historische en stedenbouwkundige waardevolle straten van de binnenstad (vooral het centrumgebied en de uitlopers hiervan) kenmerken zich door hun karakteristieke verschijningsvorm en functiemenging. De straat is hier als het ware het verlengstuk van de aan de straat gelegen functies die bovendien een grote diversiteit bezitten.

De bebouwing bestaat veelal uit smalle diepe kavels, waardoor de zogenoemde "kammenstructuur" ontstaan is. De relatie straat-bebouwing-functies vormt een dynamisch geheel dat constant "in beweging" blijft en elkaar beïnvloed.

Het functioneren staat hierbij voorop, waarbij de verschijningsvorm zoveel als mogelijk beschermd wordt. In de bestemmingsplanmethodiek is gekozen voor een apart beheer, inzake functies en bebouwing.

Daarnaast wordt er onderscheid gemaakt qua benadering tussen het centrumgebied van de binnenstad en de uitlopers. Voor de laatste categorie (die binnen onderhavig plangebied voorkomt) geldt dat samenvoeging van twee panden onder bepaalde voorwaarden is toegestaan, met een vrijstellingsbevoegdheid naar samenvoeging van drie panden (onder speciale omstandigheden) én dat verticale splitsing onder bepaalde voorwaarden is toegestaan.

B. Rijksconsulent voor Handel, Ambacht en Diensten.

De door de Rijksconsulent gemaakte opmerkingen d.d. 3 december 1982, briefnummer 82.673 G r, betreffen:

1. het wegbestemmen van bedrijven.
2. omschrijving van het begrip "detailhandel", en de indeling categorie 1 en 2 van de staat van inrichtingen.
3. regeling "horeca" aan het Hinthamereinde en de Van Berckelstraat.
4. gemengde doeleinden en wonen/blokzijde-systeem.

1. Het wegbestemmen van bedrijven komt voor op twee locaties binnen het totale plangebied, te weten: een reprografisch bedrijf aan de Zuid-Willemsvaart 42 en een loodgietersbedrijf Zuid-Willemsvaart 116a.

- Het wegbestemmen van het reprografisch bedrijf is reeds toegelicht bij de beantwoording van het P.P.C.-advies (zie onder II Ruimtelijke inrichting).
- Het wegbestemmen van een loodgietersbedrijf op de hoek Krommeweg-Zuid-Willemsvaart 116a is waarschijnlijk het gevolg van een onvolkomenheid tijdens de inventarisatie t.b.v. het ontwerp-bestemmingsplan. Besloten is de bestaande situatie over te nemen (bedrijfsdoeleinden met wonen), waarbij door middel van een vrijstelling naar woondoeleinden toch de gewenste flexibiliteit gewaarborgd is.

2. Bij de begripsomschrijving "detailhandel" zoals opgenomen in het ontwerp-bestemmingsplan en de gewenste omschrijving van de rijksconsulent zijn twee verschillen te onderkennen, namelijk: de toevoeging "aan particulieren" te koop aanbieden en de toevoeging "uitstalling" van goederen. De toevoeging "aan particulieren" is overgenomen in de begripsbepaling "detailhandel". "Uitstalling" van goederen is opgenomen in de begripsbepaling detailhandel door middel van de zin: het bedrijfsmatig te koop aanbieden, enz.

De Staat van inrichtingen is aangepast en in de gewijzigde vorm opgenomen in het ontwerp-bestemmingsplan. (zie bijlage van de voorschriften).

3. De horeca wordt als onmisbaar voor het functioneren van de binnenstad beschouwd, doch zal wegens de hinder ten opzichte van andere functies (vooral wonen) moeten worden gereguleerd. De keuze van de juridische regeling voor een (gedeelte van een) straat of per pand is afhankelijk van de locatie en de soort horeca.

In het plangebied komen op twee plaatsen horecabedrijven voor, te weten: het Hinthamereinde en de Van Berckelstraat. Het Hinthamereinde is van oudsher onderdeel van één van de drie historische radialen en functioneert als buurtcentrum voor de omliggende buurten én voor bezoekers van de binnenstad die via deze radiaal de stad in- en uitgaan (passanten). De Van Berckelstraat kent eveneens het bezoek van passerende binnenstadsbezoekers, doch functioneert als buurtcentrum op een veel lager schaalniveau, namelijk alleen voor de directe omgeving.

Met de tekst "de Van Berckelstraat niet verder te ontwikkelen" is bedoeld, dat de gemengde functies alleen in de Van Berckelstraat mogen voorkomen en deze niet de hoek om de Noordwal, Kasterenwal en Zuid-Willemsvaart kunnen uitbreiden.

4. Gemengde doeleinden en wonen/blokzijde-systeem.

Het blokzijde-systeem beoogt een juridische regeling te zijn, die veelzijdig functioneren garandeert en functiewisselingen mogelijk maakt. Tevens is het gewenst naar gelang de omvang, aard en karakter én de locatie van de functie gemengde delen van de binnenstad sturend op te treden.

Dit om negatieve ontwikkelingen tegen te gaan en positieve ontwikkelingen te bevorderen.

Omdat ook in het geval van het Hinthamereinde, het gaat om een zogenoemde dubbelbestemming, gemengde doeleinden en wonen, verdient niet alleen de gemengde doeleinden bescherming, maar ook het wonen. Om het broeikas-effect niet te verstoren is door middel van het blokzijde-systeem flexibiliteit gegarandeerd. De horecafuncties dienen in gepaste mate met de overige functies, maar vooral wonen, vermengd te worden.

Daarom wordt in enkele gevallen het aantal aanwezige horecavestigingen als maximum opgenomen.

In de voorschriften is als ambtelijke aanpassing "samenvoeging van panden" verwerkt. Reden om de bestemmingsbreedte voor wat betreft het Hinthamereinde (G+WI) en Sluis 0 (G+WII) naar minimaal 2 te verhogen. Grootschalige horeca-ontwikkelingen worden in dit stadsdeel niet toegelaten.

C. Kamer van Koophandel.

De reactie van de Kamer van Koophandel wordt gedeeld door een aantal organisaties van het bedrijfsleven, zoals: Stichting Cityfederatie Den Bosch, Raad voor het filiaal- en grootwinkelbedrijf/Kring 's-Hertogenbosch, Bossche Horecabelangen Vereniging, Vereniging voor de 's-Hertogenbosche Geld en Effectenhandel, N.V.B. Wegtransport en E.V.O./Algemene Verladers- en Eigen Vervoer Organisatie.

De reacties zijn te onderscheiden in een reactie t.a.v. de functietoedelingen en t.a.v. de verkeersafwikkeling en het parkeren in het plangebied.

1. Functietoedeling.

- Men is het eens met de handhaving van de menging van functies aan het Hinthamereinde en de Van Berckelstraat, uitbreiding van de woonfunctie door sanering van industriële en andere milieuhinderlijke bedrijven én de beperkte menging van het wonen met andere functies (praktijkvestiging-ambachtelijke bedrijven).

De functieverschuiving binnen het plangebied van werken naar wonen is nagenoeg voltooid en men vindt dat de overige bedrijven gehandhaafd kunnen worden.

2. Verkeersafwikkeling en parkeren.

- De opmerking, dat binnen de omschrijving van de bestemming Verkeersdoeleinden klasse 2 de bijbehorende parkeervoorzieningen ontbreken, is correct en is in de aanpassing van het ontwerp-bestemmingsplan opgenomen.
- Verder is men het niet eens met de koppeling van een vrijstellings- of wijzigingsbevoegdheid aan de voorwaarde dat onder andere geen extra-verkeersmaatregelen -- waaronder extra-parkeervoorzieningen -- noodzakelijk worden. Men vindt, dat een nieuwe bestemming niet mag worden afgewezen, omdat zulks extra-parkeervoorzieningen noodzakelijk maakt.

De parkeerbalans binnen het plangebied is, ondanks een klein geconstateerd tekort momenteel stabiel te noemen: (neemt in ieder geval niet meer toe). Dit is mede een gevolg van het feit, dat bij nieuwbouw in de eigen parkeerbehoefte moet worden voorzien op eigen terrein. Gezien de recente nieuwbouwontwikkelingen in de binnenstad in relatie tot de financieel-economische situatie is het voorzien in eigen parkeerbehoefte op eigen terrein al zeer moeizaam te realiseren. Extra openbare parkeervoorzieningen naast de eigen parkeervoorziening bijvoorbeeld in een parkeerkelder (1 of 2 lagen) vragen zware financiële bijdragen van overheidswege.

Daarom kan een koppeling van parkeergelegenheid voor eigen behoefte aan de diverse functies in alle redelijkheid geëist worden. Een uitgangspunt van het bestemmingsplan is het optimaal functioneren te garanderen binnen het ruimtelijke kader. Dit betekent het optimaliseren van de verhoudingen tussen de diverse functies.

In dit kader wordt opgemerkt, dat het als "bedreigend ervaren belanghebbendenparkeren" pas dan binnen het plangebied ingevoerd zal worden, als de parkeerproblematiek voor bewoners onoverkomelijk blijken en maatregelen nodig worden.

Het gevaar dat langparkeerders, als gevolg van steeds verdere invoering van het belanghebbendenparkeren, de binnenstad uitgedrukt worden richting de Muntel (olievlek-effect), is reeds behandeld in het antwoord op de reactie van de P.P.C. (zie onder AI.2).

D. Staatstoezicht op de Volksgezondheid.

De Inspecteur merkt op over het hoofdstuk 6 Geluidsaspecten onder 6.7c in aansluiting op de zinsnede "indien geluidgevoelige vertrekken aan de straatzijde gesitueerd worden", geregeld dient te worden dat in principe de geluidsgevoelige vertrekken binnen de woningen aan de geluidsluwe zijde gesitueerd dienen te worden.

Deze opmerking is correct en is overgenomen.

Ten tweede geeft de Inspecteur in overweging om ten aanzien van de gemengde functies gelegen aan de Van Berckelstraat, gezien de hoge geluidsbelasting, te komen tot beperking van de geluidsbron.

Onder A. is deze problematiek aangaande de functie en inrichting en de waarschijnlijk afnemende intensiteit van het gemotoriseerd verkeer door de Van Berckelstraat zeer uitgebreid behandeld; belangrijk hierin is de conclusie, dat de Van Berckelstraat in eerste instantie functioneert ten behoeve van het langzaam verkeer en het openbaar vervoer (radiaal-Noord) en in tweede instantie voor het gemotoriseerde verkeer tussen de wijken de Muntel, de Vliert, Noord en de binnenstad. Zie tevens het antwoord op de reactie van de Provinciale Planologische Commissie onder: "functie en inrichting van de Van Berckelstraat" en "Poortwerking Van Berckelstraat".

E. Rijkswaterstaat.

De hoofdingenieur-directeur bevestigt de beslissing van de minister van Verkeer en Waterstaat de Zuid-Willemsvaart om de stad 's-Hertogenbosch te leggen en heeft daarom geen bezwaar tegen opname van het kanaal in zijn huidige vorm in het onderhavige bestemmingsplan.

De regelgeving inzake de mogelijkheid tot het uitvoeren van reparatie- en herstelwerkzaamheden aan de boordvoorziening van het kanaal (verankeringen) is reeds behandeld in reactie op de bemerkingen van de P.P.C. onder A.

Particuliere reacties.

Van particuliere zijde zijn er drie reacties op het ontwerpbestemmingsplan Zuid-Willemsvaart-Aa binnengekomen, alsmede een verslag van de op 29 augustus gehouden hoorzitting in het buurthuis Don Bosco.

1. De V.O.F. fa. Van der Leeuw, Hinthamerstraat 202, 's-Hertogenbosch.

De heer v.d. Leeuw maakt bezwaar tegen het feit, dat ter plaatse van de werkplaats en opslagplaats van zijn loodgieters-, gas-, en waterfittersbedrijf en sanitair-installatiebedrijf, gelegen Zuid-Willemsvaart 116 en 116a met bovenwoning Krommeweg 1, het ontwerpbestemmingsplan voorziet in woningbouw (nieuwbouw). Volgens de heer v.d. Leeuw is deze werkplaats en opslag onontbeerlijk voor de totale bedrijfsvoering.

Reden voor het "wegbestemmen" van het bedrijf is geweest het feit, dat het pand Zuid-Willemsvaart 116 en 116a en Krommeweg 1 tijdens de inventarisatie foutief als leegstaand is aangemerkt. Daarbij is in de planontwikkeling rondom de Krommeweg (afronding c.q. overgang van het gesloten bouwblokprincipe naar de kleinschalige historische bebouwing van het Hinthamereinde) de Krommeweg als overbouwd (aan de zijde van de Zuid-Willemsvaart) opgenomen. Om technische redenen is hierbij het pand van de heer v.d. Leeuw in de nieuwbouw betrokken.

Ten einde het wegbestemmen van de bedrijfsruimte te voorkomen, zal de bestemming aangepast worden als bedrijfsdoeleinden met wonen; hierbij blijft via een vrijstellingsbevoegdheid totaal wonen mogelijk. Anderzijds lijkt het wenselijk in overleg te treden met de firma Van der Leeuw om de planontwikkeling rondom de Krommeweg in goede baan te leiden.

2. Drukkerij Van Dijk-Van Hees, Hinthamereinde 68
's-Hertogenbosch en
3. De heer R.P.A. van Dijk, Hinthamereinde 70,
's-Hertogenbosch.

De heer Van Dijk en drukkerij Van Dijk-Van Hees hebben gelijkluidende bezwaren.

Als eerste wordt bezwaar gemaakt tegen het feit, dat via wijzigingsbevoegdheid woningbouw op hun achtererf mogelijk wordt, waardoor de vrije toegang aan de achterzijde van het bedrijf in het geding komt. (Erfdienstbaarheid; gemeentebesluit d.d. 26-2-1976, goedgekeurd door Gedeputeerde Staten d.d. 31-3-1976 onder G nr. 397.843).

Aanleiding voor opname van een wijzigingsbevoegdheid t.b.v. woningbouw op deze locatie is de aankoop van de textielindustrie Hirdes, Hinthamereinde 76-78, waarna sloop van de erfbebouwing en restauratie van de voorbouwen zal volgen én het verzoek van mevr. Langenberg, Hinthamereinde 64-66 om de mogelijkheid tot woningbouw op het achtererf open te houden.

Deze situatie is aangegrepen om de structuur van de Hofstad beter aan te sluiten op de historische kammenstructuur van het Hinthamereinde; tevens kan door de onderhavige ontwikkeling de Oude Hofstad aan twee zijden bebouwd worden, waardoor een aanmerkelijk verbeterde straatruimte ontstaat. Het juridisch instrumentarium wat hierbij gehanteerd is, een wijzigingsbevoegdheid, houdt niet in, dat de drukkerij niet meer mag uitbouwen noch dat de bereikbaarheid in het geding komt. Immers, woningbouw wordt op deze wijze alleen mogelijk gemaakt.

Gezien de ontwikkelingen rondom Hirdes, het verzoek van mevr. Langenberg én het bezwaar van de heer Van Dijk en de drukkerij Van Dijk-Van Hees, wordt voorgesteld de wijzigingsbevoegdheid alleen ter plaatse van het voormalige terrein Hirdes (gemeente-eigendom) positief te bestemmen, waarbij het overige gedeelte van de wijzigingsbevoegdheid gehandhaafd blijft.

Het tweede bezwaar, sloop van de zuidelijke muur van het voormalige complex Hirdes (erfscheiding met Van Dijk-Van Hees) is een privaatrechtelijke kwestie en zal in die sfeer opgelost dienen te worden.



Info- en hooravond Ontwerp-bestemmingsplan Zuid-Willemsvaart-Aa.

Buurthuis Don Bosco 29 augustus 1983 voor ongeveer 25 belangstellenden.

Wethouder Van den Eerenbeemt (R.O.) opent de avond door een terugkoppeling te maken naar de vorige hoorzitting in 1979, waarbij vooral de aandacht gevestigd was op het op handen zijnde reconstructieplan voor de Kasterenwal, Noordwal en Van Berckelstraat. Het ontwerp-bestemmingsplan is op 26 oktober 1982 in vooroverleg gestuurd en wordt binnenkort terugverwacht. Het ligt in de bedoeling, de opmerkingen van de P.P.D. en andere instanties samen met de opmerkingen van de bewoners en belanghebbenden te verwerken, waarna de officiële tervisielegging kan plaatsvinden.

Het doel van de avond is enerzijds informatie te geven en anderzijds reacties en vragen vanuit de buurt te noteren c.q. te beantwoorden.

Daarna volgt een explicatie door de stedenbouwkundige van de gemeente 's-Hertogenbosch, de hr. Panis, die, alvorens op het plangebied zelf in te gaan, in algemene zin de relatie van het Structuurplan met het voorliggende bestemmingsplan aangeeft. Hij gaat hierbij in op de beleidsuitgangspunten van het structuurplan (hoe deze verwerkt zijn in het ontwerp-bestemmingsplan), en het gehanteerde instrumentarium binnen het bestemmingsplan mede met betrekking tot de rechtszekerheid van de burger. In algemene zin karakteriseert hij de ontwikkeling binnen het plangebied, zoals het vertrek van de grote (milieuvriendelijke) bedrijven uit dit gebied en de sterke opkomst van het wonen. Verder wordt de gevolgde werkwijze uiteengezet en aan de hand van de infokaart en plankaart 1 "bestemmingen" bespreekt hij de reeds uitgevoerde, in voorbereiding zijnde en de te verwachten werken en mogelijk gemaakte ontwikkelingen, ieder met hun specifieke juridische regelingen. Tot besluit van zijn betoog herinnert hij aan de procedure -- in tijd gezien -- van het bestemmingsplan.

De planning is als volgt:

- medio oktober 1983 verwerken van de reacties.
- in gang zetten procedure t.b.v. Wet op de Geluidhinder (7 à 9 maanden).
- januari-februari 1984 de tervisielegging.
- voor de zomervakantie behandeling c.q. vaststelling door de gemeenteraad.

Na de pauze worden de aanwezigen in de gelegenheid gesteld tot het stellen van vragen c.q. het plaatsen van opmerkingen.

- Wat gebeurt er met de woningen van de woningstichting "Eigen Bezit", gelegen aan de Aawal, Muntelwal en Muntelstraat?

Antwoord vertegenwoordiger woningstichting: vier jaar geleden is er een instandhoudingsregeling op deze panden gelegd, hetgeen betekent, dat er over 6 jaar vervangende nieuwbouw gepleegd kan worden. Er zijn echter nog geen concrete plannen gemaakt.

- Bestaat er al zekerheid over hetgeen er met de panden van De Preter aan de Muntelstraat gebeurt?

Antwoord: Via het bestemmingsplan ontstaat de mogelijkheid voor vervangende nieuwbouw zowel aan de Aawal als aan de Muntelstraat. De gemeente is echter geen eigenaar en dus zijn er geen concrete bouwplannen gemaakt.

- Geldt dit ook voor de gemeentepanden en Hirdes aan de Muntelstraat?

Antwoord: voor de woningen zal mettertijd, evenals met de rest van het bouwblok, gedacht worden aan vervangende nieuwbouw.

Voor Hirdes wordt overwogen al sneller hier vervangende nieuwbouw aan de Aawal en Muntel te plegen. Ter plaatse van Hirdes aan het Hinthamereinde wordt gedacht aan winkels op de begane grond en wonen op de verdieping, op het achterterrein is in het plan gedacht aan uitbreiding van het parkeerterreintje en aan enkele woningen.

- Een aantal bewoners stelt, dat de nieuwbouw van woningen steeds maar door- gaat, dit ondanks de bestaande hoge woondichtheid en dat dit leidt tot ongewenste sociale ontwikkelingen en vooral ruimtegebrek t.a.v. het verblijven, groen en spelen en het parkeren.

Antwoord: Tegenover dicht bebouwen met woningen staat het voordeel van het op korte afstand wonen van de binnenstad met haar uitgebreide voorzieningen- pakket en andere attracties (tegenover verder weg wonen met wat meer groen). Verder wordt er gewezen op het feit, dat de binnenstad van oudsher dicht bevolkt is geweest en dat met name vanuit historisch en stedenbouwkundig oog- punt het principe van het gesloten bouwblok de voorkeur heeft, ingeklemd tussen de twee lineaire elementen, zijnde de Aa en de Zuid-Willemsvaart.

Daarbij komt dat vanuit het oogpunt van exploitatie, het plan op zichzelf sluitend moet zijn, wonen eveneens gewenst is om de eenvoudige reden dat voor wonen subsidies verleend worden en voor bijvoorbeeld parkeren of groen geen subsidie verstrekt wordt. Belangrijkste overwegingen blijven echter de uitgangspunten van het Structuurplan, waarin met name het plangebied Zuid-Willemsvaart-Aa aangewezen wordt tot woongebied.

Een versterking van de woonfunctie in de binnenstad betekent meer levensvatbaarheid van de voorzieningen in de binnenstad, zoals scholen e.d.

Ten aanzien van het verblijven, groen en spelen en het parkeren is er binnen dit ontwerp-bestemmingsplan gestreefd naar de meest optimale verhouding tussen voornoemde aspecten.

- Een bewoner verzoekt het instellen van een onderzoek naar woondruk in relatie met groen en spelen en parkeren.

Antwoord: onderzoek naar voornoemde aspecten is gebruikelijk bij de totstandkoming van een bestemmingsplan, daarnaast is een onderzoek gaande op stedelijk niveau naar kwantiteit en kwaliteit van de groenvoorzieningen (uitslag wordt over driekwart jaar verwacht).

- Eigenaar van het pand hoek Zuid-Willemsvaart-Krommeweg vraagt waarom zijn pand als leegstaand aangemerkt is, terwijl het wel een functie heeft. Verder informeert hij naar de reden waarom "anderen" wel benaderd zijn en hij niet (wel heeft een taxatie door de gemeente plaatsgevonden).

Antwoord: Het is mogelijk, dat er kleine foutjes op de kaarten voorkomen.

De info-avond is er mede voor om deze op te sporen en te corrigeren.

Verder wordt toegezegd, dat wanneer verdere ontwikkelingen omgeving Krommeweg zicht aandienen, men in contact zal treden.

- Is het mogelijk Rouppe van der Voort, in plaats van met woningen, te vullen met kleine (beginnende) bedrijfjes?

Antwoord: Het gebouwencomplex leent zich daar niet voor (qua indeling en constructie); daarbij komt dat wegens aankoop en exploitatie de huur voor eenheden erg hoog zal uitvallen.

- Een middenstander stelt, dat niet alleen het wonen in het plan beschermd dient te worden, maar ook de bedrijfjes en detailhandel.

Antwoord: Stelling is juist, alle bedrijven (hetzij milieuhinderlijk) en detailhandel is positief bestemd in het plan (Hinthamereinde en Van Berckelstraat).

- Hoe is het met de onderhandelingen omtrent Rouppe van der Voort gesteld?

Antwoord: Er wordt nog steeds onderhandeld.

- Wat gebeurt er met de vervuilde grond onder Rouppe van der Voort?

Bouw- en Milieutoezicht heeft op diverse plaatsen boringen verricht en geen verontrustende feiten aan het licht gebracht. Tevens moet er toch grond afgevoerd worden ten tijde van nieuwbouw, i.v.m. de bouwput.

- Er wordt om uitleg gevraagd omtrent de interne ontsluiting van de Hofstad (met name Krommeweg e.o.).

Antwoord: de bestemmingen in het plan zijn zodanig gekozen, dat aanpassingen qua ontsluiting en circulatie ingepast kunnen worden, er is verschil gemaakt tussen hoofdwegen (Vw1), buurtwegen (Vw2) en verblijven (Vb1 of 2).

De Krommeweg blijft gehandhaafd voor het langzaam verkeer, de nieuwe weg richting Pulvertoren neemt ontsluitende functie over.

- Hoe wordt het parkeerprobleem aangepakt?

Daar waar mogelijk wordt het parkeren geoptimaliseerd; bij voorbeeld aan de Zuid-Willemsvaart worden ± 156 extra-parkeerplaatsen gerealiseerd.

(om reden van een goedkopere oplossing is het gestoken parkeren ± 156 p.p. vervangen door langsparkeren aan beide zijden van de rijweg ± 107 p.p.)

Tevens wordt momenteel gefaseerd het belanghebbendenparkeren ingevoerd, waarbij er mettertijd een uitbreiding kan plaatsvinden van de Zuid-Willemsvaart naar de stadwal. 's Avonds zijn alle parkeerplaatsen in ieder geval beschikbaar voor de bewoners.

- Wordt de Van Berckelstraat verbreed? (Radiaal-Noord).

Antwoord: Wanneer er vervangende nieuwbouw gepleegd wordt (oostzijde Van Berckelstraat), ontstaat de mogelijkheid de voetgangers via een overbouwings langs de bebouwing te leiden, zodat er meer ruimte ontstaat (voor zover mogelijk) voor het autoverkeer en vrijliggende fietspaden.

- Een aantal bewoners merkt op, dat er veel gevaarlijk transport door dit plandeel komt.

Antwoord: Dit is ook door de afdeling Verkeer opgemerkt. Er zijn echter nog geen beperkende maatregelen genomen.

- Wat gebeurt er met het besprokene van vanavond?

Antwoord: alle reacties vanuit de buurt worden samen met de reactie van de Provincie verwerkt. Suggesties kunnen worden overgenomen en wat niet kan, wordt voorzien van een motivering waarom het niet kan. Bovendien worden alle reacties in de toelichting opgenomen, voorzien van een antwoord.

Afdeling Binnenstad.

Verzonden aan:

Wethouder v.d. Eerenbeemt

buurthuis Don Bosco

afd. REB

afd. O.P.

afd. KV (5x)

BM.

S0-J

afd. BI

afd. VE