



's-Hertogenbosch

Bestemmingsplan Lage Diezebrug

vastgesteld

December 2023

Inhoudsopgave

Toelichting	5	
Hoofdstuk1	Inleiding	7
1.1	Aanleiding	7
1.2	Doel van het plan	8
1.3	Begrenzing plangebied	8
1.4	Leeswijzer	8
Hoofdstuk2	Huidige situatie	9
2.1	Beschrijving locatie en ligging in de stad	9
2.2	Ruimtelijke structuur	9
2.3	Groen- en waterstructuur	10
2.4	Functionele structuur	10
2.5	Geldende bestemmingsplannen	10
Hoofdstuk3	Planbeschrijving	13
3.1	Belang Lage Diezebrug	13
3.2	Uitgangspunten ontwerp en inrichting Lage Diezebrug	14
3.3	Duurzaamheid Lage Diezebrug	16
3.4	Beeldkwaliteit Lage Diezebrug	17
3.5	Verkeersaspecten	19
3.6	Dieze en ecologie	19
3.7	Groen en bomen	20
Hoofdstuk4	Beleidskader	23
4.1	Rijksbeleid	23
4.2	Provinciaal beleid	24
4.3	Gemeentelijk beleid	25
Hoofdstuk5	Milieu, duurzaamheid en waarden	29
5.1	Inleiding	29
5.2	Geluid	30
5.3	Trillingen	30
5.4	Verlichting	30
5.5	Externe veiligheid	30
5.6	Luchtkwaliteit	30
5.7	Bodem	31
5.8	Water	33
5.9	Duurzaamheid	35
5.10	Milieueffectrapportage	36
5.11	Ecologie	36
5.12	Stikstof	38
5.13	Archeologie en cultuurhistorie	38
Hoofdstuk6	Juridisch-bestuurlijkeaspecten	47
6.1	Planregels	47
6.2	Mogelijkheid onteigening	49
Hoofdstuk7	Economische uitvoerbaarheid	51
Hoofdstuk8	Participatie	53
Regels		55
Hoofdstuk1	Inleidende regels	57
Artikel 1	Begrippen	57
Artikel 2	Wijze van meten	59
Hoofdstuk2	Bestemmingsregels	61
Artikel 3	Verkeer	61
Artikel 4	Waarde - Archeologie - 1	63

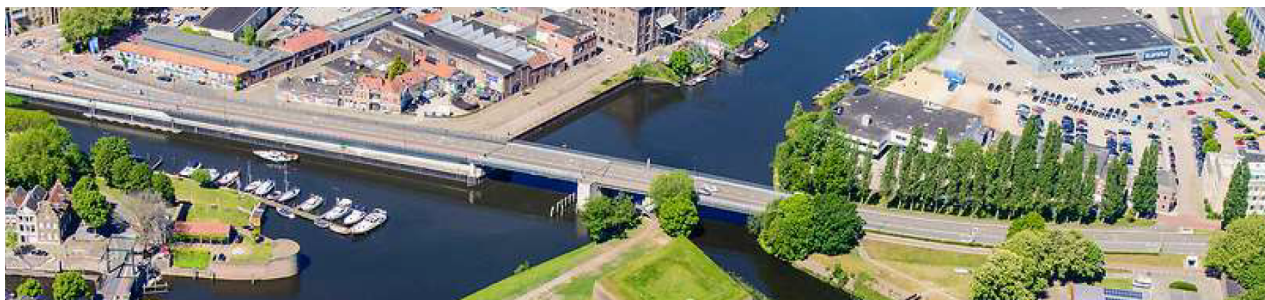
Artikel 5	Waarde - Archeologie - 4	65
Hoofdstuk3	Algemene regels	67
Artikel 6	Anti-dubbelregel	67
Artikel 7	Algemene bouwregels	68
Artikel 8	Algemene gebruiksregels	69
Artikel 9	Algemene afwijkingsregels	70
Hoofdstuk4	Overgangs-en slotregels	71
Artikel 10	Overgangsrecht	71
Artikel 11	Slotregel	72

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De Diezebrug werd in 1939 gebouwd en is later jarenlang in gebruik geweest als onderdeel van de rijksweg A2 (Utrecht – Eindhoven). Van oorsprong was het een ophaalbrug maar deze werd later vastgezet. Vanwege de beroepsvaart richting Zuid-Willemsvaart was een hoge doorvaarthoogte noodzakelijk. Het resultaat was een brug met steile helling. Sinds de aanleg van het Maximakanaal hoeft de brug helemaal niet meer zo hoog te zijn, aangezien de beroepsvaart er geen gebruik meer van maakt.



Afbeelding 1.1 Luchtfoto huidige Diezebrug

De gemeente 's-Hertogenbosch heeft de herontwikkeling van het gebied Bossche Stadsdelta als onderdeel van de ontwikkeling van de Noordelijke Spoorzone in voorbereiding. Het gebied Bossche Stadsdelta bestaat uit de Kop van 't Zand, Orthenpoort-Zuid en omgeving tot aan de Citadel. De gemeente wil hier een nieuw dynamisch stedelijk gebied in de Brede binnenstad creëren met ruimte voor ontmoeting, cultuur, religie, sport, werk en duurzame innovatie, met een gevarieerd woningaanbod dat daarbij past. De ontwikkeling van de Bossche Stadsdelta is ook aanleiding geweest om te onderzoeken of juist de beide stadsdelen aan weerszijden van de Dieze beter met elkaar kunnen worden verbonden. In dat kader zijn de mogelijkheden van de verbinding over de Dieze verkend. Door de aanleg van het Maximakanaal is beroepsvaart over de Dieze en Zuid Willemsvaart niet meer aan de orde en is de huidige doorvaarthoogte niet meer nodig. De brug kan daardoor anders worden vormgegeven, want in zijn huidige verschijningsvorm wordt deze gezien als een fysieke en stedenbouwkundige barrière tussen oost en west. Het resultaat daarvan is de keuze om een nieuwe verlaagde brug tussen noord- en zuidoever van de Dieze te realiseren ongeveer 50 meter ten westen van de bestaande brug. De bestaande brug zal daarna gesloopt worden. De vervanging van de Diezebrug door een nieuwe brug (de Lage Diezebrug) biedt zowel kansen om de barrièrewerking van de hoge brug en aanbruggen weg te nemen als de ruimtelijke kwaliteit van het gebied te verbeteren. Bovendien wordt met de bouw van de nieuwe brug op een andere plek, de verkeershinder als gevolg van deze ingreep tot een minimum beperkt.

De Lage Diezebrug wordt beschouwd als een aanjager voor de verdere gebiedsontwikkeling. De realisatie ervan komt daarmee direct aan de orde. De staat van onderhoud van de brug maakt het eveneens noodzakelijk om de nieuwe brug op korte termijn te realiseren om grote onderhoudsuitgaven voor de huidige brug te voorkomen. De voorlopige planning is dat de nieuwe brug eind 2026 in gebruik wordt genomen.

1.2 Doel van het plan

De voorgenomen ontwikkeling van de Lage Diezebrug past gedeeltelijk niet binnen het geldende bestemmingsplan. Om de nieuwe infrastructuur over het water mogelijk te maken wordt een nieuw bestemmingsplan opgesteld. Dit bestemmingsplan biedt het ruimtelijk-juridisch kader waarbinnen de ontwikkeling van de Lage Diezebrug mogelijk gemaakt wordt.

1.3 Begrenzing plangebied

De Lage Diezebrug komt te liggen over de Dieze tussen het bouwblok rondom de IJzergieterij aan de zijde van Tramkade/Kop van 't Zand (zuidzijde) en het Werfpad aan de zijde van Orthenpoort-Noord (noordzijde). Het projectgebied van de ontwikkeling omvat de gronden waar de nieuwe Lage Diezebrug is gesitueerd over de Dieze inclusief de aansluitingen op de bestaande wegenstructuur aan zowel de noord- als de zuidzijde van de Dieze. Daarmee strekt het gehele projectgebied zich uit van het Brugplein, over de Havendijk en Buitendijk, over de Dieze, het Werfpad tot de kruising Orthenseweg - Citadellaan. Deze ontwikkeling past slechts gedeeltelijk niet binnen het geldende bestemmingsplan. Het betreft het deel dat onderdeel is van het 'bouwwerk brug'. De aansluitingen ervan op de bestaande wegenstructuur passen wel rechtstreeks binnen het geldende bestemmingsplan ter plaatse. Voor de duidelijkheid is toch gekozen om alle gronden van het projectgebied op te nemen binnen het plangebied van dit nieuwe bestemmingsplan. Op deze manier ontstaat een helder en eenduidig toetsingskader binnen één bestemmingsplan voor het gehele werk inclusief de (tijdelijke) aansluitingen op de bestaande wegenstructuur.

Voor de begrenzing van het plangebied wordt verwezen naar de plangrens op de verbeelding van het bestemmingsplan.

1.4 Leeswijzer

Hoofdstuk 1 bevat de inleiding. In de inleiding worden de aanleiding voor het plan, het doel van het plan en de ligging en begrenzing van het plangebied beschreven. In Hoofdstuk 2 wordt beschreven wat de huidige situatie is. In Hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de voor het gebied vastgestelde uitgangspunten met betrekking tot de voorgenomen ontwikkeling. Het planologische beleidskader is opgenomen in Hoofdstuk 4. Hoofdstuk 5 behandelt de verschillende milieuaspecten, duurzaamheid en waarden. Per milieuaspect wordt ingegaan op de gevolgen voor het plangebied en de directe omgeving. In Hoofdstuk 6 worden de juridisch bestuurlijke aspecten behandeld. Hierin worden de planmethodiek, de verbeelding en de bestemmingsplanregels toegelicht. In Hoofdstuk 7 wordt ingegaan op de economische uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan. Ten slotte komt in Hoofdstuk 8 de participatie over de ontwikkeling aan bod.

Hoofdstuk 2 Huidige situatie

2.1 Beschrijving locatie en ligging in de stad

De Hoge Diezebrug is het deel van de Orthenseweg dat over de Dieze loopt en onderdeel is van een belangrijke verbinding tussen het noorden en zuiden van de stad 's-Hertogenbosch. De Diezebrug werd gebouwd in 1939 als een zogenaamde basculebrug die een verbinding vormt tussen de uitbreidingswijk 't Zand en het noordelijk deel van de stad. De brug sloot aan op het Brugplein in het zuiden en de voormalige rijksweg naar Hedel (nu Orthenseweg) in het noorden. Vanaf de aanleg van de Drakentunnel in 1959 maakte de brug onderdeel uit van de Rijksweg Utrecht-Eindhoven.

De toegepaste basculebrug was een ophaalbrug, waarbij het contragewicht onder het brugdek is geplaatst en bij het openen in een holle ruimte (basculekelder) onder de brug verzinkt. Het stalen val van de 19 meter brede basculebrug is op enig moment vastgezet, zodat de brug niet meer open kan. Ter weerszijden van de basculekelder, die in verbinding staat met het terrein van de Citadel, is een doorvaart vanuit de Dieze naar respectievelijk de Aa en de Dommel/Zuid Willemsvaart. De doorvaart naar het Zuid Willemskanaal werd veel gebruikt door de beroepsvaart. Deze beroepsvaart vergde een bepaalde doorvaarthoogte en leverde een brug op met een redelijk steile helling en lange toeritten naar de brug over grondlichamen. Pas op het Brugplein en bij de kruising Vogelstraat sluit de weg weer aan op maaiveld. De huidige brug is aan vervanging toe.

Deze Hoge Diezebrug wordt vervangen door een nieuwe lagere brug over de Dieze. Deze nieuwe Lage Diezebrug komt circa 50 meter ten westen van de bestaande Hoge Diezebrug te liggen. De nieuwe brug steekt de Dieze over ter hoogte van het bouwblok rondom de IJzergieterij aan de zuidoever en ter hoogte van het parkeerterrein aan het Werfpad aan de noordzijde. Aan beide zijden van de Dieze takt de weg weer aan op de bestaande wegenstructuur. In de nieuwe situatie loopt de verbinding vanaf het Brugplein over de Havendijk en Buitendijk, om vervolgens via de nieuwe brug de Dieze te kruisen en aan te landen ter hoogte van het Werfpad. Bij de kruising Orthenseweg - Citadellaan sluit de verbinding aan op de bestaande situatie.

2.2 Ruimtelijke structuur

De Diezebrug heeft jarenlang een belangrijke noord-zuidverkeersverbinding door de stad gevormd. Daarbij vormt de Diezebrug ook nu nog vanuit het noorden de toegang tot de binnenstad en het station 's-Hertogenbosch. In de loop van de jaren is de functie van de noord-zuidroute wel gewijzigd. Bij de introductie van de Binnenstadsring is het gedeelte tussen de kruising met de Orthenseweg/Vogelstraat en het Willemsplein aan de zuidzijde aangemerkt als de Oranjeboulevard, waar op termijn een 30 km/u regime moet gaan gelden, met meer aandacht voor verblijven in plaats van de primaire verkeersfunctie. Bij de realisatie van de nieuwe brug is het dan ook reden om dit uitgangspunt hierbij te betrekken.

Voor de noord-zuidverbinding voor gemotoriseerd verkeer is een netwerk van doorstroommassen aanwezig in de

stad; voor dit deel van de stad loopt de doorstroomas over de Nelson Mandelalaan - Magistratenlaan. De komende jaren worden nog verschillende maatregelen doorontwikkeld om deze doorstroomas aantrekkelijker c.q. logischer te maken, ten gunste van een verdere afname van gemotoriseerd verkeer op de route via de Diezebrug.

Daarnaast is de route over de Diezebrug onderdeel geworden van het hoofdfietsnetwerk van de gemeente 's-Hertogenbosch en specifiek van de snelfietsroute F59 van 's-Hertogenbosch naar Oss. Ter hoogte van de Vogelstraat staat ook een aantakking op de snelfietsroute naar Zaltbommel gepland. Dit vraagt bij een nieuwe brug ook om kwalitatief goede fietsverbindingen (fietspad van voldoende breedte en comfort).

De bestaande route over de brug vormt ook onderdeel van de doorstroomas voor het openbaar vervoer. Een groot aantal buslijnen rijden via deze verbinding naar het busstation bij het station 's-Hertogenbosch.

Ook is de weg via Diezebrug een belangrijke uitrukroute voor de hulpdiensten die zijn gevestigd aan de Vogelstraat. Voor de bereikbaarheid van het centrum, de zuidoostelijke wijken, maar ook de westzijde van het spoor vormt de Diezebrug een hoofdroute voor hulpdiensten.

Als laatste wordt de bestaande Diezebrug ook gebruikt door voetgangers. De voorzieningen voor deze groep verkeersdeelnemers zijn op dit moment beperkt. Alleen aan de oostzijde ligt een trottoir langs de brug, Aan de westzijde maakt de voetganger gebruik van het fietspad. De huidige hellingen van de brug zijn relatief steil voor fietsers en mindervaliden.

2.3 Groen- en waterstructuur

De huidige Hoge Diezebrug ligt in het gebied waar Dommel en Aa samenvloeien in de Dieze. De nieuwe Lage Diezebrug komt circa 50 meter ten westen hiervan te liggen over de Dieze. De Dieze maakt onderdeel uit van Natuur Netwerk Brabant, (deels) als ecologische verbindingzone, attentiezone waterhuishouding en behoud en herstel van watersystemen. Bij de realisatie van de brug wordt zoveel als mogelijk rekening gehouden met deze groen-blauwe structuur. In het ontwerp is ruimte gereserveerd voor de aanleg van een deel van de ecologische verbindingzone aan de noordzijde van de Dieze.

2.4 Functionele structuur

Functioneel gezien betreft het plangebied nu grotendeels water: de Dieze inclusief de oevers. Ten noorden van de Dieze zijn de gronden in gebruik als parkeerterrein. Ten zuiden van de Dieze takt de nieuwe brug aan op de bestaande weg over de Buitendijk die verder loopt in de Havendijk. Ook dit deel heeft al een verkeersfunctie. De nieuwe brug zal een belangrijke verbinding zijn tussen het zuidelijke deel en het noordelijke deel van de Bossche Stadsdelta.

Verkeerskundig maakt de nieuwe brug weer een verbinding tussen de twee oevers, waarover verschillende verkeerssoorten moeten worden afgewikkeld, waarbij moet worden aangesloten op de bestaande kruispunten; aan de zuidzijde het Brugplein en aan de noordzijde de kruising Orthenseweg/Vogelstraat.

2.5 Geldende bestemmingsplannen

Het plangebied valt binnen verschillende geldende bestemmingsplannen. Op de locatie van de nieuwe brug over de Dieze geldt het bestemmingsplan Tramkade dat door de gemeenteraad is vastgesteld op 15 december 2015. Deze gronden hebben de bestemming 'Water' en zijn bedoeld voor water en waterhuishoudkundige voorzieningen en aan de hoofdfunctie ondergeschikte voorzieningen zoals, groenvoorzieningen, recreatieve voorzieningen, speelvoorzieningen, openbare verblijfsvoorzieningen, nutsvoorzieningen, bijbehorende verhardingen, taluds, bermen, kunstwerken, oeverbeschoeiingen, kademuren en dergelijke. Hierin zijn bruggen niet specifiek benoemd. De huidige Diezebrug is ook buiten dit bestemmingsplan gelaten. Bij de bouwregels zijn alleen bouwwerken geen gebouwen zijnde ten dienste van deze bestemming met een maximale hoogte van 3 meter benoemd. Ook hier is niks opgenomen voor bruggen. De brug is dan ook strijdig met deze bestemming.

De locatie waar de Lage Diezebrug aan de noordzijde aanlandt, ligt binnen het bestemmingsplan Orthenpoort

dat op 15 december 2015 is vastgesteld. Het Werfpad tot aan huidige Orthenseweg heeft de bestemming 'Verkeer'. Een groot deel van deze gronden heeft ook een dubbelbestemming vanwege archeologische verwachtingswaarde: het grootste deel de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie 1' en een kleiner deel de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie 4'.

De zuidzijde van het plangebied, te weten de aansluiting van de nieuwe brug op de bestaande Buitendijk en verder via de Havendijk/Orthenseweg tot aan Brugplein ligt binnen de beheersverordening 't Zand dat is vastgesteld op 5 juni 2018. Deze beheersverordening verwijst voor de inhoudelijke regeling naar het bestemmingsplan 't Zand, dat op 13 juli 2004 is vastgesteld. De geldende bestemming is 'Verkeer'. Een heel klein deel van het plangebied ligt nog binnen het bestemmingsplan Orthenpoort 2004. Dit bestemmingsplan is vastgesteld op 19 april 2005. Deze gronden hebben de bestemming 'Water' of 'Verkeer'.

Hoofdstuk 3 Planbeschrijving

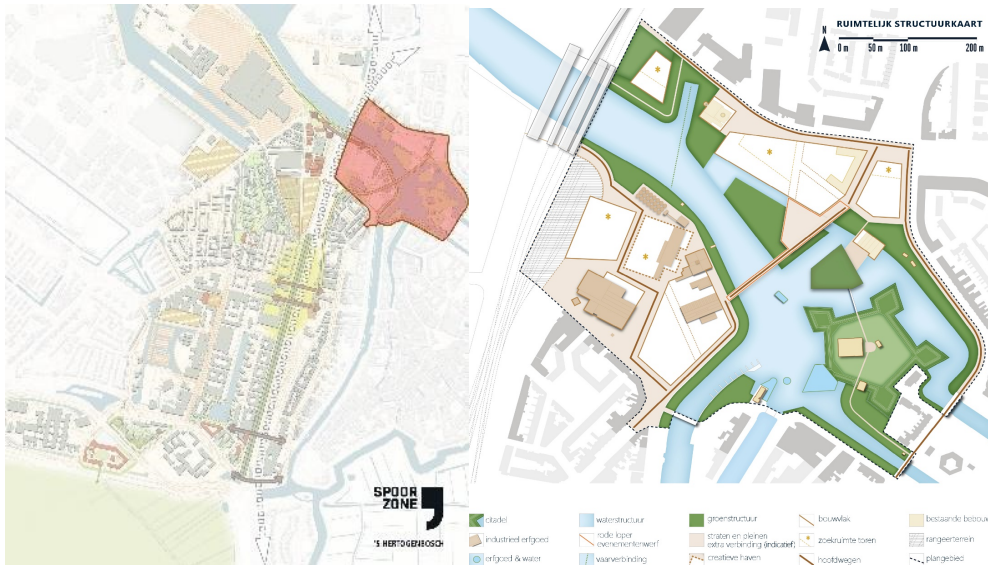
3.1 Belang Lage Diezebrug

Voor het gebied van de Bossche Stadsdelta is eind 2020 een Gebiedsperspectief vastgesteld door de gemeenteraad. Het Gebiedsperspectief geeft de ontwikkelingsrichting voor de verdere planuitwerking van deze integrale gebiedsontwikkeling om te komen tot een dynamisch stedelijk gebied met ruimte voor ontmoeting, cultuur, sport, werk en duurzame innovatie, met een gevarieerd woningaanbod dat daarbij past.

Een van de hoofduitgangspunten van de gebiedsontwikkeling betreft het creëren van een waterplein als het hart van de Bossche Stadsdelta. Een belangrijk onderdeel van het te creëren waterplein is het verleggen en verlagen van de brug over de Dieze als rode loper tussen noord- en zuidoever. Deze nieuwe verbinding biedt kansen om:

- het watersysteem klimaatrobuuster te maken;
- de cultuurhistorische structuur rondom de Citadel te herstellen;
- de beide bruggenhoofden met publieksgerichte dynamische concepten te laden;
- een levendig waterfront te realiseren, dat naadloos aansluit op het netwerk van wandel- en fietsroutes in wording tussen binnenstad, Zuid-Willemspark en Spoorzone;
- de brug op een dusdanige manier te dimensioneren dat het langzaam verkeer meer ruimte krijgt dan in de huidige situatie;
- de barrière weg te nemen die nu het zicht tussen de diverse oevers blokkeert.

Ook geeft de bouw van een brug op een nieuwe locatie de mogelijkheid om parallel aan de bouw het verkeer via de huidige Hoge Diezebrug te laten doorstromen. Gezien het belang van deze verkeersader voor de bereikbaarheid van het station en centrum van 's-Hertogenbosch, is het waarborgen van deze verbinding van groot belang. Als centrale schakel in het Waterplein fungeert de nieuwe brug over de Dieze als aanjager voor de gebiedsontwikkeling van de Bossche Stadsdelta.



Afbeelding 3.1 Ligging Projectgebied Bossche Stadsdelta en Ruimtelijke Structuurkaart Gebiedsperspectief Bossche Stadsdelta

3.2 Uitgangspunten ontwerp en inrichting Lage Diezebrug

Planuitgangspunten Lage Diezebrug

De nieuwe brug ligt middenin het waterplein. Het wordt vormgegeven als “rode loper” tussen de noord- en zuidoever van de Dieze die in de toekomst even stedelijk en levendig zullen zijn. De brug loopt van het bouwblok rondom de IJzergieterij naar het Werfpad. Beide bruggenhoofden worden geladen met publieksgerichte dynamische concepten, waarvan het programma of de gebruikers regelmatig (kunnen) veranderen.

De nieuwe Lage Diezebrug voegt zich naadloos in het stedelijke weefsel. De Bossche Stadsdelta wordt onderdeel van een fijnmazig stedelijk weefsel met een openbare ruimte die primair op de voetganger en fietser is afgestemd. Het uitgangspunt voor het verleggen en verlagen van de brug is dat de verbinding voor gemotoriseerd verkeer in stand blijft en de brug in relatie met de Binnenstadsring ook als 30 km/u-weg wordt gedimensioneerd. Auto's en bussen richting het station blijven van deze route gebruikmaken. De brug wordt op een dussdanige manier gedimensioneerd dat het langzaam verkeer meer ruimte krijgt dan in de huidige situatie en voor iedereen beter toegankelijk is. Hiermee ontstaat er een prettigere verbinding tussen beide oevers.

In het kader van de gebiedsontwikkeling Bossche Stadsdelta en de toekomstige doorontwikkeling van de Brede Binnenstad (“Volg de rivier”) is het de wens om juist de verbinding tussen de noord- en zuidoever van de Dieze te versterken, waarbij met name wordt ingezet op het faciliteren van goede langzaam verkeersverbindingen. Vanuit die gedachte is het wenselijk om aan weerszijden van de nieuwe brug goede fiets- en voetgangersvoorzieningen aan te brengen.

De dimensionering van de nieuwe brug sluit aan op de Binnenstadsring (30 km/u-weg) met meer ruimte voor voetgangers en fietsers, waardoor het als een rode loper meer toegankelijk is voor voetgangers en fietsers om de oversteek te maken. Dit sluit aan op de Actualisatie Stedelijke Bereikbaarheidsstrategie en -agenda, waarin het accent binnen de centrumzone van 2,5 km onder meer is gelegd op lopen en fietsen. De brug vormt voor fietsers een belangrijke noord-zuidverbinding en maakt onderdeel uit van de snelfietsroute naar het station 's-Hertogenbosch. De nieuwe brug kent fietspaden (circa 3 meter breed) en voetgangerspaden (circa 2,5 meter breed) aan beide zijden van de rijstrook voor tweerichtingsverkeer (circa 6 meter breed). Uiteraard dienen met de vormgeving en dimensionering van de nieuwe brug ook de overige verkeersstromen (waaronder het openbaar vervoer en hulpdiensten) ook op een juiste wijze te worden bediend.

Waar nu alleen de brug wordt gerealiseerd, wordt in de komende jaren het gebied van de Bossche Stadsdelta verder ontwikkeld, waarbij de weg verder wordt geïntegreerd in een stedelijke omgeving en nog meer nadruk

komt te liggen op het verblijven dan op de verkeersfunctie. Daarbij zal ook nog meer aandacht komen op de oversteekbaarheid van de weg en op de verschillende uitwisselingspunten.

Ontwerppuntgangspunten Lage Diezebrug

De nieuwe brug ter vervanging van de bestaande Hoge Diezebrug betreft een lager gelegen vaste brug op een nieuwe locatie, ongeveer 50 meter ten westen van de bestaande brug. In de nieuwe situatie loopt de verbinding vanaf het Brugplein over de Havendijk en Buitendijk, om vervolgens via d

e Lage Diezebrug de Dieze te kruisen en aan te landen ter hoogte van het Werfpad. Bij de kruising Orthenseweg - Citadellaan sluit de verbinding aan op de bestaande situatie.

De Lage Diezebrug wordt onderdeel van een fijnmazig stedelijk weefsel met een openbare ruimte die op voetgangers en fietsers is afgestemd. Bestaande routes blijven intact en worden verbeterd.

De brug maakt deel uit van de noord-zuidverbinding tussen de kruising Orthenseweg - Vogelstraat/Citadellaan en het Brugplein voor auto-, fiets- en voetverkeer. De Lage Diezebrug loopt vanaf de Buitendijk ter hoogte van het bouwblok rondom de IJzergieterij naar het Werfpad. De lengte van de brug is circa 95 meter. Hiermee wordt een onderdoorgang aan de noordzijde voor een ecologische en/of recreatieve verbinding mogelijk.

De rijbaan voor autoverkeer op de Lage Diezebrug is centraal geplaatst; de fiets- en voetpaden zijn aan beide zijden van de rijbaan geplaatst. De brug biedt ruimte aan een rijbaan (twee richtingsverkeer) met een breedte van circa 6 meter. Hiermee blijft de brug beschikbaar voor twee richtingen busverkeer en ook bestemmingsverkeer voor deze hoek van het centrum en het NS-station. Ook is de brug een belangrijke noodroute voor hulpdiensten. Verder komen er twee fietspaden met een breedte van circa 3 meter. De brug vormt voor fietsers een belangrijke noord-zuidverbinding en maakt ook onderdeel uit van een snelfietsroute naar het NS-station. De brug omvat ten slotte twee voetpaden met een breedte van circa 2,5 meter. Bij de Lage Diezebrug wordt nadrukkelijk gekozen voor voldoende ruimte voor voetgangers, gezien de huidige groei die we zien en de wens van een autoluwere binnenstad. Er is geen fysieke scheiding tussen de rijbaan en de fiets- en voetgangerspaden. Hiermee wordt een duurzame inrichting van de brug voorzien en aangesloten op de Binnenstadsring.

Voor de Lage Diezebrug zijn onder andere de volgende verkeerskundige en constructieve uitgangspunten geformuleerd:

- De brug wordt gebruikt voor autoverkeer, fietsers en voetgangers. Ook alle hulpdiensten inclusief brandweer dienen de brug te (kunnen) gebruiken. Het kunstwerk moet voldoen aan alle Nederlandse normen en Eurocodes.
- Ontwerpsnelheid autoverkeer 30 km/u.
- Een rijbaan (tweerichtingsverkeer) met een breedte van circa 6 meter; fietspaden en voetgangerspaden aan beide zijden van de rijbaan; de breedte van de fietspaden is circa 3 meter, de breedte van de voetgangerspaden is circa 2,5 meter.
- Het kunstwerk dient geschikt te zijn voor mindervaliden conform ASVV en richtlijn Voetpaden voor iedereen.
- Voor de levensduur wordt uitgegaan van 100 jaar.

Met het ontwerpen van de pijlers t.a.v. het waterbelang, berging en afvoer is het uitgangspunt zo minimaal mogelijk aantal en omvang. Het aantal is daarin bepalend: liever twee of drie grote pijlers dan meerdere kleine pijlers. De brug krijgt maximaal drie steunpunten. Daarbij is de voorkeur voor een massieve pijler boven een pijler met openingen. Uitgangspunt is dat geen verslechtering van de waterhuishoudkundige situatie optreedt.

De profielvrije ruimte onder de brug is voor vaarverkeer: 1 keer 4,5 meter hoogte x 12,5 meter breedte of 2 keer 4,5 meter hoogte x 6,7 meter (breedte). Voor het wandelpad voor de voetgangers onder de brug door is de vrije hoogte 2,5 meter. Hiermee blijft de doorgang voor recreatievaart behouden en ontstaat de mogelijkheid voor recreatieve ommetjes die aansluiten op het wandelnetwerk.

De overige ontwerppuntgangspunten voor de uitwerking van de brug zijn:

- De Lage Diezebrug moet een slank en open karakter krijgen zodat de ruimte en het zicht zo min mogelijk worden beperkt door de brug.
- De Lage Diezebrug dient het formaat en de kwaliteit van een stadsbrug te krijgen.
- De Lage Diezebrug dient ambitie uit te stralen en te passen in het nieuwe ontwikkelingsgebied de Bossche Stadsdelta; creatief, verbindend tussen oud en nieuw.
- Vanaf het brugdek dient het uitzicht vrij te zijn, vrij zicht op de binnenstad, Citadel en de Tramkade. Dit betekent dat de dragende constructie niet boven het dek uit komt en het zicht belemmert.
- Op het brugdek is een stedelijke uitstraling wenselijk. De materialisatie moet aansluiten bij het Handboek Binnenstadsring. We denken hierbij aan de rijbaan en de voetgangerspaden uit te voeren met gebakken klinkers begrensd door donkergrijze banden. De fietspaden dienen uitgevoerd te worden in rood asfalt, omdat het een snelfietsroute betreft. Verblijfsruimten op de brug zijn niet wenselijk. De omgeving aansluitend op de brug biedt voldoende mogelijkheden voor mooie verblijfsruimten.
- Het tempo van de voetganger staat centraal. Ontmoetingsplekken, pauzeplekken, stilstaan en kijken. De auto is ondergeschikt.
- Landhoofd zuidwestzijde zo ver mogelijk op de kade/ het aansluitende maaiveld.
- Landhoofd zuidwestzijde zo hoog mogelijk plaatsen voor het doorstroomprofiel.
- Ruimte om wandelpaden onder de brug mogelijk te maken.
- Het talud aan de zuidwestzijde ter plaatse van het landhoofd parallel aan de noordoost kade (en hiermee de steunpunten) uitvoeren.
- De brug dient zo lang als mogelijk recht te zijn, vanaf de noordoostzijde. De bocht aan de zuidwestzijde dient zo klein mogelijk te zijn. De bochtstraal wordt bepaald door het verkeerskundig ontwerp (twee bussen dienen elkaar in de S-bocht te kunnen passeren).
- Onder de aanlanding van de brug op het landhoofd noordoostzijde dient een onderdoorgang mogelijk te zijn voor ecologische verbinding. Uitgangspunt is een onderdoorgang met een breedte van 10 meter. Om de bruglengte te beperken kan het landhoofd meer naar de waterkant worden verplaatst.

Ten slotte is een belangrijk uitgangspunt voor de nieuwe Lage Diezebrug dat het moet gaan om een duurzame brug.

3.3 Duurzaamheid Lage Diezebrug

Duurzaamheid en circulariteit van materialen vormen integraal onderdeel van het ontwerp- en realisatieproces van de nieuwe Lage Diezebrug. In de haalbaarheidsstudie 'De nieuwe Diezebrug' zijn tal van duurzaamheidsaspecten als integraal onderdeel van het te ontwerpen kunstwerk belicht: circulariteit van materialen van de bestaande Hoge Diezebrug, materiaalgebruik (betonnen brug en hout-beton brug), de inzet van hergebruikte materialen (gerecycled beton en gebakken bakstenen) en duurzaamheid van het ontwerp in relatie tot de efficiëntie van materiaalgebruik.

Circulariteit van materialen van de bestaande Hoge Diezebrug

De bestaande Hoge Diezebrug heeft twee stalen brugdek delen. Deze kunnen worden hergebruikt. Voordat de huidige Diezebrug gesloopt gaat worden dient eerst de nieuwe Diezebrug gebouwd te zijn om de infrastructuur in stand te houden. Hergebruik van vrijkomende materialen uit de huidige Diezebrug kunnen dus niet worden gebruikt in de nieuwe Diezebrug. Het gevolg hiervan is dat de stalen brugdek delen uit de bestaande Diezebrug niet kunnen worden toegepast in de nieuwe Lage Diezebrug. Zij kunnen mogelijk wel op andere plekken binnen het gebied van de Bossche Stadsdelta worden hergebruikt. Het beton en de stalen wapening die vrijkomen bij de sloop van de huidige Diezebrug kunnen worden gerecycled als grondstoffen.

Materiaalgebruik voor de Lage Diezebrug

De nieuwe Lage Diezebrug krijgt een betonnen liggerconstructie. Naar aanleiding van het aangenomen amendement 'Duurzaam en circulair bouwen bij de Bossche Stadsdelta' is het bouwen met duurzame

materialen als hout (hout-beton brug) onderzocht en overwogen. Het alternatief bestaat uit een hybride constructie is opgebouwd met gelamineerde houten liggers. Op deze liggers wordt een dun betonnen dek gestort. Met vier steunpunten is de hoogte van de constructie in te passen, aan te sluiten op het maaiveld en is de liggerlengte gunstig voor een hybride hout-betonconstructie voor autoverkeer. Ten opzichte van de betonnen liggerconstructie is een nadeel dat een extra steunpunt moet worden toegepast. Dit is evenwel niet het belangrijkste nadeel. De hout-beton brug brengt aanmerkelijk hogere realisatiekosten (circa 10%) met zich mee. Daarnaast is er nog geen normering voor - en beperkte ervaring met hout-beton brugconstructies in Nederland (RWS onderzoekt nog de mogelijkheden hout-betonnen bruggen). Voorts zijn de beheerkosten van een dergelijke brug onbekend. Hiermee zijn voor een levensduur van 100 jaren ook elders nog geen ervaringen opgedaan. Er zijn enkel ervaringen met fietsbruggen met een levensduur van circa 20 jaren. De onbekendheid met de beheerkosten vormt dus een groot risico. Deze nadelen en de hogere realisatiekosten hebben ertoe geleid dat de hout-beton brug geen optie is.

Het gebruik van composiet is niet beschouwd, omdat dit een te hoge milieubelasting met zich mee brengt. Staal is niet wenselijk vanuit beheer. Biocomposiet is niet beschouwd, omdat dit nog een zeer jong en onbekend materiaal is, zeker voor verkeersbruggen.

Inzet van hergebruikte materialen

De mogelijkheden van hergebruik metselwerk, hergebruik beton en eventuele schaaldelen worden meegenomen in de verdere uitwerking van het ontwerp van de Lage Diezebrug.

Een duurzaam ontwerp en efficiëntie van materiaalgebruik

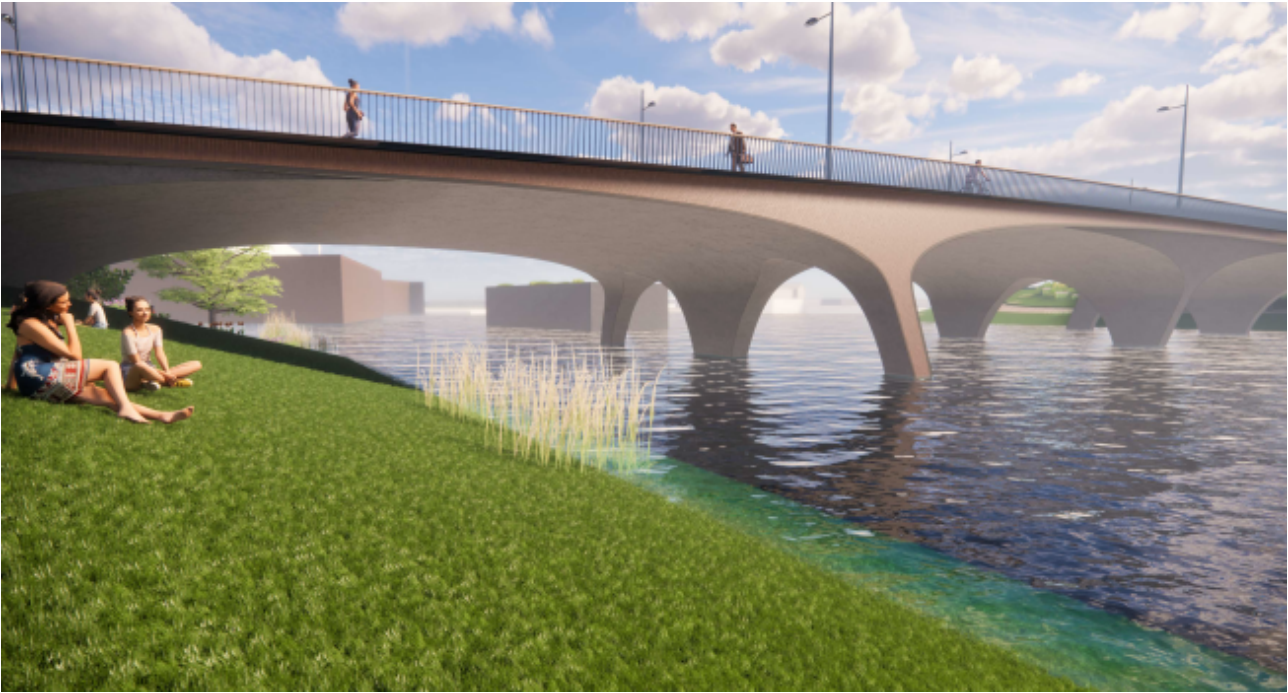
Het ontwerp kan circulair; modulair en demontabel opgebouwd worden. Echter is de vorm van de liggers en steunpunten zo specifiek dat het niet voor de hand ligt dat deze onderdelen makkelijk in een toekomstig brugontwerp kunnen worden toegepast. Een mogelijkheid die is onderzocht, is een betonnen constructie opgebouwd uit betonnen gebogen schaaldelen. Deze constructie is efficiënter in materiaalgebruik dan een betonnen liggerconstructie. In het huidige ontwerp is voor deze constructie net te weinig ruimte, maar deze variant heeft potentie op het gebied van materiaalreductie. In de verdere uitwerking van het ontwerp van de Lage Diezebrug wordt dit nader beschouwd. Om de infrastructuur zo lang mogelijk in stand te houden en daarmee de verkeersstromen zo minimaal mogelijk te beperken, dient eerst de nieuwe Lage Diezebrug gebouwd te zijn, voordat de huidige Hoge Diezebrug gesloopt gaat worden. Hiermee kan geen feitelijke invulling van de Motie Hergebruik Diezebrug gegeven worden. Wel wordt getracht bij de intentie van de motie aan te sluiten door te kijken naar circulariteit van materialen van de bestaande Hoge Diezebrug elders binnen de stad en de inzet van hergebruikte materialen in de Lage Diezebrug.

De ontwikkelingen in duurzaam materiaalgebruik gaan erg snel. Efficiënt en duurzaam materiaalgebruik speelt een belangrijke rol in de aanbesteding van de brug. Bij de uitwerking van het definitieve ontwerp van de Lage Diezebrug wordt dit duurzaamheidsaspect nader uitgewerkt.

3.4 Beeldkwaliteit Lage Diezebrug

De inpassing, vormgeving en materialisatie van de Lage Diezebrug worden afgeleid uit de directe omgeving. Hierbij wordt rekening gehouden met zowel de historische als de toekomstige context; met de geschiedenis en verschijningsvorm van de Bossche binnenstad en het ensemble van 19e-eeuwse industriële bebouwing alsook met het Gebiedsperspectief van de Bossche Stadsdelta. Verder zijn het behouden en/of verbeteren van het doorstroomprofiel, gebruik op, onder en naast de brug, zichtlijnen op/naar de Citadel en IJzergieterij en hoogwaardig materiaal gebruik van belang.

Het uiteindelijke plan voor de brug wordt getoetst aan redelijke eisen van welstand. In dat kader wordt het plan aan de Monumenten- en Welstandscommissie voorgelegd. De Monumenten- en Welstandscommissie toetst aan het welstandsbeleid zoals opgenomen in de Welstandsnota.





Afbeelding 3.2 Impressies voorlopig ontwerp Lage Diezebrug

3.5 Verkeersaspecten

De gemeente kiest met de nieuwe Lage Diezebrug nadrukkelijk voor een weg met goede fiets- en voetgangers voorzieningen passend bij de ideeën van een autoluwere binnenstad, de Binnenstadsring en de Bereikbaarheidsstrategie. Waar de huidige Hoge Diezebrug door de hoogte en ligging puur is vormgegeven als verkeersader moet de Lage Diezebrug straks worden ingepast in de stedelijke omgeving van de Bossche Stadsdelta, met gebouwen en/of voorzieningen aan weerszijden.

Alleen het realiseren van de brug zorgt niet direct voor een verandering van de verkeersstromen. Kijkend naar de wens voor een goed functionerend 30 km/u zone worden de komende jaren in een groter gebied buiten de brug maatregelen genomen om de verkeersstroom te doen afnemen en omleiden naar de doorstroomas (Nelson Mandelalaan en Magistratenlaan). Ook de verdere vormgeving van de Binnenstadsring (Oranjeboulevard) en de ontwikkelingen rondom het station 's-Hertogenbosch gaan zorgen voor het minder aantrekkelijk maken om de Diezebrug te gebruiken als doorgaande route. De Diezebrug zal wel blijven functioneren als route voor bestemmingsverkeer naar de noordzijde van de Brede binnenstad en het station 's-Hertogenbosch.

3.6 Dieze en ecologie

De Dieze maakt onderdeel uit van Natuur Netwerk Brabant, (deels) als ecologische verbindingszone, attentiezone waterhuishouding en behoud en herstel van watersystemen. Over de realisering van ecologische verbindingszones en het watersysteemherstel maakt de provincie afspraken met de gemeenten en waterschappen, zo ook over De Dieze. Gemeente en Waterschap zijn verantwoordelijk voor de realisatie van de ecologische verbindingszone waarbij het Waterschap zorgt voor het natte deel en de Gemeente voor het droge deel van de ecologische verbindingszone. De uitwerking van de ecologische verbindingszone vindt uiteindelijk plaats binnen de gebiedsontwikkeling Bossche Stadsdelta.

Onder de brug is ruimte gereserveerd voor de ecologische verbindingszone met een nadruk op de noordoever omdat daar aangesloten wordt op reeds als EVZ ingerichte oever richting de Ertveldplas. De overspanning van de nieuwe Lage Diezebrug biedt aan de noordzijde minimaal 10 meter van waterlijn tot bruggenhoofd voor de realisatie van de ecologische verbindingszone. Aan de zuidzijde is ook sprake van een doorlopende oever en 5 meter ruimte tussen waterlijn en bruggenhoofd. Voor de doelsoorten van de EVZ Dieze is deze ruimte onder de

brug doelmatig om te functioneren als ecologische verbindingszone en levert het geen belemmeringen op voor de invulling van deze EVZ. De ruimte aan weerszijden van de Dieze onder de brug is ook afgestemd op overige functionele omstandigheden (zoals de aanwezigheid van kabels en leidingen) en wensen voor de toekomstige ontwikkeling van de Bossche Stadsdelta en Ertveld.



Afbeelding 3.3 Oevers van de Dieze in relatie tot ecologische waarden

3.7 Groen en bomen

Het gemeentelijk beleid voor het groen is vastgelegd in de Verordening Bomen, Water en Groen 's-Hertogenbosch 2021, onderdeel van de visie 's-Hertogenbosch Groen en Klimaatbestendig. Doel is het realiseren van een (meer) klimaatadaptieve, biodiverse en groene omgeving. Dit gebeurt onder andere door het behoud en/of aanplanten van groen. Het zorgt voor verkoeling door het leveren van schaduw en een hogere luchtvochtigheid en verder voor waterberging en -infiltratie. Hiermee is de stad beter bestand tegen extreem weer. Ook draagt groen bij aan een aantrekkelijke en gezonde leefomgeving voor mens en dier.

Voor gebieden waarbij meer dan 500 m² nieuwe verharding wordt gerealiseerd geldt een kwantitatieve groennorm en een kwalitatieve biodiversiteitsscore. Deze is voor dit plan niet van toepassing omdat er geen meer dan 500 m² nieuwe verharding wordt toegevoegd maar er wel wordt voldaan aan de ambities.

Daarbij wordt zorgvuldig omgegaan met bestaande bomen in het gebied. Met name bij de aanlanding aan de oostzijde van de nieuwe Lage Diezebrug is sprake van een situatie met bestaande bomen. Deze bomen zijn opgenomen in een bomeneffectanalyse (Bomen Effect Analyse Hoge Diezebrug Werfpad te 's-Hertogenbosch, kenmerk BD22003, idverde Bomendienst, 1 februari 2022). Aan de hand van de bomeneffectanalyse (BEA) is beoordeeld wat de invloed van de werkzaamheden op de bomen zal zijn en welke maatregelen (indien nodig) getroffen moeten worden om de bomen duurzaam te kunnen behouden.

Het bomenbestand bestaat hoofdzakelijk uit populieren van ongeveer 60 jaar oud, veelal op een talud en in ruw gras. Alle hebben een redelijk tot goede conditie. De locatie van de onderzochte bomen is onderdeel van de boomstructuur van de gemeente 's-Hertogenbosch.

Er zijn twee ontwerpopties aangegeven. Beide varianten zijn meegenomen in de beoordeling van de BEA.

Aan de hand van de beoordeling van de bomen is bepaald wat de conditie en de levensverwachting van de bomen is. Van de 21 beoordeelde bomen zijn er 19 visueel beoordeeld als gezond, met een daarbij horende toekomstverwachting van meer dan 15 jaar. Daarnaast zijn er bij 21 bomen invloedrijke mechanische gebreken geconstateerd.

Voor twee bomen is de toekomstverwachting minder dan 10 jaar. Het advies is om deze bomen niet in te passen in de nieuwe situatie. De bomen hebben een slechte tot matige conditie, waardoor deze bij geringe (wortel)schade onvoldoende zullen herstellen. Deze twee bomen worden niet ingepast op basis van kwaliteit. Vervolgens is beoordeeld dat op basis van de ontwerpopties nog zes respectievelijk vijf bomen niet behouden blijven. Op basis van het ontwerp bij optie 1, kan nog een boom niet worden ingepast omdat er onomkeerbare schade optreedt door de uit te voeren werkzaamheden rond deze boom. Deze boom is van voldoende kwaliteit om te worden ingepast in het nieuwe ontwerp. Door aanpassingen in het ontwerp zoals het verplaatsen van de grenzen van bestrating kan deze boom toch behouden blijven.

Ten slotte is geoordeeld dat in de ontwerpen 13 respectievelijk 14 bomen een toekomstverwachting hebben van meer dan 10 jaar en zonder aanpassing van het ontwerp kunnen worden behouden.

De conclusie van de BEA is dat er vanuit boomtechnisch oogpunt geen voorkeur is voor een van de ontwerpopties. Beide hebben minimale impact op de te handhaven bomen en het boombeeld voor de omgeving.

Bij de uitvoering van de werkzaamheden dient wel rekening te worden gehouden met randvoorwaarden die worden benoemd in de BEA, ter voorkoming van schade aan de boom of het wortelgestel.

Hoofdstuk 4 Beleidskader

4.1 Rijksbeleid

Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

In het kader van de invoering van de Omgevingswet, die nu gepland staat voor 1 januari 2023, heeft het Rijk de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) opgesteld. Deze is vastgesteld op 9 september 2020. De NOVI is vastgesteld op grond van de huidige regelgeving (dus als structuurvisie) en zal bij inwerkingtreding van de Omgevingswet gelden als Nationale omgevingsvisie in de zin van de Omgevingswet. De NOVI vervangt de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR), die met uitzondering van paragraaf 4.9 Caribisch Nederland en Caribische Exclusieve Economische Zone is komen te vervallen. Daarnaast vervangt de NOVI delen van het Nationaal Waterplan, de Natuurvisie en het Nationaal Milieubeleidsplan.

Inhoudelijk gezien bevat de NOVI een langetermijnvisie op de toekomstige ontwikkeling van de leefomgeving in Nederland. De intentie van het Rijk is om met de NOVI een perspectief te bieden om grote maatschappelijke opgaven aan te pakken. Bij die opgaven kan worden gedacht grote en complexe opgaven met betrekking tot klimaatverandering, energietransitie, circulaire economie, bereikbaarheid en woningbouw.

Een centraal aspect van de NOVI is de focus op een nieuwe aanpak van vraagstukken in de fysieke leefomgeving. Werken op basis van integraliteit met betrekking tot verschillende vraagstukken in plaats van sectorale aanpakken voor individuele vraagstukken vormt de kern van deze nieuwe aanpak.

Het streven naar integraliteit dat onderdeel is van de NOVI valt samen in vier verschillende prioriteiten waartussen een onderscheid wordt gemaakt in de NOVI, te weten:

- ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie;
- duurzaam economisch groeipotentieel;
- sterke en gezonde steden en regio's;
- toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied.

Binnen de NOVI worden drie afwegingsprincipes gehanteerd om te komen tot weloverwogen beleidskeuzes. Die zouden moeten helpen bij het afwegen en prioriteren van verschillende belangen en opgaven:

1. combinaties van functies gaan voor enkelvoudige functies;
2. kenmerken en identiteit van een gebied staan centraal;
3. afwentelen wordt voorkomen.

De vervanging van de bestaande Hoge Diezebrug door realisatie van een nieuwe Lage Diezebrug op een andere locatie behoort tot de verantwoordelijkheid en beleidsvrijheid van gemeente. Een goede inpassing van

infrastructuur past binnen het rijksbeleid.

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Structuurvisies hebben geen bindende werking voor andere overheden dan de overheid die de visie heeft vastgesteld. De nationale belangen die juridische borging vragen, zijn geborgd in het Barro. Het Barro is gericht op doorwerking van nationale belangen in gemeentelijke bestemmingsplannen en zorgt voor sturing en helderheid van deze belangen vooraf.

Het Barro voorziet in de juridische borging van het nationaal ruimtelijk beleid. Het bevat regels die de beleidsruimte van andere overheden ten aanzien van de inhoud van ruimtelijke plannen inperken, daar waar nationale belangen dat noodzakelijk maken.

Het Barro heeft geen doorwerking naar het bestemmingsplan, omdat er geen nationale belangen aan de orde zijn.

4.2 Provinciaal beleid

Omgevingsvisie

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

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

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

De verplaatsing van de brug over de Dieze binnen bestaand stedelijk gebied is in lijn met de Omgevingsvisie.

Interim Omgevingsverordening Noord-Brabant

De provincie wil met haar regels aansluiten op de werkwijze van de Omgevingsvisie en de Omgevingswet. Daarom is ervoor gekozen om de verschillende provinciale verordeningen voor de fysieke leefomgeving samen te voegen tot een Interim omgevingsverordening. Provinciale Staten hebben op 25 november 2019 deze verordening vastgesteld. Het is een 'Interim' omgevingsverordening om zo te benadrukken dat dit een tussenstap is naar de 'definitieve' omgevingsverordening gebaseerd op de Omgevingswet. De Interim omgevingsverordening is gebaseerd op de huidige wetgeving en moet aan de wettelijke bepalingen van die wetgeving voldoen. Dat betekent dat nieuwe mogelijkheden uit de Omgevingswet nog niet zijn verwerkt. Er is wel zo veel als mogelijk aansluiting gezocht bij de Omgevingswet en de voorwaarden voor een omgevingsverordening (bijvoorbeeld bij de opbouw en de digitale vormgeving). De Interim omgevingsverordening vervangt zes provinciale verordeningen, waaronder de Verordening ruimte 2014.

In de omgevingsverordening staan onderwerpen uit de provinciale omgevingsvisie, waarbij is aangegeven welke belangen de provincie wil behartigen en hoe ze dat wil doen. Deze verordening bestaat uit kaartmateriaal en regels waarmee gemeenten rekening moeten houden bij het opstellen van ruimtelijke plannen.

Het plangebied ligt volgens de Verordening binnen de structuur 'concentratiegebied' (stedelijk gebied). Het gebied is onderdeel van de Brede binnenstad van 's-Hertogenbosch. De voorgestelde infrastructuur is passend. De Dieze maakt onderdeel uit van Natuur Netwerk Brabant, (deels) als ecologische verbindingzone, attentiezone waterhuishouding en behoud en herstel van watersystemen. Over de realisering van ecologische verbindingzones en het watersysteemherstel maakt de provincie afspraken met de gemeenten en waterschappen, zo ook over De Dieze. Gemeente en Waterschap zijn verantwoordelijk voor de realisatie van de EVZ waarbij het Waterschap zorgt voor het natte deel en de gemeente voor het droge deel van de EVZ.

4.3 Gemeentelijk beleid

Structuurvisie

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

In de ruimtelijke Structuurvisie Stad tussen Stromen (RSV) is de locatie Kop van 't Zand al aangewezen als belangrijke herontwikkelingslocatie met de nadruk op het versterken van de woonfunctie, kleinschalig werken, recreatie, parkeervoorzieningen en een culturele broedplaats. Orthenpoort wordt in de RSV aangemerkt als centrum stedelijk uitstralingsgebied en als transformatiegebied. Over de Diezebrug is meer specifiek vermeld dat vanaf de Diezebrug de samenkomst van veel stromen zichtbaar is. Dit tamelijk spectaculaire beeld is historisch stedenbouwkundig aanzienlijk verfraaid. De ontwikkeling van de locatie Kop van 't Zand en Orthenpoort kunnen niet los van elkaar gezien worden en zijn daarom als een gebiedsontwikkeling opgepakt: de Bossche Stadsdelta (zie hieronder ook onder Gebiedsperspectief Bossche Stadsdelta). De verbinding tussen beide plandelen - de Diezebrug - is een belangrijk onderdeel van deze gebiedsontwikkeling.

Gebiedsperspectief Bossche Stadsdelta

Op 8 december 2022 heeft de gemeenteraad het Gebiedsperspectief Bossche Stadsdelta vastgesteld. De Bossche Stadsdelta wordt gezien als een complementaire uitbreiding van de veelal historische binnenstad en als onderdeel van de Brede binnenstad. Het gaat om een dynamisch stedelijk gebied met volop ruimte voor inspirerende en laagdrempelige initiatieven op het kruisvlak van ontmoeting, cultuur, sport, werk en duurzame innovatie, met een gevarieerd woningaanbod dat daarbij past. Een gebied, niet alleen van en voor alle Bosschenaren, maar ook van ver daarbuiten.

In onze ambities voor de Bossche Stadsdelta staan drie kernwaarden centraal: Voor eeuwig jong, Ruimte voor de Moerasdraak en Talent voor gastvrijheid. Het Gebiedsperspectief geeft aan op welke wijze het gebied in samenhang is in te richten en programmatisch is in te vullen zodanig dat een hoogwaardig leef-, woon- en werkmilieu ontstaat, dat aansluit bij de bestaande historische bebouwing in het gebied en waarin de kwaliteit van deze bijzondere locatie maximaal tot uitdrukking komt. Het is een kader op hoofdlijnen als basis voor de verdere uitwerking en (gefaseerde) ontwikkeling en biedt de gemeente een basis om regie te voeren op de integrale gebiedsontwikkeling. In het Gebiedsperspectief is ook een doorkijk op het vervolg gegeven dat de richting bepaalt voor het verder uitwerken van de ontwikkelstrategie samen met de stedenbouwkundige

uitwerking en het verdere haalbaarheidsonderzoek. Vanuit de doelstelling van een sluitende gemeentelijke grondexploitatie met inbegrip van volledig kostenverhaal en het in dat kader evenwichtig delen van lusten en lasten wordt de samenwerking met initiatiefnemers, grondeigenaren en externe partijen gezocht.

In de Bossche Stadsdelta staat het water centraal. Het creëren van een waterplein als hart van de Bossche Stadsdelta is een van de hoofduitgangspunten voor de gebiedsontwikkeling; Het verleggen en verlagen van de brug over de Dieze is daarvoor voorwaarde.

De verlegging en verlaging van de brug is een voorwaarde voor de gebiedsontwikkeling Bossche Stadsdelta zoals voorzien in het Gebiedsperspectief Bossche Stadsdelta.

Beleid mobiliteit

In de Actualisatie Koersnota 2017 is de Magistratenlaan/Nelson Mandelalaan aangegeven als een van de stedelijke doorstroommassen in de stad, ter ontlasting van de Binnenstadsring (de route via de Diezebrug). Doorstroommassen zijn onderdeel van de hoofdinfrastructuur en hebben een belangrijke verkeersfunctie voor de ontsluiting van de achterliggende wijken en buurten. Naast bereikbaarheid en infrastructuur gaat de Koersnota ook in op de leefbaarheid, aantrekkelijkheid van de openbare ruimte, duurzaamheid en gastvrijheid. Naast hardware (infrastructuur), is aandacht voor software (technologie, smart mobility), mindware (gedragsbeïnvloeding bv door campagnes) en orgware (samenwerking met partijen uit het gebied, de community aanpak).

Tegelijkertijd met de Actualisatie Koersnota 2017 is het Uitvoeringsprogramma 2018-2019 vastgesteld. Eén van de geprogrammeerde maatregelen is Knooppuntontwikkeling Centraal Station/Spoorzone. Het betreft een project waarbij wordt ingezet op ketenmobiliteit op stations, waarbij concreet de overstapmogelijkheden en (ruimtelijke) kwaliteit van stationslocaties wordt verbeterd. Onderdelen hierbij zijn onder andere het uitbreiden van fietsenstallingen aan de westzijde van het centraal station, verbeteren van overstapmogelijkheden voor fiets en bus en verbeteren van looproutes. Deze knooppuntontwikkeling is van belang voor het oplossen van huidige knelpunten maar ook vanwege de komst van het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS), waarbij treinreizigers 'spoorboekloos' kunnen reizen naar Eindhoven, Utrecht en Amsterdam.

De Actualisatie Stedelijke Bereikbaarheidsstrategie en -agenda is vastgesteld op 7 mei 2019. De belangrijkste keuze van de Actualisatie Stedelijke Bereikbaarheidsstrategie is om niet langer de knelpunten in het verkeerssysteem als uitgangspunt te nemen voor de bereikbaarheidsstrategie, maar om de stedelijke dynamiek en ontwikkeling van 's-Hertogenbosch hiervoor centraal te stellen. Het doorstroommassenmodel blijft de basis, maar we maken onderscheid in twee typen gebieden:

- Binnen de centrumzone van 's-Hertogenbosch (binnenstad, Spoorzone en de wijken eromheen met een cirkel van circa vier kilometer rondom de binnenstad en het centraal station) zijn alle voorzieningen bereikbaar op een loop- en fietsafstand van ongeveer 2,5 kilometer. Binnen de centrumzone van 's-Hertogenbosch komt het accent te liggen op fiets, lopen, deelmobiliteit, openbaar vervoer en verblijfskwaliteit, passend bij een verdichte stad en stedelijke mobiliteit.
- In de wijken buiten de centrumzone is momenteel de auto dominant in gebruik, maar we maken nadrukkelijk ook fietsen en openbaar vervoer voor verplaatsingen buiten de wijk aantrekkelijk. Denk hierbij aan (snel)fietsroutes (die een belangrijke functie vervullen voor de groeiende rol van de e-bike), het versterken van 'last mile-oplossingen' zoals deelfietsen bij bus- en treinhalttes voor zowel bewoners als werknemers, snelle frequente busverbindingen naar het Centraal Station en het leggen van een sterkere koppeling tussen nieuwe woonwijken en treinstations.

In januari 2020 is het Actieplan Duurzame Mobiliteit vastgesteld door de gemeenteraad. In het Actieplan is deelmobiliteit als onderdeel benoemd in de transitie naar duurzame mobiliteit. Doel van het Actieplan is 'deelmobiliteit een integraal en volwaardig onderdeel in het totale mobiliteitssysteem van 's-Hertogenbosch te maken en dat voor iedere Bosschenaar een volwaardige duurzame optie is in de dagelijkse verplaatsingskeuzes'. Dit is nader uitgewerkt in de nota Aanpak deelmobiliteit, die in september 2021 door het college van B&W is vastgesteld. Hierin zijn kaders opgenomen voor deelmobiliteit met een (globale) geografische uitwerking.

Welstandsbeleid

Op 17 mei 2011 heeft de gemeenteraad de 'Actualisering Welstandsnota 2011' vastgesteld. In de Welstandsnota zijn per bebouwingstype architectonische en bouwtechnische welstandscriteria opgenomen.

In de welstandsnota is het kader voor het welstandsbeleid van de gemeente 's-Hertogenbosch neergelegd. Doel van de welstandsnota is het vertalen, waarborgen en versterken van de ruimtelijke kwaliteit van de gebouwde omgeving. Dit door middel van transparante, objectieve en daarmee voor een ieder begrijpelijke criteria. Het welstandsbeleid vormt daarbij de basis voor een actief, inspirerend en open architectuurbeleid conform de doelstellingen van de wetgever. Daarbij gelden de algemene welstandscriteria als beoordelingskader. Op het plangebied is een algemeen welstandsniveau van toepassing. Het beleid hierbij is gericht op handhaving van de basiskwaliteiten van de wijk.

Naast de afweging over de ruimtelijke aanvaardbaarheid van de nieuwe Lage Diezebrug in het kader van het bestemmingsplan, wordt het plan ook getoetst aan de redelijke eisen van welstand. In dat kader wordt het plan aan de Monumenten- en Welstandscommissie voorgelegd. De Monumenten- en Welstandscommissie toetst aan het welstandsbeleid zoals opgenomen in de Welstandsnota.

Hoofdstuk 5 Milieu, duurzaamheid en waarden

5.1 Inleiding

Er bestaat een duidelijke relatie tussen milieuaspecten en ruimtelijke plannen. Milieukwaliteit vormt een belangrijke afweging bij de ontwikkelingsmogelijkheden van ruimtelijke functies. Bij de besluitvorming over het al dan niet toelaten van een bepaalde ruimtelijke ontwikkeling, dient onderzocht te worden welke milieuaspecten daarbij een rol kunnen spelen. Het is daarbij van belang om rekening te houden dat sommige functies milieubelastend zijn en kunnen conflicteren met milieugevoelige functies. Milieubelaste situaties moeten dan ook zoveel als mogelijk voorkomen worden.

Het doel van dit bestemmingsplan is het mogelijk maken van een nieuwe brug (Lage Diezebrug) ongeveer 50 meter ten westen van de bestaande (te vervangen) brug over de Dieze.

5.2 Geluid

Langs alle wegen bevinden zich conform de Wet geluidhinder (Wgh) geluidszones, met uitzondering van wegen op woonerven en wegen met een 30 km/u regime. De wijzigingen die aan de weg tussen Brugplein en de aansluiting met de Citadellaan en Vogelstraat plaatsvinden worden 30 km/u. Daarmee is er volgens de Wet geluidhinder geen noodzaak voor een geluidonderzoek naar de gevelbelasting. Vanuit een goede ruimtelijke ordening echter, de weg komt immers dichtbij woningen, is toch onderzoek gedaan naar de gevelbelasting van de nabij gelegen woningen (Aanpassingen Diezebrug 's-Hertogenbosch; akoestisch onderzoek reconstructie, referentie 08820-56386-01 door Cauberg Huygen, 8 augustus 2022) Daaruit volgt dat de fysieke wijzigingen van de betreffende wegvakken en het toepassen van een ander snelheidsregime (ten dele 30 km/u) niet leiden tot reconstructiesituaties. De geluidbelasting ten gevolge van het wegverkeer neemt op geen van de omliggende woningen toe met meer dan 1,5 dB als strikt genomen gekeken wordt naar de uitgangspunten uit de Wet geluidhinder. Echter blijkt uit de berekeningen wel dat de geluidbelasting op de woning Buitendijk 4 met 1,5 dB of meer toeneemt als gevolg van de verplaatste ligging van de weg aan de zuidwestzijde van de Lage Diezebrug. Er is in die situatie echter geen sprake van een reconstructiesituatie vanwege het 30 km/u regime dat daar gaat gelden in de toekomstige situatie. Op basis van de Wet geluidhinder zou er bij een reconstructiesituatie gekeken moeten worden naar het binnenniveau van de woningen waar meer dan 1,5 dB toename is. Om de situatie toch te kunnen beschouwen, is aansluiting gezocht bij deze regeling rondom reconstructie. Hieruit volgt dat als het binnenniveau in een geluidgevoelige ruimte hoger is dan 36 dB dat dan moeten maatregelen worden overwogen. Uitgaande van een minimale gevelwering van 17 dB (gevelwering die in alle gevallen gehaald wordt bij een normaal onderhoud van oude woningen) wordt dat met de ontstane gevelbelasting niet gehaald. Deze gevelbelasting wordt als gevolg van de aanpassingen 51 dB (toename van afgerond 3 dB).

Hieruit blijkt dat het aspect geluid geen belemmering vormt voor de ontwikkeling.

5.3 Trillingen

Wegverkeer kan trillingen veroorzaken. Trillingen kunnen hinder veroorzaken en, in ernstigere gevallen, schade aan panden. Vooral een oneffen wegdek op korte afstand kan hinder veroorzaken. Het betreft in deze situatie een gemeentelijke weg die aangepast wordt. De gemeente volgt daarbij de zorgplicht voor wegverhardingen. Er is geen reden om aan te nemen dat een toename van trillinghinder te verwachten is op hiervoor gevoelige plaatsen.

5.4 Verlichting

De aangepaste weg en Lage Diezebrug worden voorzien van straatverlichting. De nieuwe straatverlichting zal aansluiten bij de functie van de nieuwe weg in relatie met verkeersveiligheid. Lichthinder is niet te verwachten daar de verlichting uitsluitend op de weg gericht zal zijn.

5.5 Externe veiligheid

De te ontwikkelen locatie ligt in de risico invloedssfeer van het spoor. De ontwikkeling betreft geen kwetsbare en/of beperkt kwetsbare objecten. Het risico als gevolg van het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor is daarmee verwaarloosbaar.

5.6 Luchtkwaliteit

Bij lucht gaat het enerzijds om de productie van luchtverontreiniging als gevolg van nieuwe plannen, waarop de luchtkwaliteitseisen vanuit de Wet milieubeheer op toepassing zijn en anderzijds om de zorg van het bouwen van kwetsbare functies in luchtbelaste zones uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening.

Binnen onze gemeente vinden geen overschrijdingen meer plaats van luchtkwaliteitsnormen als gevolg van wegverkeer. Dit plan dat gezien kan worden als een relatief kleine ruimtelijk plan is getoetst aan het Besluit

niet in betekende mate (NIBM). Voor de aanleg van de Lage Diezebrug wordt uitgegaan van een lichte daling van de verkeersintensiteit. De verkeersintensiteiten zijn doorgerekend met de NIBM-tool. Hieruit blijkt dat het plan niet in betekende mate is, en hoeft daarmee formeel niet getoetst te worden aan de luchtkwaliteitsnorm. Het aspect luchtkwaliteit vormt dan ook geen belemmering voor de geplande aanpassingen c.q. de ontwikkeling.

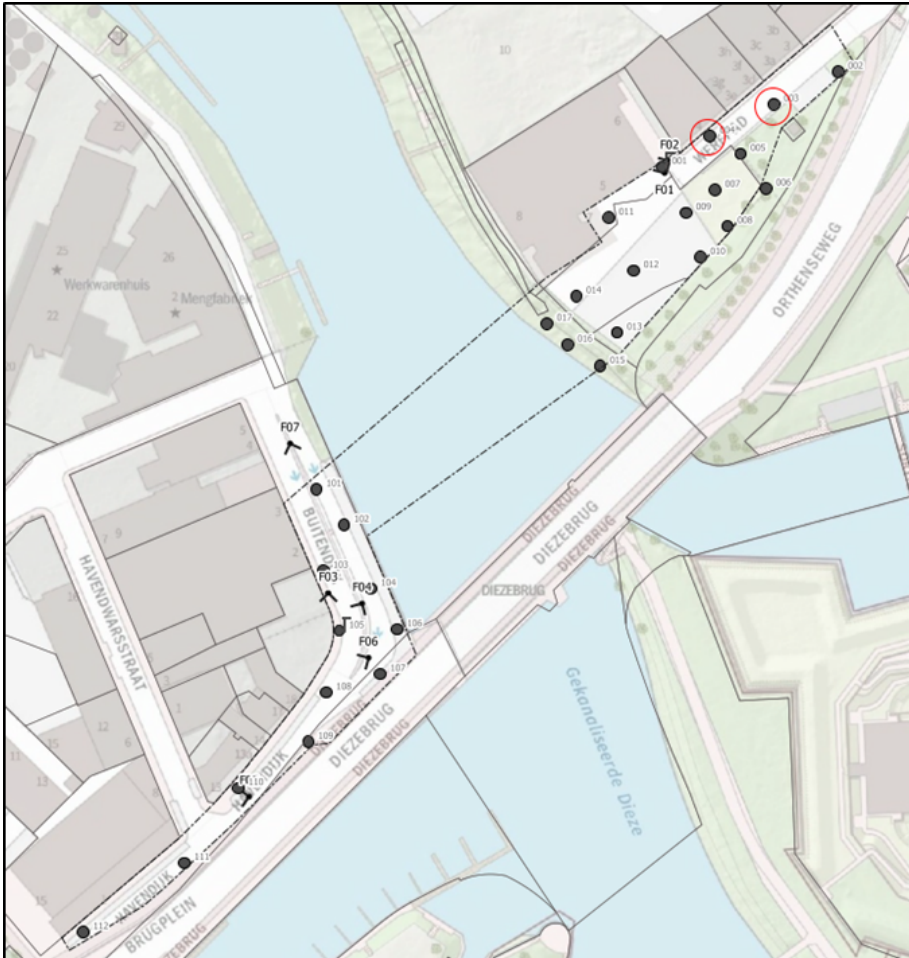
Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit, GCN2022

Jaar van planrealisatie	2024
Extra verkeer als gevolg van het plan	
Extra voertuigbewegingen (wekdaggemiddelde)	-900
Aandeel vrachtverkeer	5,3%
Maximale bijdrage extra verkeer	
NO ₂ in µg/m ³	-0,96
PM ₁₀ in µg/m ³	-0,17
Grens voor "Niet In Betekende Mate" in µg/m ³	1,2
Conclusie	
De bijdrage van het extra verkeer is niet-in-betekende-mate; geen nader onderzoek nodig	

Ondanks dat een formele toets aan de luchtkwaliteitsnormen niet aan de orde is, is in het kader van een goede ruimtelijke ordening wel naar de luchtkwaliteit gekeken. Uit de landelijke monitoringstool blijkt dat de jaargemiddelde concentraties van de relevante parameters NO₂ (stikstof) en PM₁₀ (fijnstof) en PM_{2,5} (fijnere fractie fijnstof) in het gebied rondom de brug en gewijzigde weg ruim voldaan wordt aan de wettelijke grenswaarde.

5.7 Bodem

De huidige Diezebrug wordt gesloopt en vervangen. De Lage Diezebrug wordt circa 50 meter ten noordwesten van de huidige brug aangelegd. Om inzicht te krijgen in de kwaliteit van de bodem binnen de werkgrenzen is een verkennend (water)bodemonderzoek uitgevoerd (Geonius, rapport MA180109.006.R01.V01, 29 november 2021).



Afbeelding 5.1 Kaart bodemonderzoek

Bodemkwaliteit oostzijde onderzoeksgebied

Uit het onderzoek blijkt dat aan de oostzijde van de toekomstige brug (Orthenpoort) in de grond veelvuldig bodemvreemde bijmengingen voorkomen in de vorm van (baksteen)puin en kolengruis etc. De grond is overwegend licht verontreinigd met zware metalen, PAK, PBC en minerale olie. Plaatselijk zijn sterk verhoogde gehalten (> interventiewaarde) lood en koper aangetoond. De omvang van deze sterke verontreiniging is horizontaal en verticaal niet afgeperkt. In het grondwater is een licht verhoogde concentratie barium gemeten.

Bodemkwaliteit westzijde onderzoeksgebied

Ter plaatse van de westzijde van de toekomstige brug (Kop van 't Zand) komen in de grond eveneens veelvuldig bijmengingen aan (baksteen)puin en kolengruis etc. voor. De grond is hier overwegend licht verontreinigd met zware metalen en PAK en plaatselijk vluchtige aromatische koolwaterstoffen. In het grondwater zijn plaatselijk sterk verhoogde concentraties minerale olie, vluchtige aromatische koolwaterstoffen en vinylchloride gemeten.

De gehele onderzoekslocatie is niet verdacht PFAS. Twee steekproefsgewijze grondanalyses bevestigen dit (de grond voldoet voor wat betreft PFAS aan de kwaliteitsklasse 'landbouw/natuur').

Conclusie in relatie tot de planprocedure

De aangetoonde sterke verontreinigingen in grond en grondwater brengen in de huidige situatie geen onaanvaardbare risico's met zich mee. Saneren van de verontreinigingen is alleen nodig indien gegraven wordt ter plaatse van de sterk verontreinigde grond, of indien sterk verontreinigd grondwater wordt opgepompt bij een bronnering. Saneren van (delen) van deze verontreinigingen kan eenvoudig binnen het Besluit Uniforme Saneringen (BUS). Afhankelijk van de uiteindelijke werkzaamheden ter plaatse kan nader onderzoek naar de

omvang van de aangetoonde verontreinigingen nodig zijn.

De kwaliteit van de bodem is voldoende onderzocht voor de ruimtelijke procedure. De milieuhygiënische kwaliteit vormt geen belemmering voor de economische haalbaarheid van het plan.

5.8 Water

Verordening Bomen, Water en Groen 's-Hertogenbosch2021

Het hemelwaterbeleid is verankerd in de gemeentelijke verordening bomen, water en groen 's-Hertogenbosch 2021.

Daar waar op land bij het realiseren van nieuwe verharding of het vernieuwen van bestaande verharding met een oppervlakte van 500 m² of meer is, moet de te realiseren hemelwatervoorziening minimaal 60 mm per m² toename verhard oppervlak of vernieuwing bestaand verhard oppervlak kunnen verwerken. Het is daarbij verboden om bij het realiseren van nieuwe verharding of het vernieuwen van bestaande verharding hemelwater te lozen op de riolering of af te wentelen op percelen van derden. Voor het vervangen van een brug (valt onder de regels vernieuwing verharding > 500 m²) geldt de eis van 60 mm berging.

Voor de afwatering van de brug moet de eerste 60 mm geborgen worden en kan vervolgens infiltreren/vertraagd overstorten, of eventueel worden hergebruikt. Hemelwater van het brugdek rechtstreeks afwentelen op de Dieze is niet toegestaan.

Waterbeheerplan Waterschap Aa en Maas

Op 19 november 2021 is het Waterbeheerplan 2022-2027 van waterschap Aa en Maas vastgesteld. In dit plan is beschreven welke doelstellingen het waterschap nastreeft in de periode 2022-2027 en hoe het Waterschap die doelstellingen wil gaan halen.

Het Waterbeheerplan (WPB) is uitgewerkt in de volgende drie programma's:

1. Waterveiligheid

Het programma 'Waterveiligheid' draait om de bescherming tegen overstromingen vanuit de Maas en het regionale watersysteem.

2. Klimaatbestendig en gezond watersysteem

Het programma 'Klimaatbestendig en gezond watersysteem' draait om een goed functionerend watersysteem in normale én in extreem droge en natte situaties: klimaatbestendig, robuust, veerkrachtig en stuurbaar. Daarbij let het waterschap op de hoeveelheid (goede waterpeilen, het vasthouden van water en het omgaan met wateroverlast en droogte); en op de kwaliteit van het water (chemisch en ecologisch).

3. Schoon Water

In het programma 'Schoon Water' speelt het zuiveren van afvalwater een centrale rol. Voor bebouwde gebieden heeft het waterschap specifieke doelen geformuleerd.

In bebouwd gebied werkt het waterschap toe naar een klimaatrobuust watersysteem waarin:

- schoon water niet naar de zuivering gaat, maar het grondwater voedt;
- de waterkwaliteit geen risico's geeft voor de volksgezondheid en geschikt is voor een goede ontwikkeling van flora en fauna, maar ook voor recreatie en evenementen;
- de kans op wateroverlast en problemen door droogte en hittestress acceptabel is;
- de betrokkenheid en het waterbewustzijn van inwoners, bedrijven en andere stedelijke partners is toegenomen. Deze programma's zijn verder uitgewerkt in het WBP naar concrete doelstellingen. Deze doelstellingen vinden onder andere een doorwerking in de beschikbare instrumenten van het waterschap: Keur, legger, communicatie en stimuleringsmiddelen.

Keur en legger Waterschap

De Keur is een waterschapsverordening en omvat samen met de Waterwet alle gebods- en verbodsbepalingen met betrekking tot ingrepen of activiteiten die consequenties hebben voor de waterkwantiteit, waterkwaliteit en waterveiligheid. De Keur is verder uitgewerkt in beleids- en algemene regels. Onder de Omgevingswet staan deze regels in de Onderhoudsverordening.

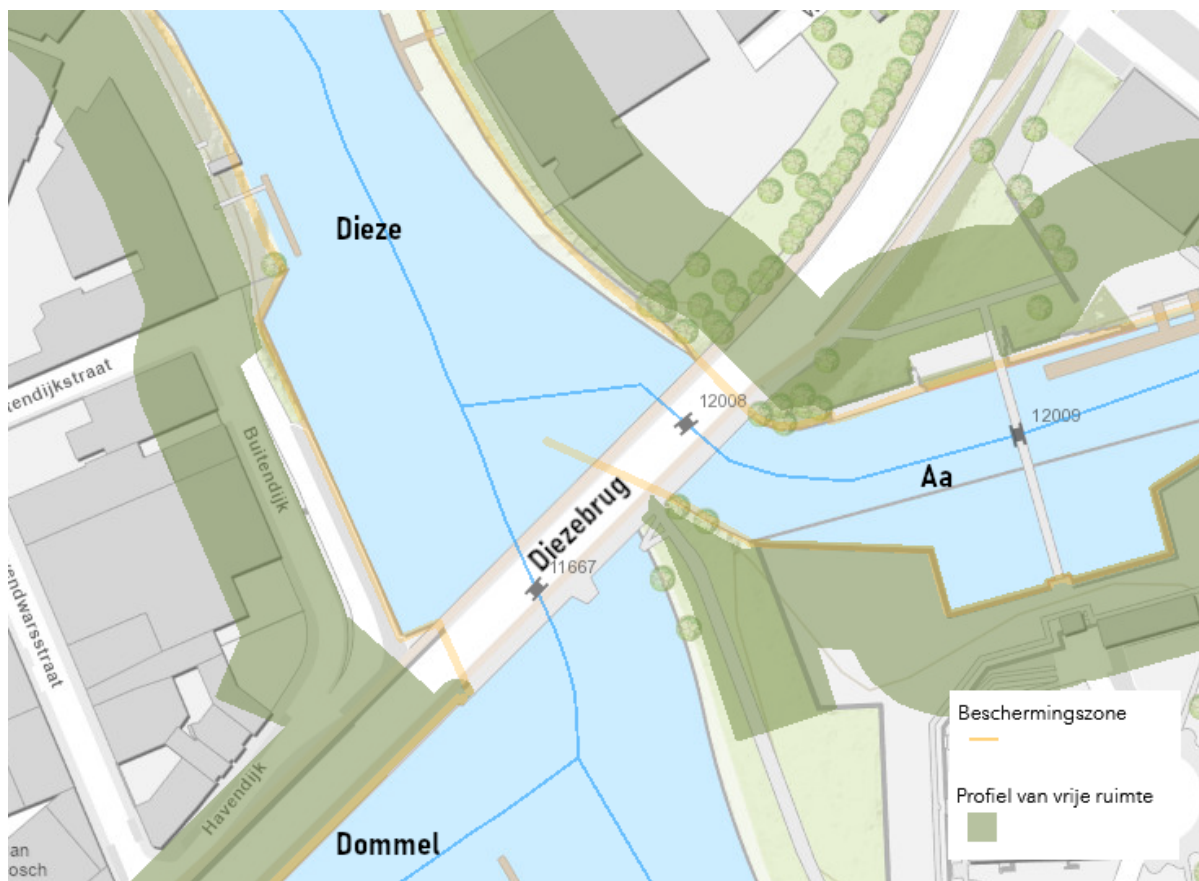
De Keur verwijst in de gebods- en verbodsbepalingen volop naar de legger. De legger legt de status en afmetingen behorende bij de regels van de Keur vast in een overzichtskaart van het waterbeheersgebied. Op deze kaart zijn onder andere dijken, waterlopen en bijbehorende beschermingszones aangegeven, zie afbeelding 5.2.

Oppervlaktewater

De Dieze is een A-watgang. Aan beide zijden van deze watgang geldt een beschermingszone met een breedte van 5 meter, gemeten vanaf de insteek ten behoeve van het doelmatig beheer en onderhoud, zie afbeelding 5.2. Binnen deze beschermingszone is de Keur van toepassing. Deze stelt onder andere beperkingen aan het aanbrengen van obstakels, in welke vorm dan ook. Het realiseren van obstakels binnen de beschermingszone mag alleen als hiervoor door het waterschap (water)vergunning is verleend. Een vergunning hiervoor wordt alleen verleend indien het beheer en onderhoud van de watgang niet belemmerd wordt.

De bruggenhoofden van de Lage Diezebrug worden niet binnen de beschermingszone gerealiseerd.

Het ontwerp van de brug wordt beoordeeld op invloed op de waterafvoerende capaciteit en waterberging, in het kader van de procedure van de watervergunning.



Afbeelding 5.2 Vastgestelde legger oppervlaktewater Waterschap Aa en Maas van het projectgebied

Profiel van vrije ruimte

Ter plaatse van de beoogde brug is in de legger een profiel van vrije ruimte opgenomen, waarbij wordt uitgegaan van een standaardbreedte van 25 meter aan weerszijden van de waterloop, gemeten vanaf de insteek. Het profiel van vrije ruimte is bedoeld om ruimte vrij te houden voor toekomstige ontwikkeling van de watergang, het aanbrengen van obstakels, in welke vorm dan ook is daar verboden. Het doel van het verbod is om genoeg ruimte te laten voor maatregelen die nodig zijn voor een klimaat robuust watersysteem, het uit te voeren beekherstel en de realisatie van een EVZ opgaven. Een vrijstelling kan worden verleend voor werken die eenvoudig te verwijderen of te verplaatsen zijn. Dat is bij de voorgestelde brug niet het geval. Hiervoor geldt dat een watervergunning noodzakelijk is. Daarom is gemeente in overleg met het waterschap over de voorwaarden voor het verlenen van een watervergunning voor de Lage Diezebrug.

EVZ-in combinatie met de KRW-opgaven

Op de Dommel, StadsAa en de Dieze liggen opgaven voor het realiseren van een Ecologische Verbindingszone (EVZ) en vanuit de Kaderrichtlijn Water een opgave voor beekherstel. Het Waterschap hanteert voor de EVZ de doelsoorten: rivierprik, amfibieën algemeen, grote modderkruiper en bloemrijk schraalgrasland. Voor beekherstel zijn maatregelen nodig als het inbrengen van stroomsnelheidsvariatie door dood hout, moeras-draszones, beschaduwing en een bloemrijke oever.

Voor de invulling van de EVZ opgaven in de stad 's-Hertogenbosch is realisatie middels stapstenen onvermijdelijk. Dat betekent voor de EVZ opgave dat deze langs de hele oever met een wisselende breedte zal worden ingevuld, een aaneengesloten ecologische zone heeft de voorkeur. In het ontwerp van de Lage Diezebrug is voor het invullen van de ecologische opgaven op de noordoever 10 meter ruimte gereserveerd tussen waterlijn en aanlanding van de brug. Een grotere overspanning van deze circa 16 meter brede brug heeft geen meerwaarde voor het functioneren als EVZ. Bij de iets verderop gelegen spoorbruggen en Royal Welshbrug (Nelson Mandelalaan) is weliswaar een overspanning van 25 meter oever gerealiseerd, maar onder deze bruggen is door schaduw en afvangen van neerslag door de bruggen nauwelijks vegetatie aanwezig en derhalve weinig voedsel, geen dekking of nestgelegenheid. Daarnaast is bij de aanlanding van de Lage Diezebrug op de zuidoever 5 meter ruimte tussen waterlijn en brug en wordt de oever niet onderbroken door een bruggenhoofd. Aan beide zijden van het water is sprake van een goede uitgangssituatie voor de inrichting van de EVZ.

Dit bestemmingsplan behelst enkel het realiseren van het bouwwerk brug en de aansluiting op de omliggende wegen. Op de oevers onder de brug wordt ruimte gelaten voor de realisatie en inrichting van de EVZ. Hiermee wordt de ontwikkeling van de EVZ niet onmogelijk gemaakt en wordt de situatie zelfs verbeterd ten opzichte van de bestaande situatie. De invulling van de oevers en talud wordt afgestemd op de verder planontwikkeling van de Bossche Stadsdelta. Ook het oeverprofiel en inrichting van de Dommel naar de bocht bij de zuidelijke aanlanding van de brug heeft geen betrekking op het bouwwerk brug en valt derhalve buiten het aandachtsveld van dit bestemmingsplan maar wordt meegenomen bij de uitwerking van de ontwikkeling van de Bossche Stadsdelta.

5.9 Duurzaamheid

De gemeente 's-Hertogenbosch heeft haar duurzaamheidsambitie vastgelegd in de nota Samenwerken aan een duurzaam 's-Hertogenbosch (mei 2019). Hierin worden vier ambities uitgewerkt.

- a. Ambitie 1: Gezonde, groene en klimaatbestendige leefomgeving
- b. Ambitie 2: CO₂-neutrale gemeente
- c. Ambitie 3: Waardebehoud van grondstoffen
- d. Ambitie 4: Duurzame mobiliteit

Vooral ambitie 3 Waardebehoud van grondstoffen, is relevant voor de aanleg van een nieuwe Diezebrug. Uitgangspunt voor realisering is dan ook een duurzaam ontwerp te maken dat voorziet in een minimaal materiaalgebruik en te werken met gerecycled beton. Daarnaast wordt gestreefd naar een circulair/demontabel ontwerp.

Voor een beschrijving van duurzaamheid bij de nieuwe Lage Diezebrug wordt verwezen naar paragraaf 3.3

Duurzaamheid Lage Diezebrug.

5.10 Milieueffectrapportage

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

5.11 Ecologie

Kader

De bescherming van de biodiversiteit is vastgelegd in de Wet natuurbescherming (Wnb). De Wet natuurbescherming (Wnb) geeft het wettelijke kader voor de bescherming van natuurgebieden en voor soortenbescherming. Als er naar aanleiding van projecten, plannen en activiteiten mogelijkere significante effecten optreden, dienen deze bij de voorbereiding van een plan in kaart te worden gebracht en beoordeeld. De provincie is bevoegd gezag voor de toetsing van handelingen met mogelijke gevolgen voor beschermde natuurgebieden (gebiedsbescherming) én voor beschermde dier- en plantensoorten (soortenbescherming). Alleen bij ruimtelijke ingrepen waarmee grote nationale belangen zijn gemoeid, blijft het Rijk bevoegd gezag. Daarnaast vindt beleidsmatige gebiedsbescherming plaats door middel van het Natuur Netwerk Nederland en aanwijzing als Natte Natuurparel. Ook in dit kader is de provincie bevoegd gezag dat verklaart het gebruik van de aanduiding Natuur Netwerk Brabant (NNB).

De Dieze valt onder het beheertype N04.02 Zoete Plas. De kwalificerende soorten van het beheertype N04.02 Zoete Plas behoren tot de soortgroepen planten, vissen en libellen.

Onderzoek

Voor de ontwikkeling heeft een Quickscan ecologie plaatsgevonden (Quickscan soortbescherming Diezebrug, 's-Hertogenbosch, idverde Advies, 23 maart 2022). Het onderzoeksgebied van het onderzoek omvat de Diezebrug en de locatie van de nieuwe brug en loopt tot aan de gevels van de omliggende gebouwen.



Afbeelding 5.2 Onderzoeksgebied quickscan soortenbescherming

De Quickscan betreft een verkenning die bestaat uit een bronnenonderzoek en een veldbezoek. Op basis van de uitkomsten van dit onderzoek, is een inschatting gemaakt van de aanwezige natuurwaarden en is

beoordeeld of het plan (negatieve) effecten kan hebben op beschermde soorten (effectenanalyse).

Gebiedsbescherming

De Wet natuurbescherming beschermt naast soorten, ook natuurgebieden en houtopstanden. Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied Vlijmens Ven, Moerputten & Bossche Broek ligt op circa 2,7 km afstand van het plangebied. Negatieve effecten door een eventueel hogere stikstofdepositie kunnen op grote afstand optreden. Om dit te voorkomen dient de bouw/aanleg van de nieuwe Diezebrug en de sloop van de huidige Diezebrug nagenoeg emissievrij uitgevoerd te worden. Het gebruik van de nieuwe Lage Diezebrug (afgezet tegen het gebruik van de huidige Diezebrug) zorgt voor een afname van de stikstofbijdrage op Natura 2000 gebieden en is derhalve geen belemmering. Zie paragraaf 5.12 Stikstof. Eventuele verandering in geluid, licht en trillingen ten gevolge van de bestemmingsplanherziening zal uitdoven, geabsorbeerd worden en/of overstemd worden door het tussenliggend stedelijk gebied, dan wel ten gevolge van de afstand, voordat dit het Natura 2000 gebied kan bereiken. Deze externe factoren zullen derhalve geen effect sorteren op het Natura 2000 gebied.

De voorgenomen ontwikkeling bevindt zich binnen de begrenzing van het Natuur Netwerk Brabant. Daarom is het toekomstige (gebieds-)ontwerp beoordeeld in een "Nee, tenzij-toets" (Toetsing NNB voor de Diezebrug, 's-Hertogenbosch, idverde Advies, 27 juli 2023). Daarin wordt geconcludeerd dat het plan voldoet aan de voorwaarden voor een kleinschalige herbegrenzing zoals beschreven in de Interim Omgevingsverordening van de Provincie Noord-Brabant. Met de toekomstige realisatie van de Lage Diezebrug wordt een beperkte inbreuk gemaakt op de omvang van het Natuurnetwerk Brabant en ook de aantasting van natuurwaarden is beperkt. Er is geen sprake van blijvende knelpunten maar wel van kwaliteitsverbeteringen die leiden tot versterking van het NNB en EVZ ter plaatse.

Soortenbescherming

De verspreidingsgegevens en het oriënterend veldbezoek hebben een voldoende duidelijk beeld van het (mogelijk) voorkomen van beschermde plant- en diersoorten gegeven. Het voorkomen van beschermde soorten van de soortgroepen vaatplanten, reptielen en ongewervelde diersoorten binnen het onderzoeksgebied zijn op voorhand uitgesloten. Voor vogels, vleermuizen, grondgebonden zoogdieren, amfibieën en vissen kan niet zonder meer worden uitgesloten dat negatieve effecten optreden. Voor vogels en vleermuizen is nader onderzoek (Aanvullend onderzoek Diezebrug en woningen 's-Hertogenbosch, idverde Advies, 18 augustus 2023). uitgevoerd. Met grondgebonden zoogdieren, amfibieën en vissen moet bij de uitvoering van maatregelen rekening gehouden worden.

Uit het aanvullend onderzoek is gebleken dat de noordelijke basculekelder fungeert als zomerverblijfplaats voor 1 tot maximaal 5 gewone dwergvleermuizen, één ruige dwergvleermuis en mogelijk één watervleermuis. Deze zomerverblijfplaatsen kunnen ook fungeren als milde winterverblijfplaats door mannetjes. Verder fungeert de noordelijke basculekelder als paarverblijfplaats voor de ruige dwergvleermuis. Met de sloop van de noordelijke basculekelder van de Diezebrug gaan verblijfplaatsen verloren van de gewone dwergvleermuis, ruige dwergvleermuis en watervleermuis. Het aanvragen van een ontheffing in het kader van de Wet natuurbescherming is noodzakelijk indien er in de toekomst toch voor wordt gekozen om de basculekelders te slopen.

Vogelnesten met een permanent beschermde status (jaarrond beschermd) zoals van gierzwaluw en huismus, zijn niet aanwezig in de directe omgeving van het plangebied (de woningen). Met het uitvoeren van de geplande werkzaamheden worden dus geen verbodsartikelen van de Wet natuurbescherming overtreden.

Mitigerende maatregelen

Uit de effectbeoordeling van de soortenbescherming blijkt verder dat aanvullende specifieke beschermende maatregelen noodzakelijk zijn om negatieve effecten te voorkomen of te beperken:

- Werkzaamheden buiten het broedseizoen uitvoeren/opstarten.
- Indien de werkzaamheden gedurende het broedseizoen (15 maart-15 augustus) van start gaan, wordt gecontroleerd (door een ecooloog) of het gebied vrij is van broedvogels. Wanneer broedvogels aanwezig zijn: contact opnemen met een ecooloog en bespreken wat de mogelijkheden zijn. Om te voorkomen dat stadsduiven of andere vogels tot broeden komen op de brug constructie onder de brug, zou deze ongeschikt gemaakt kunnen worden door bijvoorbeeld de onderzijde af te schermen met netten. Geadviseerd wordt om dergelijke maatregelen wel in overleg met een ecooloog uit te voeren.
- Indien algemeen voorkomende zoogdieren, amfibieën en vissen tijdens de werkzaamheden worden aangetroffen dienen deze de mogelijkheid te krijgen om te kunnen vluchten door in één richting te werken, of als dit nodig is ze te verplaatsen buiten de invloedssfeer.

Zorgplicht

Te allen tijde geldt voor alle soortgroepen de algemene zorgplicht. Het is van belang dat iedereen bij de uitvoering van de werkzaamheden zich hiervan bewust is. Geadviseerd wordt om activiteiten die nadelig zijn voor in het wild levende dieren en planten (ongeacht bescherming), in redelijkheid zo veel mogelijk na te laten of maatregelen te nemen om onnodige schade aan deze soorten te voorkomen. Bij het aantreffen van diersoorten moeten deze de kans krijgen om de werkzaamheden te ontvluchten.

5.12 Stikstof

Voor het bepalen of de bouw/aanleg van de Lage Diezebrug, de sloop van de huidige brug en het gebruik van de nieuwe Lage Diezebrug (in plaats van de huidige brug) een activiteit is waarbij stikstof vrijkomt in een Natura 2000 gebied zijn AERIUS doorrekeningen gedaan. Er is een onderscheid gemaakt tussen aanleg en sloop enerzijds en het gebruik van de nieuwe Lage Diezebrug (afgezet tegen het gebruik van de huidige brug) anderzijds.

Aanleg/sloop fase

Uit een doorrekening met Aerius blijkt dat er een bijdrage te verwachten is op een Natura 2000 gebied als alle machines diesel aangedreven zijn. Slechts een klein deel van de machines kan diesel aangedreven zijn om een stikstofbijdrage op Natura 2000 gebieden te voorkomen. Conclusie is dat de bouw van de nieuwe Lage Diezebrug en de sloop van de huidige brug nagenoeg emissieloos moet worden uitgevoerd om in het kader van de Wet natuurbescherming geen bijdrage op een nabij gelegen Natura 2000 gebied te veroorzaken.

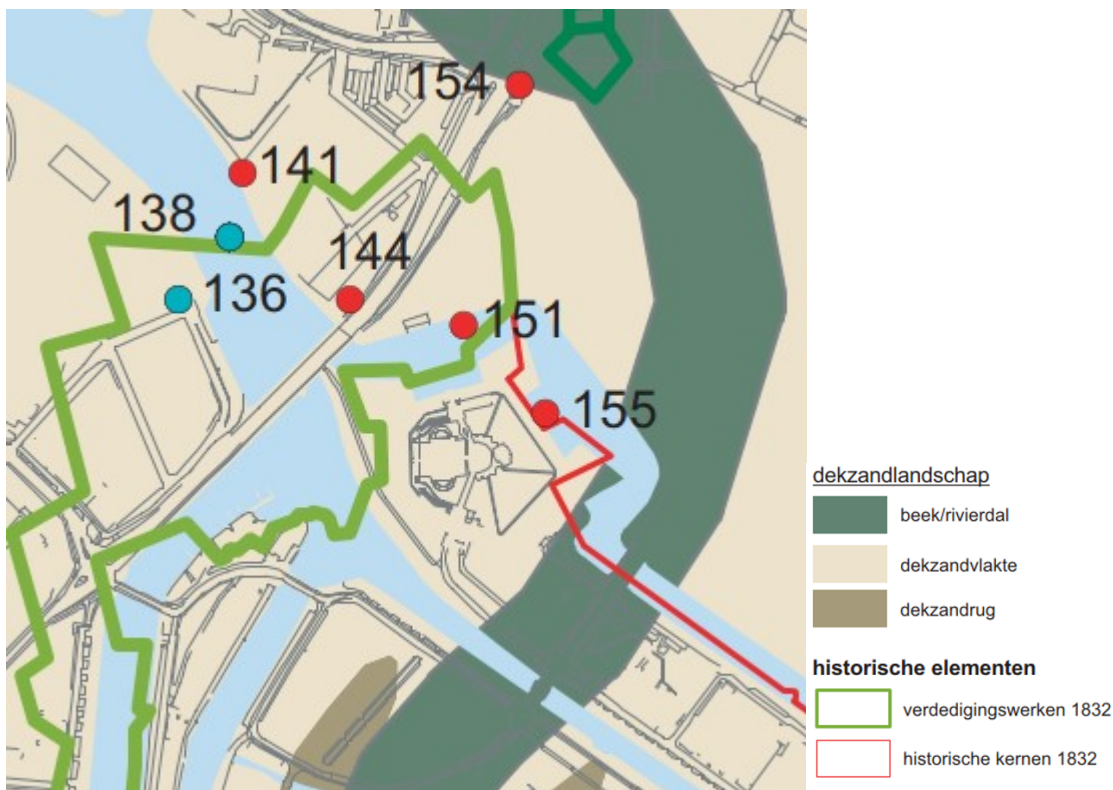
Gebruiksfase

Uit de verschilberekening tussen 2022 en 2033 is een jaarlijkse reductie te zien van de stikstofemissie. In 2033 komt deze neer op 0,14 mol/ha/jaar. Conclusie is dat het gebruik van de nieuwe Diezebrug (door enerzijds iets minder verkeer en een groeiend percentage emissieloos verkeer en anderzijds door het verminderen van de achtergrondconcentratie) er jaarlijks een reductie van de stikstofemissie op zal treden.

5.13 Archeologie en cultuurhistorie

Landschappelijke ontwikkeling

Het plangebied ligt landschappelijk gezien in het dekzandlandschap maar grenst aan de noordkant direct aan het rivierenlandschap van de Maas. Midden in het plangebied loopt bovendien de (voormalige) bedding van de Dieze.



Afbeelding 5.3 Uitsnede Landschapskaart gemeente 's-Hertogenbosch

De stad 's-Hertogenbosch is aan het einde van de twaalfde eeuw gesticht op de plaats waar de Dommel en de Aa bij elkaar kwamen en gezamenlijk een natuurlijke dekamandrug doorsneden. Al in het eerste kwart van de dertiende eeuw wordt een eerste stadsommuring aangelegd. Door de explosieve groei in de beginperiode van de stad wordt al rond 1300 begonnen met de aanleg van een tweede stadsommuring die 1350 is voltooid. In het midden van de zestiende eeuw heeft de stad zijn volle omvang bereikt met de uitbreidingen van de Vughterdriehoek en het Hinthamereinde.

In de zeventiende en de achttiende eeuw vinden er belangrijke aanpassingen plaats aan de vestingwerken. De Citadel wordt in de periode 1637-1642 aangelegd door de Staatse troepen als een dwangburcht om de katholieke Bosschenaren onder de duim te houden. De Citadel neemt een prominente plaats aan de rand van het plangebied.

Voor de locatie Lage Diezebrug is van belang dat hier voorwerken zijn aangelegd naar het ontwerp van Menno van Coehoorn in de jaren 40 van de achttiende eeuw. Het belangrijkste voor het plangebied is de aanwezigheid van het ravelijn dat voor de Citadel is aangelegd.

In de negentiende eeuw (1822) wordt dwars door de stad de Zuid-Willemsvaart aangelegd, die een belangrijke impuls vormt voor de industrie.

In de twintigste eeuw verandert er in het gebied veel. Aan de noordwestzijde van het ravelijn wordt in 1884 een insteekhaven aangelegd. Hierbij wordt één van de flankmuren van het ravelijn als kademuur van de insteekhaven gebruikt.

Verdedigingswerken

Het plangebied grenst aan de oorspronkelijke middeleeuwse stadskern van 's-Hertogenbosch zoals die tot het einde van de negentiende eeuw bestaan heeft. Het betreft hier een deel van de tweede stadsommuring, daterend uit de eerste helft van de 14de eeuw. Het belangrijkste element hiervan is de westelijke toren van de

Boompoort (de oorspronkelijke toegang van de haven). De Citadel werd in de periode 1637-1642 aangelegd door de Staatse troepen als een dwangburcht om de katholieke Bosschenaren onder de duim te houden. De Citadel neemt een prominente plaats aan de rand van het plangebied. Voor de aanleg werd een groot deel van de stadsmuur gesloopt en een deel van de bebouwing langs de Orthenstraat. Hierdoor ontstond aan de stadzijde voor de Citadel een vrij schootsveld (het Plein of Esplanade) waardoor de Bosschenaren de dwangburcht niet ongezien konden benaderen (aanvallen). Ook werd de oorspronkelijke Orthenpoort die zich midden op het terrein van de Citadel bevond iets naar het zuidoosten (buiten de Citadel) verplaatst. Deze is thans niet zichtbaar maar bevindt zich in het gebied direct ten noorden van de Citadellaan.

In de achttiende eeuw werden de plannen van Menno van Coehoorn uitgevoerd om de vestingstad 's-Hertogenbosch te versterken. Het plan hield in de aanleg van voorwerken op cruciale punten, onderdeel van dit plan was de aanleg van een ravelijn en enveloppe voor de Citadel. De werken werden in 1736 uitgevoerd.

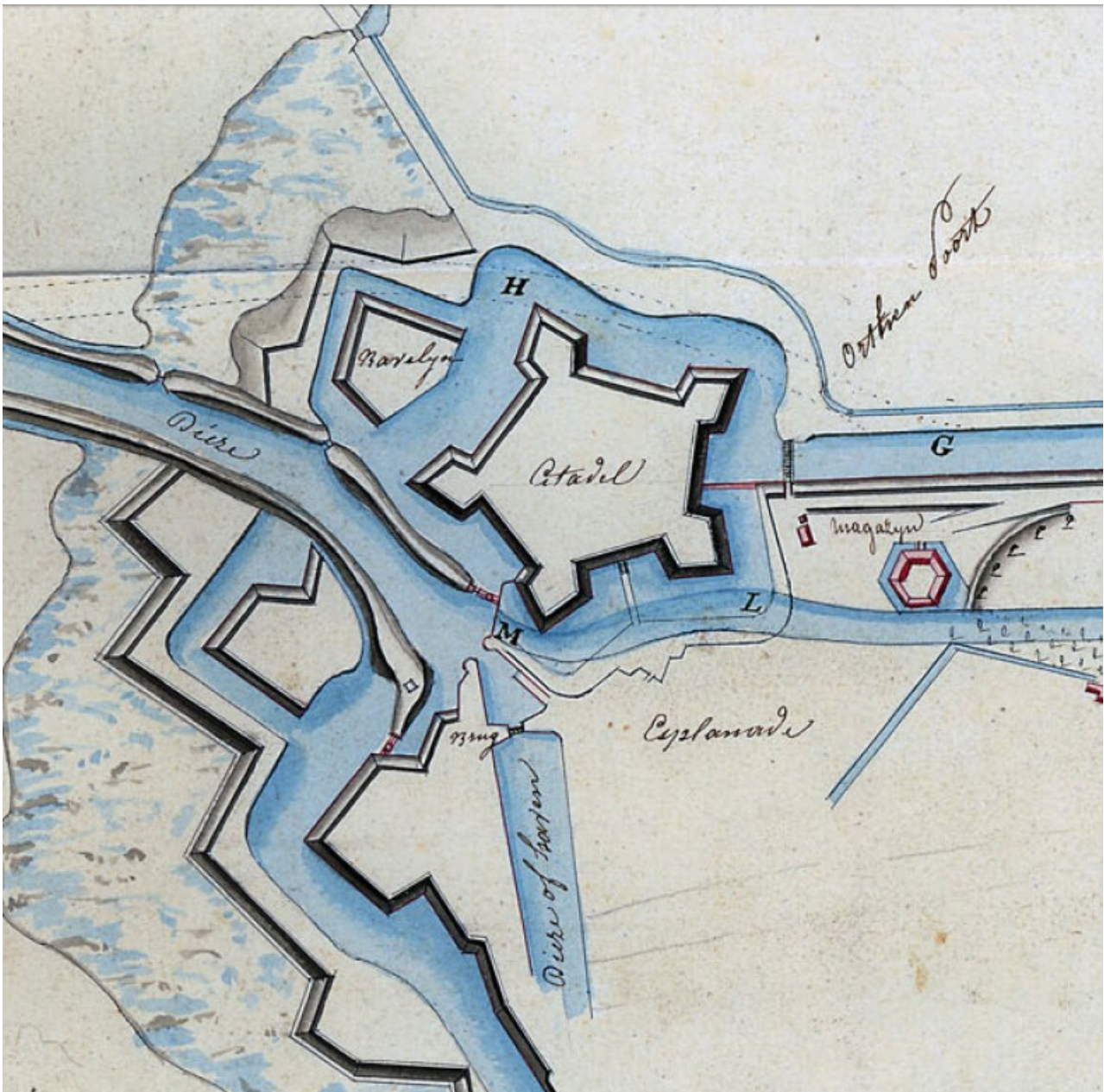


Afbeelding 5.4 Plattegrond van Camp 1787, hierop de voorwerken naar ontwerp van Menno van Coehoorn aangelegd in de jaren 40 van de 18e eeuw

Met de opheffing van de vestingstatus van 's-Hertogenbosch in 1874 kwamen er mogelijkheden om de stad uit te breiden. Met de overdracht van de vestinggronden in 1890 van de staat aan het stadsbestuur konden de stadsmuren en de bijbehorende aarden wallen afgebroken worden. De Citadel werd niet overgedragen maar bleef een militair gebouw tot 1982. Daarna werd het gerestaureerd en werd hier het Rijksarchief (thans BHIC) gevestigd.

Zuid-Willemsvaart

Een zeer belangrijke 19e eeuwse ingreep in het gebied is de aanleg van de Zuid-Willemsvaart vanaf 1822. Bij de aanleg van dit kanaal werd de oostelijke toren van de Boompoort gesloopt en het aansluitende deel van de stadsmuur.



Afbeelding 5.5 schets 1819 voor de ligging van het tracé van de Zuid-Willemsvaart

Ook werd hier in 1880 één van de bastions van de Citadel gesloopt omdat deze de scheepvaart teveel belemmerde. De aanleg heeft zeer veel invloed gehad op het functioneren van de stad. Zo werden er bedrijfsgebouwen langs de Zuid-Willemsvaart en aan de noordwestzijde werden verschillende insteekhavens aangelegd. In 1884 werd de insteekhaven ten noordwesten van het ravelijn aangelegd. Het ravelijn heeft een lange tijd de functie gehad van stortplaats van straatslijk, vanwaar het dan naar elders werd afgevoerd. Na de aanleg van de haven bleef de noordwestelijk flankmuur de kademuur van deze haven vormen.



Afbeelding 5.6 Plattegrond van Damen 1918 met daarop ingetekend het tracé van de brug uit de jaren 30

Met de aanleg van de Zuid-Willemsvaart betekende dit ook dat de waterhuishouding aanzienlijk wijzigde. Het militaire verdedigingssysteem van inunderen werd aanzienlijk bemoeilijkt doordat het kanaal een onderbreking creëerde in de gesloten ring van vestingmuren. De aanleg van sluisen en muren (beren) rond de Citadel moest voorkomen dat het systeem van inunderen onmogelijk werd gemaakt.

Met de ontmanteling van de vesting vanaf 1890 werd de Stadsdommel gekanaliseerd waarbij vrijwel het gehele Oliemolenbastion verdween. De aardwerken van het ravelijn evenals de enveloppe voor de Citadel werden afgegraven.

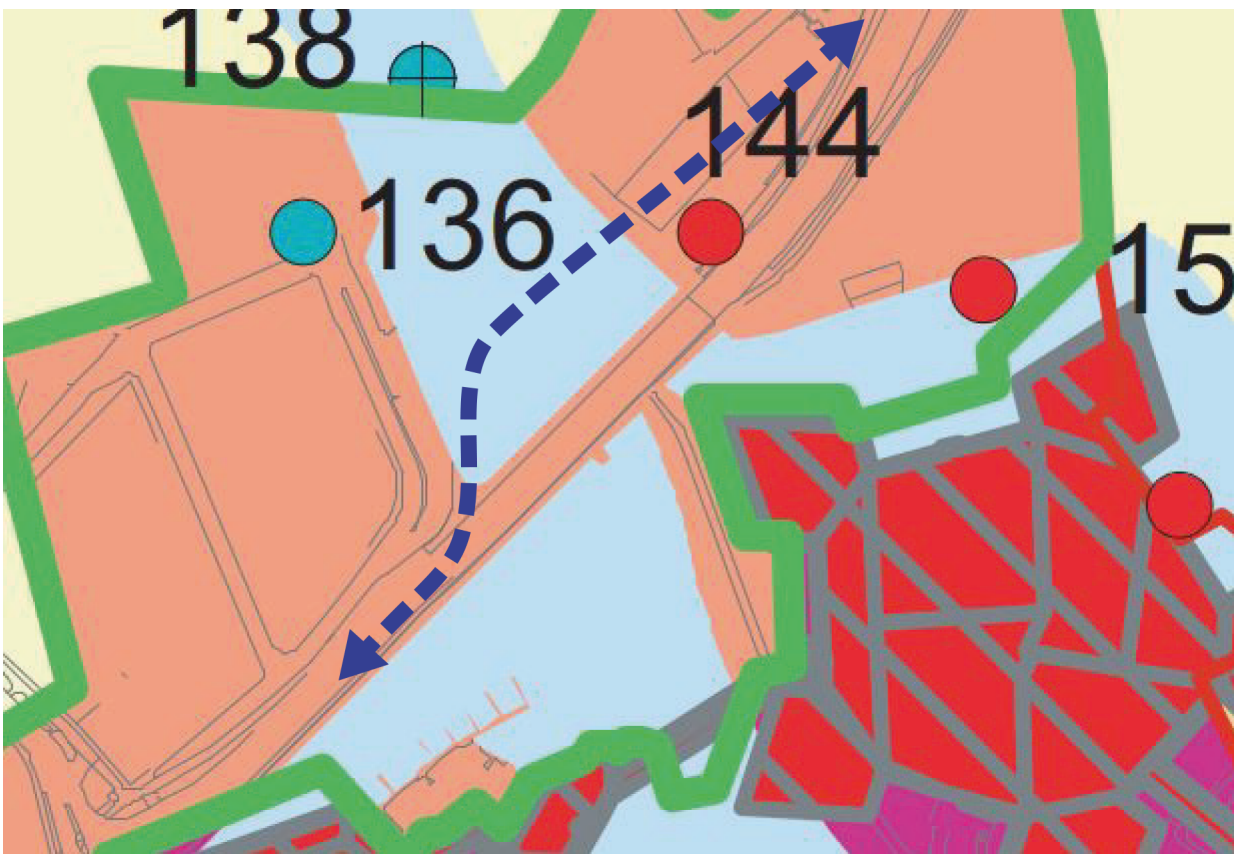
Tot in de jaren 30 ging de hoofdroute van Eindhoven naar Utrecht dwars door de historische binnenstad, dwars over de Markt. In het Rijkswegenplan van 1931 werd besloten om een nieuwe route van deze belangrijke weg ten noorden van de historische binnenstad aan te leggen door de toe vrij nieuwe wijk het Zand. Omdat dit een zeer ongewenste situatie was, werd toen besloten om deze route door de nieuwe wijk 't Zand te leggen en aan te sluiten op de Orthenseweg. Hiertoe moest over de Dieze een brug aangelegd worden. Deze brug werd aangelegd waarbij één van de pijlers als een bascule pijler werd uitgevoerd. Deze basculepijler heeft hoge monumentale waarden.

Archeologie

In 2008 is een archeologische verwachtingskaart opgesteld voor het deel van de gemeente buiten de middeleeuwse stadskern van 's-Hertogenbosch. Deze kaart bevat niet alleen de reeds bekende archeologische vindplaatsen maar geeft ook een overzicht van de gebieden waar archeologische vindplaatsen verwacht kunnen worden, de zogenaamde verwachtingsgebieden. Gebieden waar de kans op het aantreffen van archeologie hoog is, worden aangeduid als gebieden met een hoge archeologische verwachting. Verder wordt nog een onderscheid gemaakt in gebieden met een middelhoge en gebieden met een lage archeologische verwachting. Of er ook daadwerkelijk archeologische vindplaatsen aanwezig zijn, moet archeologisch onderzoek uitwijzen maar de verwachtingsgebieden geven al wel aan in welke mate met mogelijke archeologische resten rekening moet worden gehouden.

In het kader van het project restauratie Vestingwerken is een onderzoek uitgevoerd om de exacte ligging van het ravelijn te bepalen. Dit heeft een redelijk inzicht gegeven over de ligging van het ravelijn. Helaas geven alle historische kaarten steeds een andere vorm en ligging van het ravelijn.

Het archeologisch onderzoek heeft op een drietal punten de exacte ligging van het ravelijn vastgesteld. Op basis daarvan is met de plattegrond van Camp uit 1740 een reconstructie gemaakt van de ligging van het ravelijn. Hierbij is de noordwestelijk flank (face) van het ravelijn het meest onzeker van de reconstructie. Deze kan mogelijk nog iets opschuiven richting het noordwesten.

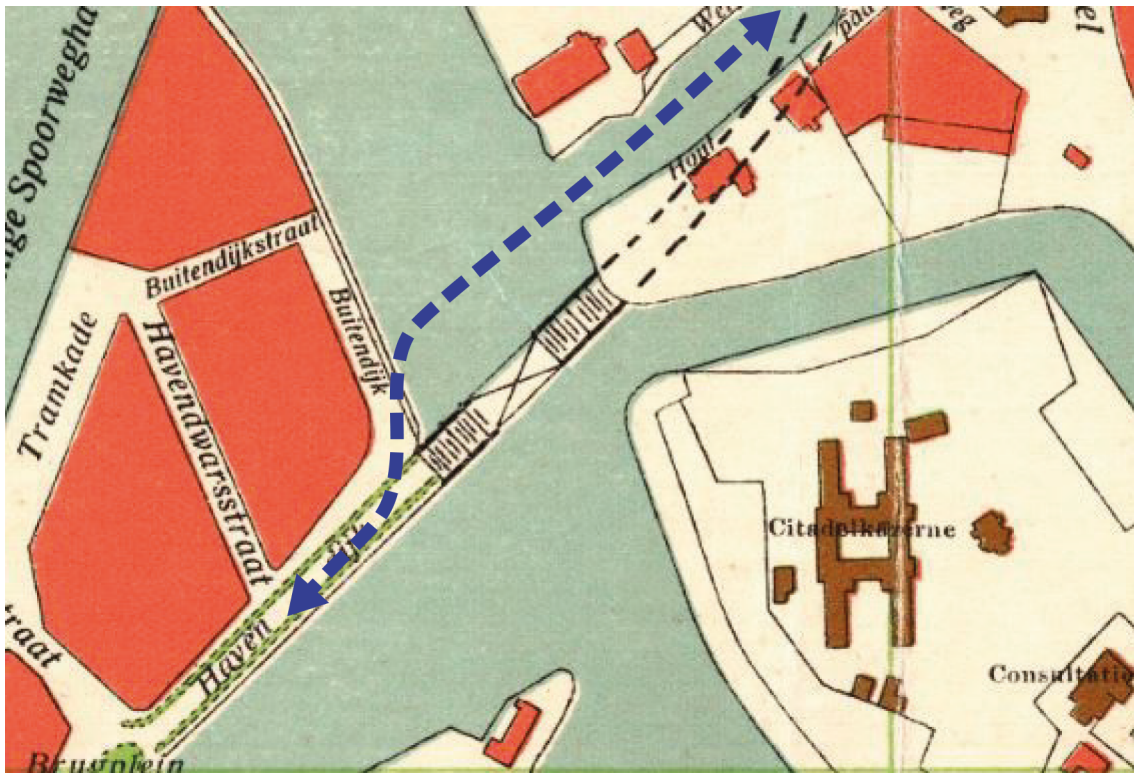


Afbeelding 5.7 Uitsnede archeologische verwachtingskaart gemeente 's-Hertogenbosch

Op de archeologische verwachtingskaart staan zones waar verdedigingswerken uit de 18e eeuw te verwachten zijn, deze hebben een hoge verwachting. Een deel van het ravelijn (de muur die tot het huidige maaiveld bewaard is gebleven) is gemeentelijk monument.

Tevens bevindt zich ten noorden van het ravelijn een deel van de enveloppe van de voorwerken uit de 18de

eeuw. Van deze enveloppe zijn delen waaronder beschoeiingen (of mogelijk muurwerk) te verwachten. De ligging is echter zeer diep en het is dan ook niet te verwachten dat deze bij de werkzaamheden ten behoeve van de aanleg van de brug worden aangetroffen.








Afbeelding 5.8 Plattegrond van Damen jaren 30 twintigste eeuw

Op afbeelding 5.8 is duidelijk te zien dat de aanlanding van de brug aan de noordoostzijde binnen de in 1878 aangelegde insteekhaven valt. Op basis van deze indicatieve projectie van de brug op de kaart van Damen kan gesteld worden dat aan de noordoostelijke aanlanding van de brug geen archeologische waarden meer aanwezig zijn aangezien deze met de aanleg van de insteekhaven in 1878 geheel verdwenen zijn.

De archeologische verwachtingskaart vormt de basis voor het archeologiebeleid van de gemeente. Dit beleid is in juni 2010 vastgesteld. Ten behoeve van het beleid zijn voor archeologische waarden en archeologische verwachtingsgebieden binnen de gemeentegrenzen specifieke eisen of voorwaarden opgesteld en verwerkt tot een archeologische beleidskaart. De zones met een hoge en middelhoge archeologische verwachting zijn op de beleidskaart vertaald in zones waar verspreide nederzettingen en grafvelden uit de prehistorie, Romeinse tijd en Middeleeuwen aanwezig zijn (al dan niet afgedekt door een recent ophogingspakket).



Legenda archeologische beleidskaart

	Categorie	Soort terrein	Beleid
	2	Wettelijk beschermd archeologisch gemeentelijk monument	Monumentenvergunning nodig voor alle ingrepen die dieper reiken dan 50cm onder het huidige maaiveld
	4A	Delen van de stads- of dorpskern van hoge archeologische waarde op de plaatsen van bijzondere gebouwen. (categorie 2 en 4 op AVK binnenstad)	Voor alle bodemingrepen groter dan 1m ² en dieper dan 50cm onder het maaiveld is een aanleg- bouw- of sloopvergunning vereist. In principe is behoud in situ van de archeologische resten voor deze terreinen het uitgangspunt. Dat betekent dat de funderingsdiepte en de plaats van de palen zoveel mogelijk wordt afgestemd op de aanwezige resten. Bouw van eventuele kelders wordt alleen vergund indien is aangetoond dat hierdoor de archeologische resten niet of slechts in geringe mate worden aangetast. Onderzoeken < 25m ² of in het geval van bijgebouwen ondieper dan 1 m. onder het maaiveld worden door de gemeente uitgevoerd en betaald
	4F	Plaatsen buiten de stads- of dorpskern met een hoge verwachting op het aantreffen van resten van vestingwerken uit de 16 ^{de} - 19 ^{de} eeuw.	Voor alle bodemingrepen groter dan 50m ² en dieper dan 50cm onder het huidige maaiveld is een aanleg- bouw- of sloopvergunning vereist.
	5B	Terreinen met een hoge of middelhoge archeologische verwachting in recent opgehoogde gebieden.	Voor alle bodemingrepen groter dan 100m ² en dieper dan de dikte van de recente ophogingslaag is een aanleg- bouw of sloopvergunning vereist
	6	Terreinen met een lage verwachting	In deze gebieden is wat archeologie betreft geen vergunning vereist. Wel zal bij m.e.r. plichtige projecten en projecten die onder de tracéwet vallen nader onderzoek worden verlangd. Deze situaties vallen onder het regime van de Wet Milieubeheer en de Tracéwet. In deze gebieden is wat archeologie betreft geen vergunning vereist. Wel zal bij m.e.r. plichtige projecten en projecten die onder de tracéwet vallen nader onderzoek worden verlangd. Deze situaties vallen onder het regime van de Wet Milieubeheer en de Tracéwet.

Afbeelding 5.9 Archeologische beleidskaart gemeente 's-Hertogenbosch met daarop de projectie van de Lage Diezebrug

Ten behoeve van het bestemmingsplan Lage Diezebrug is geen aanvullend onderzoek uitgevoerd. Op basis van de beleidsnota valt het plangebied in de volgende categorieën:

- Categorie 4A: Voor alle bodemingrepen groter dan 1 m² en dieper dan 50 cm onder het maaiveld is een aanleg- bouw- of sloopvergunning vereist. In principe is behoud in situ van de archeologische resten voor deze terreinen het uitgangspunt. Dat betekent dat de funderingsdiepte en de plaats van de palen zoveel mogelijk wordt afgestemd op de aanwezige resten. Bouw van eventuele kelders wordt alleen vergund indien

is aangetoond dat hierdoor de archeologische resten niet of slechts in geringe mate worden aangetast. Onderzoeken < 25 m² of in het geval van bijgebouwen ondieper dan 1 meter onder het maaiveld worden door de gemeente uitgevoerd en betaald.

- Categorie 4F: Voor alle bodemingrepen groter dan 50 m² en dieper dan 50 cm onder het huidige maaiveld is een aanleg- bouw- of sloopvergunning vereist.

Op basis van de verwachtingen en ervaringen kunnen de regels van de verschillende categorieën aangepast worden. Dit betekent dat de regels altijd soepeler worden dan de regels in het beleidsplan. Voor de bestemmingsplanregeling is aangesloten bij de regeling uit het vigerende bestemmingsplan aan de noordoostzijde van de Lage Diezebrug.

Op basis van de projecties van historisch kaartmateriaal kan gesteld worden dat ter plaatse van het noordoostelijke landhoofd geen archeologische waarden meer aanwezig omdat hier bij het graven van de insteekhaven alle mogelijke archeologische waarden verdwenen zijn. Hier zal voor de aanleg van de brug geen archeologisch onderzoek nodig zijn. Aan de zuidoostzijde zijn zeker kansen om voorwerpen uit de eerste helft van de 18de eeuw aan te treffen. Hier zal afhankelijk van de aard van de ingreep archeologisch onderzoek noodzakelijk zijn.

Cultuur- en bouwhistorie

Direct aan de zuidzijde van het plangebied is de structuur en bebouwing uit de periode van de aanleg van 't Zand nog herkenbaar en aanwezig. Het gebied kwam pas rond 1900 tot ontwikkeling. Het was lang een moerassig gebied direct buiten de vesting aan de noordwestelijke zijde, waar de Dieze de stad verliet. De kop van 't Zand, het meest noordelijke deel van de wijk, met de ligging aan de Dieze, Buitenhaven en de haven bij het spoor, vooral ingericht als industriegebied. Met de voortgaande industrialisatie was deze ruimte welkom. Uit de periode van de industriële periode zijn de voormalige meelfabriek (Buitendijkstraat 2) en IJzergieterij (Buitendijk 2-3) beschermd als monument (respectievelijk rijksmonument en gemeentelijk monument). De niet beschermde panden uit dezelfde bouwperiode in de directe omgeving van deze monumenten zijn cultuurhistorisch van belang.

Hoofdstuk 6 Juridisch-bestuurlijke aspecten

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

6.1 Planregels

De regels zijn ingedeeld in 4 hoofdstukken.

Hoofdstuk 1 Inleidende regels bevat 2 artikelen. Het eerste artikel geeft een omschrijving van enkele in de regels gehanteerde begrippen. Het tweede artikel geeft aan hoe ten aanzien van maten, oppervlakte en inhoud gemeten moet worden.

In Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels wordt de bestemming behandeld. In de bestemming is aangegeven welke doeleinden/functies zijn toegelaten op de gronden en wat en hoe er mag worden gebouwd.

In Hoofdstuk 3 Algemene regels worden de algemene regels behandeld. Dit zijn onder meer de afwijkingmogelijkheden en algemene aanduidingsregels.

In Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels worden de overgangs- en slotregels aangegeven.

Hoofdstuk1 - Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

In dit artikel is een aantal begrippen verklaard die gebruikt worden in de regels. Een en ander voorkomt dat er bij de uitvoering van het plan onduidelijkheden ontstaan over de uitleg van bepaalde regelingen.

Artikel 2 Wijze van meten

In het artikel 'wijze van meten' is een regeling opgenomen waarin bepaald is hoe de voorgeschreven maatvoering in het plan gemeten moet worden.

Hoofdstuk2 - Bestemmingsregels

De bestemmingsregels betreffen de centrale bepaling van elke bestemming. Het betreft een omschrijving waarin de functies worden genoemd, die binnen de bestemming zijn toegestaan (= het gebruik). In een aantal gevallen is een specificering opgenomen van de toegestane functie, welke correspondeert met aanduidingen op de verbeelding.

De bouwregels zijn direct gerelateerd aan de bestemmingsregels. Bouwregels zijn dan ook alleen van toepassing bij de toetsing van aanvragen om een omgevingsvergunning voor het bouwen.

Artikel 3 Verkeer

Het hele plangebied heeft één bestemming 'Verkeer'. De voor 'Verkeer' aangewezen gronden zijn bestemd voor wegen met een functie voornamelijk gericht op de afwikkeling van het doorgaande verkeer, fiets- en voetpaden, parkeer-, groen- en speelvoorzieningen, waterhuishoudkundige doeleinden, waterberging en waterlopen met bijbehorende gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

Daarbij is geregeld dat de gronden aan de noordzijde van de Dieze bestemd zijn voor de aanleg van een ecologische verbindingzone om zo deze zone mogelijk te maken onder de brug langs de Dieze. Ook geldt voor deze gronden dat zij ook bedoeld zijn voor de verwezenlijking en het behoud, beheer en herstel van watersystemen.

Daarnaast is ten behoeve van de Dieze (het water) en de daarbij behorende ecologische waarden een aanduiding 'water' opgenomen. Met de aanduiding 'water' is aangegeven dat de gronden naast de algemeen toegestane verkeersfuncties, tevens zijn bestemd voor:

1. water en waterhuishoudkundige voorzieningen;
2. behoud, herstel of de duurzame ontwikkeling van de ecologische waarden en kenmerken;
3. zoekgebied voor de verwezenlijking, het behoud en het beheer van een ecologische verbindingzone;
4. de verwezenlijking en het behoud, beheer en herstel van watersystemen;
5. recreatief medegebruik waaronder recreatievaart;

Het onder de brug doorstromende water wordt hiermee erkend, alsmede het gebruik van het water. Daarnaast maakt de Dieze maakt onderdeel uit van Natuur Netwerk Brabant, (deels) als ecologische verbindingzone, attentiezone waterhuishouding en behoud en herstel van watersystemen. Punt 2 geeft invulling aan de eisen die de provincie stelt ten behoeve van het Natuur Netwerk Brabant: Een bestemmingsplan van toepassing op Natuur Netwerk Brabant strekt tot het behoud, herstel of de duurzame ontwikkeling van de ecologische waarden en kenmerken. Daarnaast geeft punt 3 invulling aan de regels van de provincie om bij Natuur Netwerk Brabant - ecologische verbindingzone waarin is bepaald dat een bestemmingsplan strekt tot verwezenlijking, het behoud en het beheer van een ecologische verbindingzone met een breedte van ten minste 50 meter in Stedelijk Gebied.

Omgevingsvergunning voor werken, geen bouwwerken zijnde en werkzaamheden

Ter plaatse van de aanduiding 'ecologische verbindingzone' en 'water' is het verboden zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning de volgende werken, geen bouwwerken zijnde en werkzaamheden uit te voeren:

- het ontgronden, afgraven, egaliseren, diepploegen en ophogen van gronden;
- het aanbrengen van oppervlakteverhardingen groter dan 100 m²;
- het aanbrengen van drainage.

Door middel van het bovenstaande wordt het behoud en beheer van de ecologische verbindingzone en van watersystemen geregeld en beschermd tegen ondoelmatig gebruik.

Artikel 4 Waarde - Archeologie - 1 en Artikel 5 Waarde - Archeologie - 4 (dubbelbestemmingen)

Het bestemmingsplan heeft een regeling opgenomen ter bescherming van de te verwachten archeologische waarden in twee verschillende dubbelbestemmingen. De regeling is gedifferentieerd per archeologische verwachtingszone. Waar de verwachtingswaarde hoger is, worden strengere eisen gesteld aan het uitvoeren van werkzaamheden onder maaiveld. Er zijn twee dubbelbestemmingen opgenomen waarbij een verschillende oppervlaktemaat geldt, maar de dieptemaat hetzelfde is. De regeling is overgenomen uit het vigerende bestemmingsplan 'Orthenpoort' voor de noordwestzijde van het plan. Voor de zuidzijde is overeenkomstig de verwachtingswaarde aangesloten bij de regeling van de dubbelbestemming Waarde - Archeologie - 1.

- Waarde - Archeologie - 1: minimale oppervlakte 25 m² en diepte 2 meter
- Waarde - Archeologie - 4: minimale oppervlakte 100 m² diepte 2 meter

Hoofdstuk3 - Algemene regels

In dit hoofdstuk worden, in aanvulling op de bestemmingsregels, aanvullende regels gesteld.

Artikel 6 Anti-dubbeltelregel

Het artikel 'Anti-dubbeltelregel' bevat bepalingen om te voorkomen dat met het bestemmingsplan strijdige situaties ontstaan of worden vergroot. De redactie is wettelijk vastgelegd in het Besluit ruimtelijke ordening en overeenkomstig opgenomen.

Artikel 9 Algemene afwijkingsregels

In dit artikel is in aanvulling op de afwijkingsregels uit de bestemming nog een aantal algemene afwijkmogelijkheden opgenomen. Het betreft hier een standaardregeling die het mogelijk maakt om bij de uitvoering van bouwplannen beperkte afwijkingen van het plan mogelijk te maken. Bijvoorbeeld een geringe overschrijding van de toegestane bouwhoogte of het mogelijk maken van de bouw van schakelkastjes (nutsgebouwtjes) in het openbare gebied.

8.4 Hoofdstuk4 - Overgangs- en slotregels

Artikel 10 Overgangsrecht

In de overgangsrechtregel is een regeling opgenomen voor bebouwing en gebruik dat al bestond bij het inwerking treden van het plan, maar dat strijdig is met de opgenomen regeling. Onder bepaalde voorwaarden mag deze strijdige bebouwing en/of strijdig gebruik worden voortgezet of gewijzigd. De redactie is wettelijk vastgelegd in het Besluit ruimtelijke ordening en overeenkomstig opgenomen.

Artikel 11 Slotregel

In de 'Slotregel' is de officiële naam van het plan bepaald. Onder deze naam kan het bestemmingsplan aangehaald worden.

6.2 Mogelijkheid onteigening

De aanlanding van de brug op het Werfpad is momenteel in particulier eigendom. Voor de realisatie van het plan is het noodzakelijk dat de gemeente deze grond in bezit krijgt, vrij van alle gebruik. De gemeente is in onderhandeling met de eigenaar van de grond teneinde deze aan te kopen. Indien de onderhandelingen niet tot minnelijke verwerving leidt, kan de gemeente overgaan tot het starten van een onteigeningsprocedure.

Hoofdstuk 7 Economische uitvoerbaarheid

De Lage Diezebrug dient gezien de staat van onderhoud van de bestaande Diezebrug op korte termijn gerealiseerd te worden. Deze nieuwe brug is gelegen in het project (gebiedsontwikkeling) Bossche Stadsdelta en onlosmakelijk verbonden met de planning van het project Bossche Stadsdelta. De kosten van het realiseren van de Lage Diezebrug zijn opgenomen in het Structuurfonds. De planning is dat de nieuwe brug eind 2026 in gebruik wordt genomen.

Hoofdstuk 8 Participatie

Participatie gebiedsontwikkeling Bossche Stadsdelta

Innovatief participatietraject

De keuze om de bestaande Hoge Diezebrug te vervangen door een lage brug en te verplaatsen naar een locatie circa 50 meter ten westen is gemaakt bij de vaststelling van het Gebiedsperspectief Bossche Stadsdelta. Voor dit Gebiedsperspectief Bossche Stadsdelta is in 2019 een uitgebreid en innovatief participatietraject doorlopen. We hebben de hele stad uitgenodigd om hieraan deel te nemen. Gestart is met het Kort en Krachtig festival en het wekelijkse Open Huis op donderdag. Vervolgens hebben deelnemers vanuit maatschappelijke, private en publieke organisaties zich gezamenlijk gebogen over belangrijke vraagstukken voor de gebiedsontwikkeling in de tweedaagse Citizens Science Labs en is er gediscussieerd over scenario's ter uitwerking hiervan op de Ren je Rot-avond. Ook het Waterschap Aa en Maas en de Provincie Noord-Brabant is bij elke stap van het participatietraject actief en inhoudelijk betrokken geweest.

Inspraak en vooroverleg

Het concept van het Gebiedsperspectief Bossche Stadsdelta heeft vervolgens in 2020 ter inzage gelegen in het kader van de gemeentelijke Inspraakverordening. Binnen deze termijn van terinzagelegging bestond voor een ieder de gelegenheid om een inspraakreactie (schriftelijk dan wel mondeling) met betrekking tot het plan in te dienen. Ook was er een webinar (online presentatie) over het concept Gebiedsperspectief Bossche waarbij ruimte was voor het stellen van vragen via de chat. Verder is naast de lopende afstemming in het participatietraject met Waterschap Aa en Maas en provincie Noord-Brabant het concept Gebiedsperspectief in het kader van het vooroverleg aan deze partijen toegestuurd.

Er zijn 20 inspraakreacties ingediend waarvan het overgrote deel afkomstig is van grondeigenaren en gebruikers van het gebied. Bijna alle insprekers onderschrijven de ambities van het Gebiedsperspectief. Wel zijn er enkele kritische kanttekeningen geplaatst op de aanlanding van de nieuwe brug en de verdere route van de Binnenstadsring. De betreffende reacties zijn afgewogen, maar hebben niet geleid tot een aanpassingen van de ligging en route van de nieuwe Lage Diezebrug. Er is voor gekozen om de nieuwe brug te richten op het gemeentelijk monument IJzergieterij. Deze oriëntatie heeft als verkeerskundig voordeel dat de auto- en busbeweging richting het Brugplein vloeiend kan worden vormgegeven. Hierdoor houden we het verkeer ook aan de buitenkant van het gebied. In het Gebiedsperspectief rijdt het verkeer langs het water, zorgvuldig ingebed in een aantrekkelijk straatprofiel met een brede groene oever dat na de sloop van de huidige brug kan worden gerealiseerd. De route, als onderdeel van de Binnenstadsring, sluit op deze manier logisch aan op de Brugstraat en Koninginnenlaan.

Vervolg gebiedsontwikkeling

Voor het vervolg van de gebiedsontwikkeling Bossche Stadsdelta (uitwerking naar stedenbouwkundig plan en nader haalbaarheidsonderzoek) werkt gemeente samen met alle grondeigenaren en geïnteresseerde potentiële partijen die initiatieven willen ontplooiën in het gebied om te komen tot de ontwikkeling van het gebied.

Communicatie / participatie inrichting Lage Diezebrug

Participatie over de inrichting van de Lage Diezebrug gaat plaatsvinden met de omgeving, zowel aan het begin van de Planstudiefase als verderop in het traject voordat de Realisatiefase ingaat. Het gaat dan met name over de uitstraling van de brug en mogelijk over de verkeerskundige aansluitingen op de omliggende infrastructuur.

Regels

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

1.1 plan

het bestemmingsplan Lage Diezebrug met identificatienummer NL.IMRO.0796.0002505-1401 van de gemeente 's Hertogenbosch;

1.2 bestemmingsplan

de geometrisch bepaalde planobjecten met de bijbehorende regels;

1.3 aanduiding

een geometrisch bepaald vlak of figuur, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels regels worden gesteld ten aanzien van het gebruik en/of het bebouwen van deze gronden;

1.4 aanduidingsgrens

de grens van een aanduiding indien het een vlak betreft;

1.5 bebouwing

één of meer gebouwen en/of bouwwerken geen gebouwen zijnde;

1.6 bestemmingsgrens

de grens van een bestemmingsvlak;

1.7 bestemmingsvlak

een geometrisch bepaald vlak met eenzelfde bestemming;

1.8 bouwen

plaatsen, geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen, veranderen of vergroten;

1.9 bouwwerk

elke constructie van enige omvang van hout, steen, metaal of ander materiaal, die hetzij direct hetzij indirect met de grond is verbonden, hetzij direct of indirect steun vindt in of op de grond;

1.10 gebouw

elk bouwwerk, dat een voor mensen toegankelijke, overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt;

Artikel 2 Wijze van meten

Bij toepassing van deze regels wordt als volgt gemeten:

2.1 de bouwhoogte van een bouwwerk:

vanaf het peil tot aan het hoogste punt van een gebouw of van een bouwwerk, geen gebouw zijnde, met uitzondering van ondergeschikte bouwonderdelen, zoals schoorstenen, antennes, en naar de aard daarmee gelijk te stellen bouwonderdelen.

2.2 de inhoud van een bouwwerk:

tussen de onderzijde van de begane grondvloer, de buitenzijde van de gevels (en/of het hart van de scheidsmuren) en de buitenzijde van daken en dakkapellen.

2.3 de oppervlakte van een bouwwerk:

tussen de buitenwerkse gevelvlakken en/of het hart van de scheidingsmuren, neerwaarts geprojecteerd op het gemiddelde niveau van het afgewerkte bouwterrein ter plaatse van het bouwwerk of ingeval dat geen gevelvlakken of scheidingsmuren aanwezig zijn, de oppervlakte vanaf de buitenzijde van het dak neerwaarts geprojecteerd op het gemiddelde niveau van het afgewerkte bouwterrein ter plaatse van het bouwwerk.

2.4 peil:

- a. voor een hoofdgebouw met aangebouwde bijgebouwen: de hoogte van de kruin van de aan het bouw perceel grenzende weg;
- b. voor andere gebouwen en bouwwerken geen gebouwen zijnde: de gemiddelde hoogte van het afgewerkte terrein ter plaatse van de bouw.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

Artikel 3 Verkeer

3.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Verkeer' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. wegen en wegverkeer;
- b. fiets- en voetpaden en langzaam verkeer;
- c. verblijfsgebied en verblijf;
- d. verkeersvoorzieningen;
- e. groen en groenvoorzieningen;
- f. oeverbeschoeiingen, taluds en bermen;
- g. kunstwerken en kademuren;
- h. uitsluitend langs het water aan de noordzijde van de Dieze (onder de brug / weg) tevens voor:
 1. de verwezenlijking, het behoud en het beheer van een ecologische verbindingszone voor de ontwikkeling en instandhouding van natuurlijke en ecologische functies en voorzieningen, zodanig dat voor flora en fauna verbindingen ontstaan tussen andere natuur- en/of natuurontwikkelingsgebieden buiten het plangebied;
 2. de verwezenlijking en het behoud, beheer en herstel van watersystemen;
- i. ter plaatse van de aanduiding 'water' uitsluitend ter plaatse van de Dieze (onder de brug / weg) tevens voor:
 1. water en waterhuishoudkundige voorzieningen;
 2. behoud, herstel of de duurzame ontwikkeling van de ecologische waarden en kenmerken;
 3. zoekgebied voor de verwezenlijking, het behoud en het beheer van een ecologische verbindingszone;
 4. de verwezenlijking en het behoud, beheer en herstel van watersystemen;
 5. recreatief medegebruik waaronder recreatievaart;
- j. aan de hoofdfunctie ondergeschikte voorzieningen zoals speelvoorzieningen, openbare verblijfsvoorzieningen, nutsvoorzieningen, groen en groenvoorzieningen, water en waterhuishoudkundige voorzieningen, standplaatsen en terrassen.

3.2 Bouwregels

3.2.1 Algemeen

Voor het bouwen geldt algemeen dat in of op deze gronden uitsluitend voor deze bestemming mag worden gebouwd.

3.2.2 Gebouwen

Voor het bouwen van gebouwen gelden de volgende regels:

- a. de maximale oppervlakte van een gebouw is 50 m²;
- b. de maximale bouwhoogte is 3 meter.

3.2.3 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, gelden de volgende regels:

- a. de maximale bouwhoogte van bruggen is, gerekend vanaf een peil van 0 meter + N.A.P., 8,5 meter tot aan het hoogste punt van het brug-/wegdek en 9,75 meter tot aan het hoogste punt van relingen op de brug, met dien verstande dat de bouwhoogte voor andere bouwwerken zoals bedoeld in 3.2.2 onder b en onder 3.2.3 onder b en c op de brug wordt gemeten vanaf het brug-/wegdek;
- b. de maximale bouwhoogte van kunstobjecten en bouwwerken voor verlichting, geleiding, beveiliging en regeling van het verkeer is 10 meter;
- c. de maximale bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, is 5 meter.

3.3 Nadere eisen

Burgemeester en wethouders kunnen nadere eisen stellen aan de plaats en afmeting van de bebouwing, ten behoeve van:

- a. een samenhangend straat- en bebouwingsbeeld;
- b. de verkeersveiligheid;
- c. de milieusituatie;
- d. de sociale veiligheid;
- e. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden.

3.4 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

3.4.1 Werken en werkzaamheden

Het is verboden ter plaatse van de aanduidingen 'ecologische verbindingszone' en 'water' zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning de volgende werken, geen bouwwerken zijnde en werkzaamheden uit te voeren:

- a. het ontgronden, afgraven, egaliseren, diepploegen en ophogen van gronden;
- b. het aanbrengen van oppervlakteverhardingen groter dan 100 m²;
- c. het aanbrengen van drainage.

3.4.2 Uitzonderingen

Het in 3.4.1 vervatte verbod is niet van toepassing op werken en werkzaamheden welke:

- a. het normale onderhoud betreffen;
- b. reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van het van kracht worden van dit plan;
- c. verband houden met de verwezenlijking, het behoud en het beheer van de ecologische verbindingszone en/of de verwezenlijking en het behoud, beheer en herstel van watersystemen.

3.4.3 Toelaatbaarheid

- a. De in 3.4.1 genoemde vergunning kan slechts worden verleend indien daardoor, danwel door de daarvan hetzij direct, hetzij indirect te verwachten gevolgen, geen onevenredige aantasting plaatsvindt van de belangen van de ecologische verbindingszone en/of de belangen van watersystemen.
- b. Het bevoegd gezag kan de omgevingsvergunning als bedoeld in 3.4.1 onder beperkingen verlenen en kan voorschriften aan de omgevingsvergunning verbinden, waaronder de verplichting tot het treffen van technische maatregelen waardoor de natuurlijke en ecologische waarden kunnen worden behouden.

Artikel 4 Waarde - Archeologie - 1

4.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Waarde - Archeologie - 1' aangewezen gronden zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemming, mede bestemd voor de bescherming en veiligstelling van archeologische waarden en te verwachten archeologische waarden.

4.2 Bouwregels

Voor het bouwen geldt dat binnen deze dubbelbestemming geen bouwwerkzaamheden zijn toegestaan, met een grondoppervlakte groter dan 25 m² en dieper dan 2 meter beneden maaiveld.

4.3 Afwijken van de bouwregels

Het bevoegd gezag kan met een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in 4.2 voor bouwwerkzaamheden groter dan 25 m² en dieper dan 2 meter, onder de volgende voorwaarden:

- a. er moet een door deskundigen opgesteld rapport worden overlegd waarin de archeologische waarden van de gronden naar het oordeel van het bevoegd gezag in voldoende mate zijn vastgelegd;
- b. als uit het rapport onder a blijkt dat de archeologische waarden van de gronden door de bouwwerkzaamheden zullen worden verstoord, kan het bevoegd gezag aan de omgevingsvergunning een of meer van de volgende voorwaarden verbinden:
 1. de verplichting tot het treffen van technische maatregelen waardoor de archeologische waarden in de bodem kunnen worden behouden;
 2. de verplichting tot het doen van opgravingen;
 3. de verplichting tot het laten begeleiden door een erkend archeoloog van de bouwwerkzaamheden die leiden tot de bodemverstoring;
- c. een rapport onder a is niet nodig als naar het oordeel van het bevoegd gezag de archeologische waarden van de gronden in andere beschikbare informatie afdoende is vastgesteld. Het bepaalde onder b is overeenkomstig van toepassing.

4.4 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden of het slopen van een bouwwerk

- a. Het is verboden zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning van het bevoegd gezag de volgende werken en werkzaamheden uit te voeren of te laten uitvoeren:
 1. grondwerkzaamheden groter dan 25 m² en dieper dan 2 meter beneden maaiveld, zoals afgraven, egaliseren, frezen, scheuren van grasland, aanbrengen van oppervlakteverhardingen, aanleggen van drainage;
 2. graven, dempen dan wel verdiepen, vergroten of anderszins herprofiëren van waterlopen, sloten en greppels;
 3. aanleggen van leidingen dieper dan 2 meter beneden maaiveld;
 4. slopen van bouwwerken en/of funderingen;
 5. alle overige bodemverstorende werkzaamheden die de archeologische waarden kunnen aantasten en die niet worden gerekend tot het normale gebruik van het terrein.
- b. Het verbod onder a geldt niet voor werken of werkzaamheden:
 1. die het normale onderhoud en beheer betreffen;
 2. die op het tijdstip waarop het plan rechtskracht verkrijgt in uitvoering zijn;
 3. die mogen worden uitgevoerd op grond van een geldige vergunning.
 4. die door deskundigen worden verricht in het kader van archeologisch onderzoek als bedoeld onder e.
- c. Het verbod onder a geldt niet als op grond van de Erfgoedwet, de Monumentenwet of de Monumentenverordening een vergunning is vereist of als overige bepalingen van de Monumentenwet van toepassing zijn op grond van een aanwijzing als archeologisch monument.
- d. Een omgevingsvergunning kan slechts worden verleend, indien geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de archeologische waarden van de gronden.

- e. Een omgevingsvergunning kan pas worden verleend, nadat een door deskundigen opgesteld rapport overlegd wordt, waarin de archeologische waarden van de gronden naar het oordeel van het bevoegd gezag in voldoende mate zijn vastgelegd.
- f. Als uit het rapport onder e blijkt dat de archeologische waarden van de gronden door de bouwwerkzaamheden zullen worden verstoord, kan het bevoegd gezag aan de omgevingsvergunning een of meer van de volgende voorwaarden verbinden:
 - 1. de verplichting tot het treffen van technische maatregelen waardoor de archeologische waarden in de bodem kunnen worden behouden;
 - 2. de verplichting tot het doen van opgravingen;
 - 3. de verplichting de werken of werkzaamheden die leiden tot de bodemverstoring te laten begeleiden door een erkend archeoloog.
- g. Een rapport onder e is niet nodig als naar het oordeel van het bevoegd gezag de archeologische waarden van de gronden in andere beschikbare informatie afdoende is vastgesteld. Het bepaalde onder f is overeenkomstig van toepassing.

4.5 Wijzigingsbevoegdheid

Burgemeester en wethouders kunnen deze bestemming wijzigen door deze bestemming te laten vervallen als uit nader archeologisch onderzoek blijkt dat de archeologische waarden van de gronden niet behoudenswaardig zijn of niet langer aanwezig zijn.

Artikel 5 Waarde - Archeologie - 4

5.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Waarde - Archeologie - 4' aangewezen gronden zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor de bescherming en veiligstelling van archeologische waarden en te verwachten archeologische waarden.

5.2 Bouwregels

Voor het bouwen geldt dat binnen deze dubbelbestemming geen bouwwerkzaamheden zijn toegestaan, met een grondoppervlakte groter dan 100 m² en dieper dan 2 meter beneden maaiveld.

5.3 Afwijken van de bouwregels

Het bevoegd gezag kan met een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in 4.2 voor bouwwerkzaamheden groter dan 100 m² en dieper dan 2 meter, onder de volgende voorwaarden:

- a. er moet een door deskundigen opgesteld rapport worden overlegd waarin de archeologische waarden van de gronden naar het oordeel van het bevoegd gezag in voldoende mate zijn vastgelegd;
- b. als uit het rapport onder a blijkt dat de archeologische waarden van de gronden door de bouwwerkzaamheden zullen worden verstoord, kan het bevoegd gezag aan de omgevingsvergunning een of meer van de volgende voorwaarden verbinden:
 1. de verplichting tot het treffen van technische maatregelen waardoor de archeologische waarden in de bodem kunnen worden behouden;
 2. de verplichting tot het doen van opgravingen;
 3. de verplichting tot het laten begeleiden door een erkend archeoloog van de bouwwerkzaamheden die leiden tot de bodemverstoring;
- c. een rapport onder a is niet nodig als naar het oordeel van het bevoegd gezag de archeologische waarden van de gronden in andere beschikbare informatie afdoende is vastgesteld. Het bepaalde onder b is overeenkomstig van toepassing.

5.4 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden of het slopen van een bouwwerk

- a. Het is verboden zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning van het bevoegd gezag de volgende werken en werkzaamheden uit te voeren of te laten uitvoeren:
 1. grondwerkzaamheden groter dan 100 m² en dieper dan 2 meter beneden maaiveld, zoals afgraven, egaliseren, frezen, scheuren van grasland, aanbrengen van oppervlakteverhardingen, aanleggen van drainage;
 2. graven, dempen dan wel verdiepen, vergroten of anderszins herprofilieren van waterlopen, sloten en greppels;
 3. aanleggen van leidingen dieper dan 2 meter beneden maaiveld;
 4. slopen van bouwwerken en/of funderingen;
 5. alle overige bodemversturende werkzaamheden die de archeologische waarden kunnen aantasten en die niet worden gerekend tot het normale gebruik van het terrein.
- b. Het verbod onder a geldt niet voor werken of werkzaamheden:
 1. die het normale onderhoud en beheer betreffen;
 2. die op het tijdstip waarop het plan rechtskracht verkrijgt in uitvoering zijn;
 3. die mogen worden uitgevoerd op grond van een geldige vergunning.
 4. die door deskundigen worden verricht in het kader van archeologisch onderzoek als bedoeld onder e.
- c. Het verbod onder a geldt niet als op grond van de Erfgoedwet, de Monumentenwet of de Monumentenverordening een vergunning is vereist of als overige bepalingen van de Monumentenwet van toepassing zijn op grond van een aanwijzing als archeologisch monument.
- d. Een omgevingsvergunning kan slechts worden verleend, indien geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de archeologische waarden van de gronden.

- e. Een omgevingsvergunning kan pas worden verleend, nadat een door deskundigen opgesteld rapport overlegd wordt, waarin de archeologische waarden van de gronden naar het oordeel van het bevoegd gezag in voldoende mate zijn vastgelegd.
- f. Als uit het rapport onder e blijkt dat de archeologische waarden van de gronden door de bouwwerkzaamheden zullen worden verstoord, kan het bevoegd gezag aan de omgevingsvergunning een of meer van de volgende voorwaarden verbinden:
 - 1. de verplichting tot het treffen van technische maatregelen waardoor de archeologische waarden in de bodem kunnen worden behouden;
 - 2. de verplichting tot het doen van opgravingen;
 - 3. de verplichting de werken of werkzaamheden die leiden tot de bodemverstoring te laten begeleiden door een erkend archeoloog.
- g. Een rapport onder e is niet nodig als naar het oordeel van het bevoegd gezag de archeologische waarden van de gronden in andere beschikbare informatie afdoende is vastgesteld. Het bepaalde onder f is overeenkomstig van toepassing.

5.5 Wijzigingsbevoegdheid

Burgemeester en wethouders kunnen deze bestemming wijzigen door deze bestemming te laten vervallen als uit nader archeologisch onderzoek blijkt dat de archeologische waarden van de gronden niet behoudenswaardig zijn of niet langer aanwezig zijn.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Artikel 6 Anti-dubbelregel

- a. Grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, blijft bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing.

Artikel 7 Algemene bouwregels

- a. Bij de toepassing van de bouwregels in dit plan worden ondergeschikte bouwdelen zoals plinten, pilasters, kozijnen, gevelversieringen, ventilatiekanalen, liftschachten, gevel- en kroonlijsten, luifels, uitbouwen, balkons en overstekende daken buiten beschouwing gelaten, mits de overschrijding van bouw- c.q. bestemmingsgrenzen niet meer bedraagt dan 1 meter.
- b. Bouwwerken die op het moment van vaststelling van dit bestemmingsplan met een daartoe verleende vergunning binnen het plangebied aanwezig of opgericht zijn of kunnen worden opgericht maar die in strijd zijn met dit bestemmingsplan, worden geacht aan dit bestemmingsplan te voldoen.

Artikel 8 Algemene gebruiksregels

Het is verboden de dit bestemmingsplan begrepen gronden en de daarop voorkomende bouwwerken te gebruiken of in gebruik te geven of te laten gebruiken voor een doel of op een wijze strijdig met de bestemmingen van dit plan.

Artikel 9 Algemene afwijkingsregels

- a. Het bevoegd gezag kan, mits het straat- en bebouwingsbeeld, de woonsituatie, de milieusituatie, de verkeersveiligheid, de sociale veiligheid en de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden niet onevenredig worden aangetast, met een omgevingsvergunning afwijken van de regels en de verbeelding:
1. voor een vermeerdering of vermindering van maten en normen tot 10% van die maten en normen;
 2. voor een geringe afwijking van plaats en richting van bestemmingsgrenzen en bouwgrenzen als dit noodzakelijk is in verband met afwijkingen of onnauwkeurigheden van de verbeelding ten opzichte van de feitelijke situatie of in die gevallen waarin een rationele verkaveling van de gronden een geringe afwijking vergt;
 3. voor een grotere bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, en bouwwerken ten behoeve van verlichting, geleiding, beveiliging en regeling van het verkeer tot een bouwhoogte van 10 meter;
 4. voor een grotere bouwhoogte van gebouwen vanwege plaatselijke verhogingen, zoals schoorstenen, luchtkokers, liftkokers en lichtkappen, onder de volgende voorwaarden:
 - de maximale oppervlakte van de plaatselijke verhoging is 10% van het dakoppervlak;
 - de maximale hoogte van de plaatselijke verhoging is 4 meter.
- b. Het bevoegd gezag wijkt met een omgevingsvergunning af van het bepaalde in artikel 8, indien strikte toepassing daarvan zou leiden tot een beperking van het meest doelmatige gebruik die niet door dringende redenen wordt gerechtvaardigd.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

Artikel 10 Overgangsrecht

10.1 Overgangsrecht bouwwerken

1. Een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig of in uitvoering is, dan wel gebouwd kan worden krachtens een omgevingsvergunning voor het bouwen, en afwijkt van het plan, mag, mits deze afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot,
 - a. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
 - b. na het teniet gaan ten gevolge van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd, mits de aanvraag van de omgevingsvergunning voor het bouwen wordt gedaan binnen twee jaar na de dag waarop het bouwwerk is teniet gegaan.
2. Het bevoegd gezag kan eenmalig in afwijking van het eerste lid een omgevingsvergunning verlenen voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in het eerste lid met maximaal 10%.
3. Het eerste lid is niet van toepassing op bouwwerken die weliswaar bestaan op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan, maar zijn gebouwd zonder vergunning en in strijd met het daarvoor geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat plan.

10.2 Overgangsrecht gebruik

1. Het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet.
2. Het is verboden het met het bestemmingsplan strijdige gebruik, bedoeld in het eerste lid, te veranderen of te laten veranderen in een ander met dat plan strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang wordt verkleind.
3. Indien het gebruik, bedoeld in het eerste lid, na het tijdstip van inwerkingtreding van het plan voor een periode langer dan een jaar wordt onderbroken, is het verboden dit gebruik daarna te hervatten of te laten hervatten.
4. Het eerste lid is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan.

Artikel 11 Slotregel

Deze regels worden aangehaald als:

Regels van het bestemmingsplan Lage Diezebrug.