



ONTWIKKELPLAN

BOSSCHE STADSDELTA

ONTWIKKELPLAN BOSSCHE STADSDELTA

INHOUDSOPGAVE

INLEIDING

1. Van Gebiedsperspectief naar Ontwikkelp	1
2. Het verhaal van de plek	11
3. Samen met de stad	19

DE BALANS

4. Ruimtelijke structuur	25
5. Programma	35
6. Duurzaamheid en milieu	47
7. Bereikbaarheid	59
8. Hoogbouw	65
9. Beeldkwaliteit	73

ONTWIKKELSTRATEGIE

10. Ontwikkelgebieden	101
-----------------------	-----

Titel	Ontwikkelp Bossche Stadsdelta
Status	Definitieve versie Er kunnen geen rechten worden ontleend aan het Ontwikkelp Bossche Stadsdelta
Datum	27 augustus 2024
In opdracht van	Gemeente 's-Hertogenbosch 
Powered by	Ontwerpatelier Bossche Stadsdelta en WeLoveTheCity
Meer weten?	www.denbosch.nl/nl/projecten/spoorzone/bossche-stadsdelta



De Tramkade als een brandpunt in de cultuurstad van het Zuiden.

INLEIDING

1. VAN GEBIEDSPERSPECTIEF NAAR ONTWIKKELPLAN

's-Hertogenbosch is een koploper in Nederland. Wij Bosschenaren viert het leven en doen dat het liefst samen. Onze stad is uitgeroepen tot de leefbaarste van Europa en is economisch sterk. We zijn een toonaangevende datastad en de cultuurstad van het Zuiden. En al dat moois willen we graag met je delen. Want 's-Hertogenbosch is niet voor niets de meest gastvrije stad van het land!

De Brede Binnenstad

Maar we willen nog sneller en beter. We geven steeds meer huidige en nieuwe Bosschenaren een thuis, nemen de regio op sleeptouw en zijn een visitekaartje voor Nederland in Europa. De Brede Binnenstad fungeert daarbij als de motor van de koploper. De historische binnenstad en spoorzone versmelten tot één ontmoetings- en innovatiemilieu waar het oudste én het nieuwste samen gevierd worden. Een bruisend stedelijk gebied met historie dat we verrijken met ontmoeting, cultuur, groen, water en 2.500 nieuwe banen bij innovatieve bedrijven. Van de 25.000 tot 30.000 nieuwe woningen in onze stad komt het leeuwendeel hier.

Bossche Stadsdelta

De Bossche Stadsdelta is het nieuwste deel van De Brede Binnenstad. Het gebied verbindt de historische binnenstad en 't Zand met het Innovatie Kwartier Den Bosch en het EKP-terrein, de andere nieuw te ontwikkelen delen van de Noordelijke Spoorzone. De naam Bossche Stadsdelta verwijst naar de Dommel, Aa, Binnendieze en Zuid-Willemsvaart die op deze plek



Het Gebiedsperspectief uit 2020

in de Dieze samenvloeien. Maar niet alleen het water stroomt. De naam refereert ook aan het komen en gaan van mensen die jong of jong van geest zijn. Creatieve doeners en denkers uit verschillende culturen die hier voor korte of langere tijd verblijven, elkaar inspireren en nieuwe ideeën op het grensvlak van cultuur, wonen- werken en circulariteit in de praktijk brengen. Daar is op de Tramkade, de creatieve haven in de voormalige meelfabriek later veevoederfabriek, al volop mee geëxperimenteerd. En deze vorm van ondernemerschap krijgt de ruimte om door te ontwikkelen. Sterker nog, we steken met al die jeugdigheid en energie de rivier over! De cultuurstad van het Zuiden breidt uit en dat versterkt de positie van 's-Hertogenbosch als één van die bijzondere Europese bestemmingen die een bezoek meer dan waard zijn.

In het Gebiedsperspectief Bossche Stadsdelta, dat in december 2020 door de gemeenteraad is vastgesteld, staan de kernwaarden voor de ontwikkeling.

Voor eeuwig jong

's-Hertogenbosch is een schitterende eeuwenoude stad. Vernieuwende initiatieven gedijen echter het best in gebieden met een rauw randje die nog niet 'af' zijn. De Bossche Stadsdelta is zo'n gebied. Hier komen open, flexibel invulbare gebouwen en openbare ruimte die inspelen op de voortdurend veranderende trends en ideeën in de Bossche samenleving, zodat het gebied door de dag, de week en het jaar telkens net weer even anders is en blijft verrassen.

Dat betekent concreet...

Het programma voor de ontwikkeling staat in de Rapportage Haalbaarheidsanalyse Bossche Stadsdelta die in mei 2023 door de gemeenteraad is vastgesteld. Het doel is om een gemengd en levendig stuk stad met een jonge identiteit te maken. Het werk- en cultuurprogramma omvat 45.000 m² bvo waarvan de helft niet-commercieel. Het programma wordt gelijkmatig verdeeld over de gebieden aan beide zijden van de

Dieze. De gemeenteraad heeft besloten om het nieuwe Design Museum in de Citadelpoort te vestigen om zo de beide oevers van de Dieze tot ontwikkeling te brengen. Daarnaast worden er 1.600 tot 1.700 woningen gebouwd, waarvan minimaal 70% in het betaalbare segment zodat die ook voor jongeren bereikbaar zijn.

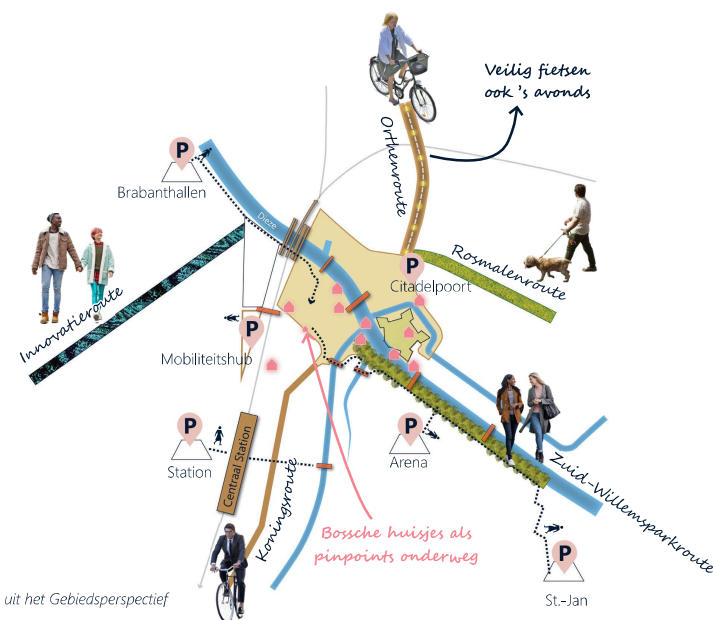
In het Ontwikkelplan is de bandbreedte van het woningbouwprogramma verruimd. In hoofdstuk 3 wordt dat verder uitgelegd.

Ruimte voor de Moerasdraak

's-Hertogenbosch werd "Moerasdraak" genoemd, een heldhaftige stad die uit het water verrijst. De Bossche Stadsdelta is de plek waar al het water van Brabant samenvloeit en een belangrijke schakel vormt tussen het natuurlandschap van de Bossche Broek en de Diezemonding. Dat is niet alleen voor de 'mooi', maar vooral ook van wezenlijk belang met het oog op de leefbaarheid, biodiversiteit en klimaatopgave in onze snelgroeiende stad.

Dat betekent concreet...

Het water wordt de grote verbinder tussen de



Bossche Routes uit het Gebiedsperspectief

17^e-eeuwse vestingwerken, het industrieel erfgoed op de Kop van 't Zand en de vooroorlogse wijken De Muntel en Orthenpoort. Wandel je in de toekomst rond dit 'Waterplein', dan wordt je enthousiast van alle mogelijkheden voor sport en recreatie. De Bossche Stadsdelta wordt een gevarieerd, duurzaam stadsmilieu waar met het water wordt geleefd. Regenwater wordt vastgehouden. De Dommelbocht wordt tussen Havensingel, Havendijk en Buitendijk hersteld en vergroend. En de voormalige vuilstort op de noordoever verandert in een oeverpark.

Talent voor gastvrijheid

's-Hertogenbosch is een warme stad die jong en oud verwelkomt. De bezoekers komen tegenwoordig steeds vaker met de fiets of het openbaar vervoer. De ligging van de Bossche Stadsdelta, op slechts een paar honderd meter van één van de drukste stations in Nederland, is daarom een belangrijke troef. En kom je toch met de auto, dan parkeer je in de centrumgarage Citadelpoort of in een garage op enige afstand en wandel je naar je bestemming, ondertussen genietend van al het moois dat onze stad te bieden heeft.

Dat betekent concreet...

Lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit hebben prioriteit. De Lage Diezebrug wordt vormgegeven als een comfortabele verkeersbrug met veel ruimte voor voetgangers en fietsers en waar niet harder dan 30km/u gereden mag worden. Bewoners parkeren niet op straat, maar in een gebouwde voorziening dichtbij huis. Bezoekers parkeren in de nieuwe centrumgarage die de Tolbruggarage in de historische binnenstad vervangt. Of in de mobiliteitshub bij het Innovatie Kwartier Den Bosch die met een nog te realiseren langzaam verkeersverbinding over het spoor te bereiken is.

Realistisch en haalbaar

De Bossche Stadsdelta is haalbaar door publieke en private investeringen.

Bijdrage Rijk

Het Rijk financiert via het NOVEX-programma onder andere een deel van de Lage Diezebrug en de langzaam verkeersverbinding over het spoor. Daarnaast draagt



Oeverpark



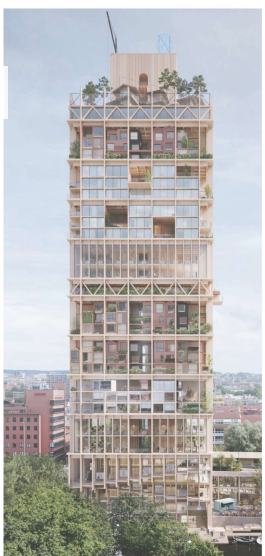
Urban Street Scene



Verbinding over spoor



Stedelijk wonen



Zo maken we de Bossche Stadsdelta



Design Museum



Lage Diezebrug



Centrumgarage



Ravelijn met evenementen

het Rijk in het kader van het Bestuurlijk Overleg Leefomgeving (BOL) bij aan de aanleg van het Oeverpark en het klimaatbestendig maken van de Bossche Stadsdelta.

Bijdrage Waterschap Aa en Maas
Het Waterschap overweegt een rol als co-financier van het Oeverpark, van de vergroening van de oevers ten behoeve van de ecologische verbingszone en van de natuurontwikkeling in de Ertveldplas. Een definitief besluit hiertoe moet nog genomen worden.

Bijdrage gemeente 's-Hertogenbosch
De gemeente is co-financier van de Lage Diezebrug, de langzaam verkeersverbinding over het spoor en het Oeverpark. Daarnaast realiseert zij de nieuwe behuizing van het Design Museum, de centrumgarage Citadelpoort en de mobiliteitshub in het Innovatie Kwartier Den Bosch.

De marktpartijen en/of woningcorporaties realiseren een evenredig deel van het woon-, werk- en cultuurprogramma, óók de minder rendabele onderdelen. Daarnaast dragen zij bij aan de overkoepelende kosten voor bijvoorbeeld openbare ruimte die toe te rekenen zijn aan hun ontwikkeling.

Rapportage Haalbaarheidsanalyse

Met het uitvoeren van de Haalbaarheidsanalyse is een tussenstap gezet. Deze fase betrof zowel een financiële, als een kwalitatieve en kwantitatieve component. Daaruit bleek ondermeer dat het cultuurhistorisch erfgoed een belangrijke inspiratiebron voor de ontwikkeling kan zijn, het woonprogramma kan worden vergroot en er mogelijkheden voor een duurzaam energiesysteem zijn. De bevindingen staan in de Rapportage Haalbaarheidsanalyse.

Ontwikkelplan

De gemeenteraad heeft met het vaststellen van het Gebiedsperspectief en de Rapportage Haalbaarheidsanalyse een stevige basis voor de Bossche Stadsdelta gelegd. In het voorliggende Ontwikkelplan zijn deze uitgangspunten verder verfijnd en ingekleurd. Het participatieproces met zittende ondernemers, bewoners en omwonenden speelde daarbij een belangrijke rol. Ook de verschillende eigenaren in het gebied hebben hun kennis en ervaring met betrekking tot gebiedsontwikkeling ingebracht. Daarnaast zijn er milieukundige onderzoeken met betrekking tot geluid,



De Bosschenaren hebben het gebied al ontdekt.

trilling, windklimaat, bezonning, externe veiligheid, natuur en stikstof en bodem uitgevoerd. Dit alles leidt in dit Ontwikkelplan tot enkele laatste aanpassingen van hetgeen eerder besloten is.

Leeswijzer

INLEIDING

1. Van Gebiedsperspectief naar Ontwikkelplan

Over het gebiedsperspectief en de Haalbaarheidsanalyse als basis voor het Ontwikkelplan.

2. Het verhaal van de plek

Over de geschiedenis van de Bossche vestingwerken, de daaropvolgende industrialisering en de vooroorlogse wijken, wat daar nog van terug te vinden is en welke rol dat in de ontwikkeling speelt.

3. Samen met de stad

Over de inbreng van bewoners, eigenaren, ondernemers en maatschappelijke organisaties in de achtereenvolgende planfasen en hoe dat het plan op onderdelen heeft doen veranderen.

DE BALANS

4. Ruimtelijke structuur

Over de Citadel en het Waterplein als hart van de Bossche Stadsdelta, hoe dat de noord- en zuidoever tot leven wekt en hoe er wordt voortgebouwd op het stoere, industriële karakter.

5. Programma

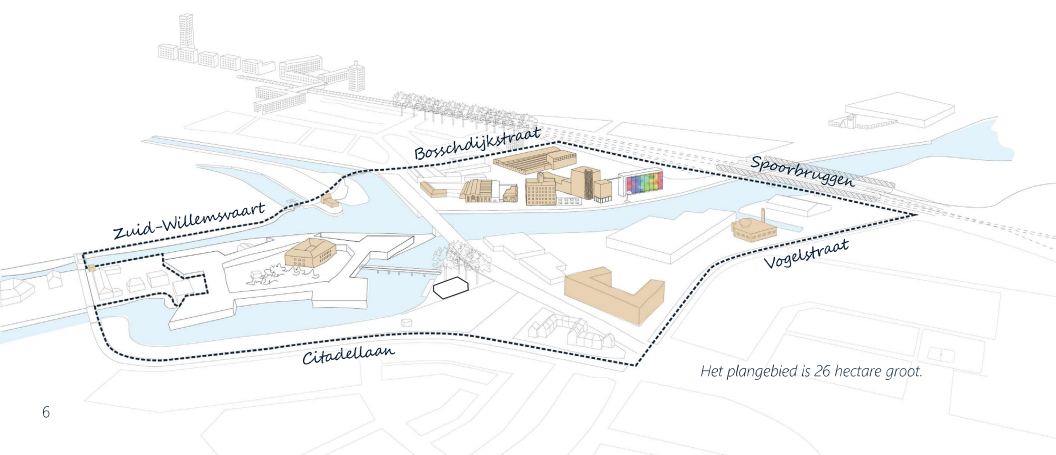
Over een verdeling van het woon-, werk- en cultuurprogramma die past bij de levendigheid van de Bossche routes en de wijze waarop dit de identiteit van de verschillende ontwikkelgebieden versterkt.

6. Duurzaamheid en mileu

Over de duurzaamheidsambities van de stad (Groen en klimaatbestendig, Gezond, CO2-neutraal, Circulair en Duurzame mobiliteit) en over een reeks van milieuaspecten die voor een veilige fysieke leefomgeving van belang zijn.

7. Bereikbaarheid

Over de aanleg van een fijnmazig langzaam verkeersnetwerk dat de Bossche Stadsdelta in de Brede



Binnenstad verankert en bezoekers verleidt om hun auto te laten staan.

8. Hoogbouw

Over de situering van gebouwen hoger dan 25 meter en met welke aspecten daarbij rekening moet worden gehouden.

9. Beeldkwaliteit

Over het behoud en hergebruik van oude en het toevoegen van nieuwe architectuur; de betekenis van hoogbouw en de wisselwerking met de inrichting van de openbare ruimte.

ONTWIKKELSTRATEGIE

10. Ontwikkelgebieden

Over de verdeling in zes verschillende ontwikkelgebieden en wat de programmatische mogelijkheden, bouwregels en specifieke aandachtspunten binnen elk ontwikkelgebied zijn.

Amendementen en moties

De gemeenteraad heeft gedurende het planvormingsproces een aantal amendementen en moties aangenomen.

Kaders tijdelijke Kaaihal

10 december 2019

motie

- permanente locatie Urban Scene.

In het Ontwikkelplan wordt uitgegaan van een permanente locatie op de Tramkade voor de Urban Scene, ook wel Urban Street Scene genoemd.

Vaststelling Gebiedsperspectief Bossche Stadsdelta

8 december 2020

amendement

Het nastreven van circulair bouwen en bouwen met duurzame materialen als hout.
moties

- Behoud kleine initiatieven tijdens en na realisatie.
- Integratie panden Havendijk 14-18.
- Bereikbare culturele instellingen.

In het Ontwikkelplan wordt uitgegaan van circulair bouwen (hoofdstuk 6 / Duurzaamheid). Daarnaast wordt er ruimte voor kleine initiatieven gecreëerd, zijn Havendijk 14-18 en Buitendijk 4-5 aangewezen als gemeentelijk monument en is de bereikbaarheid rond Verkadefabriek en Willem Twee uitgewerkt.

Planstudiefase project Lage Diezebrug

1 februari 2022

motie

- Verminderen autoverkeersbewegingen over Diezebrug.

In het onderzoek voor de mobiliteitsvisie zijn de opties om verkeersbewegingen te sturen in kaart gebracht (hoofdstuk 7 / Bereikbaarheid).

Herhuisvesting Design Museum

31 januari 2023

amendement

Het combineren van het Design Museum met een nieuwe centrumgarage.

moties

- Een circulair en biobased museumgebouw.
- 185 en meer woningen met voorzieningen.
- Ruimte voor lokale makers.
- Sociaal plan voor huidige bewoners.

In het Ontwikkelplan wordt uitgegaan van een centrumgarage onder de Citadelpoort (hoofdstuk 4 / Ruimtelijke structuur). Daarnaast wordt uitgegaan van circulair bouwen; biobased bouwen is in onderzoek. Het plan omvat 185 tot 200 woningen met ruimte voor het cluster Design & Maak. BrabantWonen heeft het Sociaal plan gemaakt.

Afronden haalbaarheidsfase Bossche Stadsdelta

9 mei 2023

moties

- Ontmoeting als kracht.
- De hoogte in, ook voor groen.

In het Ontwikkelplan wordt uitgegaan van een binnen- en buitenprogramma dat ontmoeting stimuleert (hoofdstuk 5 / Programma). De hoeveelheid groen en water neemt flink toe en is de aanleg van verticaal groen mogelijk gemaakt.

Raadsvoorstel Cultuurbegroting 2025-2028

12 december 2023

motie

- Wek de nacht tot leven.

In het Ontwikkelplan wordt uitgegaan van een gevarieerd programma met ruimte voor een aanbod dat het nachtleven stimuleert.



Voor meer achtergronden:

- | | |
|------|--|
| 2019 | Ambitiedocument Bossche Stadsdelta; gemeente 's-Hertogenbosch |
| 2020 | Gebiedsperspectief Bossche Stadsdelta; gemeente 's-Hertogenbosch |
| 2021 | Position Paper De Brede Binnenstad; gemeente 's-Hertogenbosch |
| 2023 | Haalbaarheidsanalyse Bossche Stadsdelta; gemeente 's-Hertogenbosch |



Het nieuwe Design Museum markeert de sprong over de Dieze.



De Bossche Stadsdelta wordt nu al gekenmerkt door afwisseling en spannende contrasten.

INLEIDING

2. HET VERHAAL VAN DE PLEK

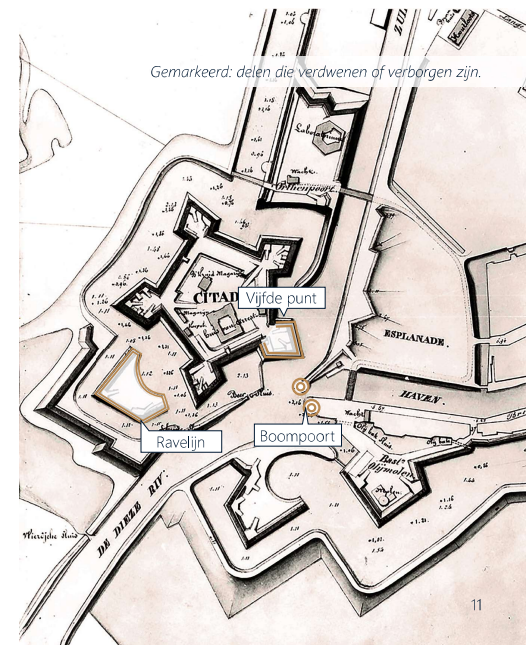
Erfgoed is een inspiratiebron in de Bossche Stadsdelta. Daarom is er voor het hele gebied een gebiedshistorische verkenning uitgevoerd en vervolgens dieper op de Tramkade ingezoomd. De bedoeling was om de tijlagen te duiden en de verschillende identiteiten inzichtelijk te maken. Die betreffen zowel de militaire periode van langer geleden, als de industriële periode ten tijde van de realisatie van 't Zand en de overige historische bebouwing.

Geschiedenis van de Citadel

's-Hertogenbosch kreeg tussen 1185 en 1196 stadsrechten en bouwde snel daarna stadsmuren met drie stadspoorten en twee waterpoorten. De stad speelde als meest noordelijke stad van het Hertogdom Brabant, in het grensgebied tussen de noordelijke en zuidelijke Nederlanden, een belangrijke rol in talrijke conflicten. De tweede stadsmuur werd vanaf 1300 gebouwd. Deze vergrootte de stad tot wat nu de binnenstad is. De Dieze, Aa en Dommel waren onderdeel van het uitgebreide inundatiestelsel dat bij de verdedigingswerken hoorde.

Tijdens de Tachtigjarige Oorlog gold 's-Hertogenbosch als een onneembare vestingstad omringd door water, vandaar de bijnaam Moerasdraak. De vesting werd tijdens het Twaalfjarig Bestand versterkt met bastions, maar dat kon de inname in 1629 niet voorkomen. 'Stedendwinger' Prins Frederik Hendrik kwam met ruim 30.000 manschappen, legde een circumvallatielinie rond de stad aan en verlaagde het waterniveau met rosmolens. In 1637 werd begonnen met de bouw van een nieuw fort, vlak bij het zeshoekige Kruihuys dat er al stond. Het fort Willem en Maria, twee kinderen van

Frederik Hendrik, was een vijfhoekige schans met vijf bastions op een strategische plek waar de Dommel, Aa en Dieze samenvloeien. Het moest de stad beschermen tegen de Spanjaarden en de katholieke bevolking onder de duim houden, vandaar de bijnaam: Papenbril. Het fort, dat sinds de Franse tijd Citadel genoemd wordt, had om die reden niet alleen een vrij schootsveld naar buiten, maar er werd ook van alles gesloopt om een vrij schootsveld naar binnen te creëren. Dat werd ingericht als 'Plein' of 'Esplanade'.





In 1789 verrees het carré-vormige Huis van Arrest dat er nog altijd is. De Franse Tijd daarna liet betrekkelijk weinig sporen na. Het Verenigd Koninkrijk der Nederlanden, waar 's-Hertogenbosch vanaf 1813 deel van uitmaakte, besloot tot uitbreiding van het Huis van Arrest dat een functie als kazernegebouw kreeg. Daar hoorde ook het markante kruithuisje met tongewelf op het veld, de voormalige kantine naast de Noorderpoort en het wachthuis naast de Zuiderpoort bij. Koning Willem I was voortrekker van de aanleg van de Zuid-Willemsvaart die tussen 1823 en 1825 werd aangelegd. Hij wilde een korte, betrouwbare handelsroute tussen Holland en het industriële Wallonië tot stand brengen. Die route kwam er, dwars door het noordelijke deel van de binnenstad. De schepen werden steeds groter en sneller en daarom moest in 1880 het meest zuidelijke bastion van de Citadel

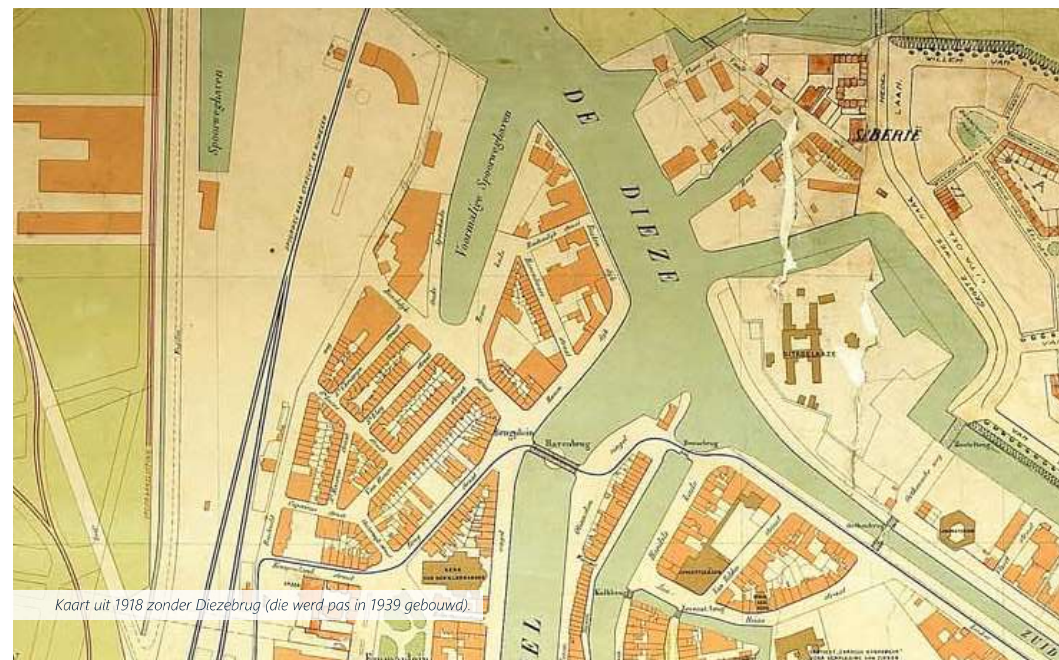
('De Vijfde Punt') eraan geloven. Tevens werden de restanten van de Boompoot opgeruimd.

De Citadel verloor in 1962 haar militaire functie en werd vanaf dan bewoond door een mengelmoeis van jongeren, kunstenaars en gastarbeiders. Het rijksmonument raakte in de jaren daarna steeds meer in verval, werd in de jaren '80 gekortwiek (waarbij de 19e eeuwse uitbreidingen verloren gingen), daarna weer gerestaureerd, verbouwd en herbestemd als Brabants Historisch Informatiecentrum (BHIC). Aan de buitenzijde is het beeld van een zich uit het water verheffend vestingwerk zoveel mogelijk hersteld. Aan de binnenzijde is het vijfhoekige 'terreplein', het vlakke terrein binnen een fort of bastion, weer zichtbaar gemaakt. Loop je door de poort, dan kun je de smalle stalen voetgangersbrug oversteken, een verwijzing naar de Sortiebrug richting Orthen.

Geschiedenis van de Kop van 't Zand

Het Zand was de eerste grote uitbreidingswijk buiten de stadswallen. De wijk werd gebouwd tussen de Dommel, die de westelijke stadsvest vormde, en de spoorlijn die in 1868 was aangelegd. Het hele gebied moest daarvoor maar liefst vier meter worden opgehoogd met zand dat door een grote baggermachine bij Vught ('De IJzeren Man') gewonnen werd. Vandaar de naam van het gebied. Stadsarchitect J. Nabbe maakte het eerste stedenbouwkundig plan voor Het Zand dat later door zijn rechterhand F.M.L. Kerkhoff zou worden uitgewerkt. Het monumentale station van Eduard Cuyper vormde het middelpunt. Het gebouw, dat een eerder houten stationnetje verving, stond op de kruising van een lommerrijke boulevard die van noord naar zuid liep en de statige Stationsweg die je ook vandaag nog naar de historische binnenstad leidt. De kleuren en materialen van de gevels langs de Stationsweg werden daarbij afgestemd op die van het station, zodat ze visueel een geheel zouden vormen.

De noordkant van Het Zand, de Kop van 't Zand genoemd, was ideaal voor industrie die de binnenstad ontgroeide. In de Spoorweghaven werden goederen



Kaart uit 1918 zonder Diezebrug (die werd pas in 1939 gebouwd).



De Diezebrug in aanbouw, gezien vanaf het Brugplein met rechts in het beeld de Draaibrug.

van het schip op de trein of tram overgeladen, reden voor sigarenfabriek Goulmy en Baar (de latere Willem Twee) om zich in 1897 aan de Boschdijkstraat te vestigen. De voorloper van de Verkadefabriek, 'De Eerste Bossche Stoom- Koek- Biscuits- Banket- Beschuit- en Suikerwerkenfabriek De Nijverheid', streek hier een paar jaar later om dezelfde reden neer. Aan de Havendijk verrees een rijtje kleinschalige bedrijfspanden met om het hoekje, aan de Buitendijk, IJzergieterij Dufay en Zn. Daar vestigde zich ook de grootste meelfabrikant van het land, H. Bruyelle. Het oorspronkelijke Molengebouw uit 1909 werd in de daaropvolgende 100 jaar steeds weer

aangepast en uitgebreid, eerst voor de Meneba en later voor veevoederfabriek Koudijs.

De lommerrijke boulevard door Het Zand werd in 1939 omgebouwd tot een verkeerstraverse met een hoge basculebrug over de Dieze. Die was tamelijk rücksichtslos over het Brugplein en het Ravelijn bij de Citadel geprojecteerd. En er volgde meer slecht nieuws. Bij de bevrijding van 's-Hertogenbosch in 1944 kreeg 't Zand het zwaar te verduren. Het station raakte onherstelbaar beschadigd en werd vervangen door een ontwerp van Sybold van Ravesteyn (om 50 jaar later plaats te maken

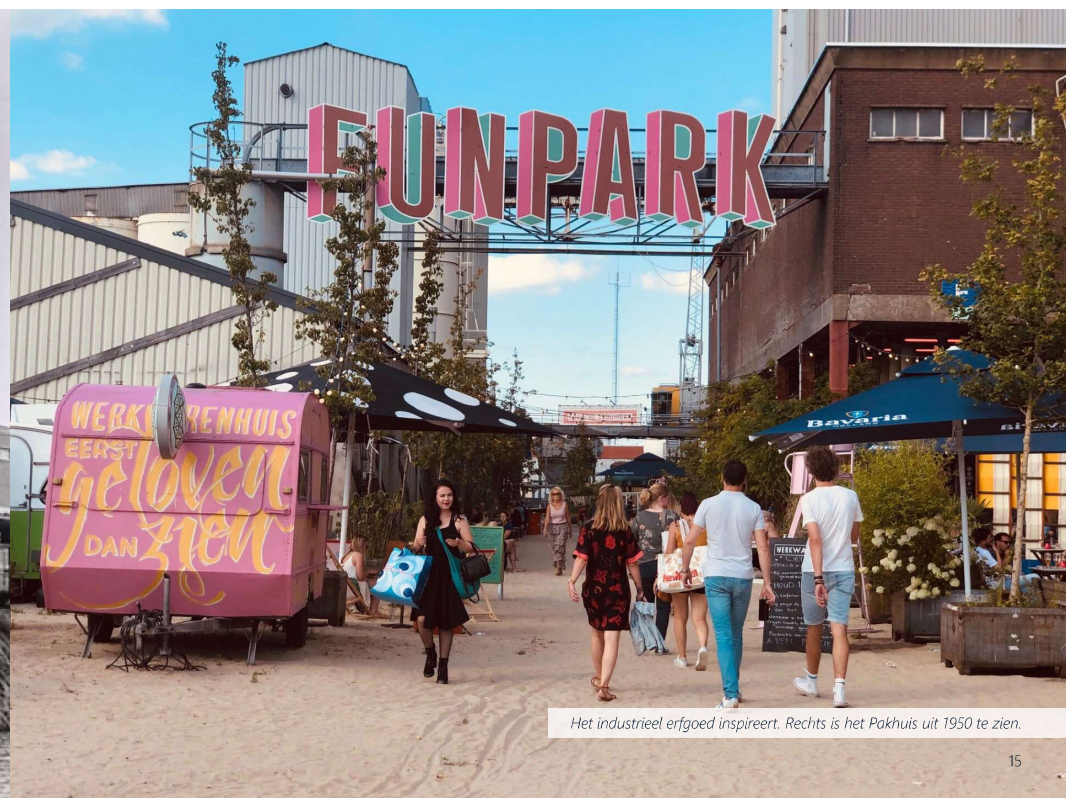
voor een ontwerp van Rob Steenhuis). Op de Kop van 't Zand moest het grote woonblok op de hoek van het Brugplein en de Bosschdijkstraat als verloren worden beschouwd. Hier kwam vooral bedrijfsbebouwing voor in de plaats, waardoor het wonen langzamerhand uit het gebied verdween.

In de naoorlogse periode dijen de Verkade- en Koudijsfabrieken verder uit. De Spoorweghaven wordt daarbij gedempt, de kade met spoor- en tramrails weggehaald. Maar vanaf de jaren '80 van de vorige eeuw komt de sleet erin, fabrieken sluiten of verhuizen

naar elders. En dan gebeurt er iets interessants. Men kiest in 's-Hertogenbosch dan niet voor sloop, maar voor behoud en hergebruik. Architect Hubert-Jan Henket verbouwt de Verkadefabriek tot een centrum voor theater, film en horeca. De Willem Twee krijgt een bestemming voor muziek en beeldende kunst. De Koudijs, inmiddels De Heus geheten, stopt in 2014 met de productie. De gemeente koopt het complex en heeft het ter beschikking gesteld aan het experiment Tramkade, een tijdelijke hotspot voor urban culture, sociale innovatie en circulaire economie.



De uitbreiding van de Koudijsfabriek in 1950 met links het Molengebouw en rechts het Pakhuis.



Het industrieel erfgoed inspireert. Rechts is het Pakhuis uit 1950 te zien.



Het stoere design van de nieuwe spoorbruggen.



De Verkadefabriek tijdens de verbouwing met links de Villa.



De passage richting de Tramkade.

Geschiedenis van Orthenpoort Zuid

Rond 1700 werden de vestingwerken uitgebreid, geïnspireerd op de ideeën van Menno van Coehoorn. Er kwam een buitenwerk met ravelijnen, lunetten en andere verdedigingswerken. Met behulp van de Vliertsche Wetering kon het vrije schootsveld in no time onder water worden gezet. Toen dat eind 19^e eeuw niet meer nodig was, werd het Ravelijn bij de Citadel een mestvaalt en het gebied daar omheen opgehoogd. Er vestigden zich een scheepswerf, paardenslachterij, ontsmettingsoven, talgfabriek, darmzouterij, mortuarium, lompenhandel, houtzagerij, gemeentewerf en een creosoteerbedrijf dat hout met zware chemicaliën bewerkte. Het waren smerige en lawaaiige activiteiten waaraan het gebied zijn bijnaam 'Siberië' ('Sieb' of 'Siep') dankt. De ergste troep werd bij de aanleg van de Diezebrug in 1939 gesaneerd. Een aantal bedrijven, waaronder Bourne Chemische Fabrieken, verhuisde toen naar de insteekhaven bij het spoor die er nog altijd is. Er werd in Siberië ook gewoond. Het Citadelhofje, ontworpen in 1919, bestond oorspronkelijk uit 19 woningen. Tijdens de bouw van de Diezebrug in 1939 zijn er daarvan 4 gesloopt. Ten noorden van de Vogelstraat verrees de Vogelwijk met arbeiderswoningen, een woonwagenkamp en houten hulpkerk van de parochie



De Silenenstraat in de Duliwijk.



Waar De Muntel en Duliwijk elkaar ontmoeten.

Sint Pieter. Het was zeer eenvoudige, lees: armoedige, woningbouw. Bouwbedrijf Duli wilde dat beter doen. Zij bouwde een 'Duliwijk' die zich kwalitatief kon meten met de tegenovergelegen Muntel. De woningen verrezen in een mooie baksteenarchitectuur. De tuinen waren relatief groot. En er kwamen voorzieningen als een school en parochiehuis. Die inzet op kwaliteit bleek lonend en duurzaam. De Vogelwijk werd in 1968 gesloopt, de Duliwijk bestaat nog altijd.

Roeivereniging De Hertog staat aan het begin van de Vaaltweg. Van deze straat resteren nog enkele fragmenten. Ook aan het Werfpad staat nog een enkel pand dat aan de Vaalt herinnert. Elders in het gebied is het een en al schaalvergroting. In het voormalige GGD-kantoor wordt tegenwoordig gewoond. Verder vallen de grote bouwmarkt en Moskee Arrahma op. Aan de overkant van de Vogelstraat, net buiten het plangebied, staan een appartementencomplex en verschillende gebouwen van de politie, brandweer en het ambulancevervoer. Dat zijn essentiële functies die niet overal in de stad inpasbaar zijn. En dat past dan wel weer goed bij de geschiedenis van Orthenpoort Zuid als het Siberië van onze stad.

Voor meer achtergronden:

- 2023 Gebiedshistorische verkenning Bossche Stadsdelta; Crimson
- 2023 Cultuurhistorische verkenning Fabriekscampus Koudijs, 's-Hertogenbosch Bossche Stadsdelta; Crimson



Wie wil welk initiatief ontplooiën? Die vraag staat in de Bossche Stadsdelta centraal.

INLEIDING

3. SAMEN MET DE STAD

Aanloop

De Bossche Stadsdelta is van en voor alle Bosschenaren en dat zie je in de hele planvorming terug. Het Gebiedsperspectief uit 2020 was het resultaat van een uitgebreid participatieproces met een Kort & Krachtig Festival, Citizens Science Labs, Scenariodebat ('Ren Je Rot') en wekelijkse werkateliers. Het Gebiedsperspectief heeft ter inzage gelegen en Bosschenaren konden tijdens een webinar hun reactie geven. De resultaten van de daaropvolgende Haalbaarheidsanalyse zijn tijdens inlooppiddagen op de Tramkade toegelicht. Toen de business case positief bleek te zijn, konden de luiken van de Bossche Stadsdelta weer verder open.

Participatie Ontwikkelplan

Ook het Ontwikkelplan Bossche Stadsdelta is het resultaat van participatie met zittende ondernemers, bewoners, omwonenden, maatschappelijke organisaties en eigenaren in het gebied.

Bewoners en omwonenden

Het conceptplan is tijdens de informatiebijeenkomst Noordelijke Spoorzone gepresenteerd. Daar gingen kleinere bijeenkomsten over de Tramkade en Citadelpoort aan vooraf.

resultaat participatie

Het behoud van cultuurhistorie, het vele groen in het plan en het gevarieerde woningbouwprogramma spreken



meer dan 500 Bosschenaren kwamen naar de informatiebijeenkomst op 5 februari 2024



Het gesprek over verschillende varianten in Lego.

de Bosschenaren aan. Hoogbouw houdt de gemoederen bezig, alsmede de verkeersintensiteit op de Orthenesweg / Lage Diezebrug.

impact op het plan

De hoogbouw is getoetst op zicht, bezonning, windklimaat en andere aspecten uit de Nota Hoogbouw. In de Verkeersstudie Brede Binnenstad wordt een doelmatige oplossingsrichting voor de drukte op de Orthenesweg / Lage Diezebrug gepresenteerd.

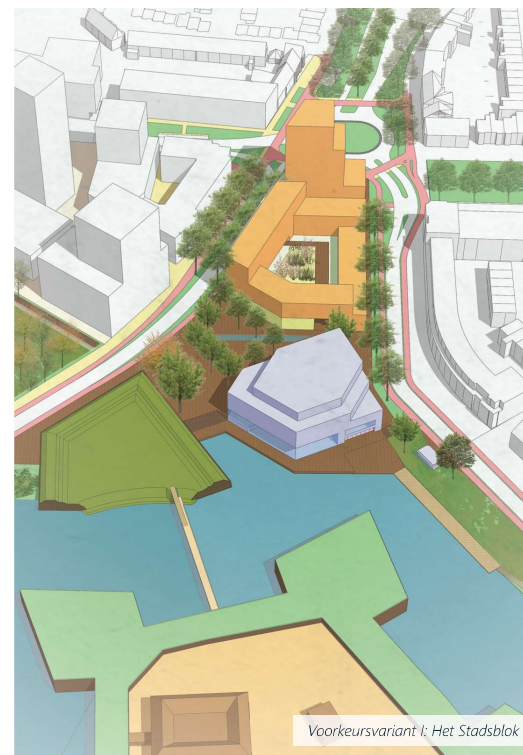
Meer weten? Lees verder in hoofdstuk 7 / Bereikbaarheid en 8 / Hoogbouw.

Bewoners uit omliggende wijken en vertegenwoordigers van onder andere BrabantWonen, roeivereniging De Hertog en het Design Museum hebben in het voorjaar 2024 deelgenomen aan het participatief ontwerpproces Citadelpoort. Dat resulteerde in twee voorkeursvarianten: Het Stadsblok en De Verbeterde Groene Stadsentree. De beide varianten hebben hetzelfde woon- en niet-woonprogramma en een geïntegreerd gebouw aan het water waarin zich het museum en roeivereniging bevinden. Het verschil zit vooral in de positie van de hoge toren en het wel of niet realiseren van een buurtparkje aan de kant van De Muntel. De meeste deelnemers hadden een voorkeur voor De Verbeterde Groene Stadsentree.

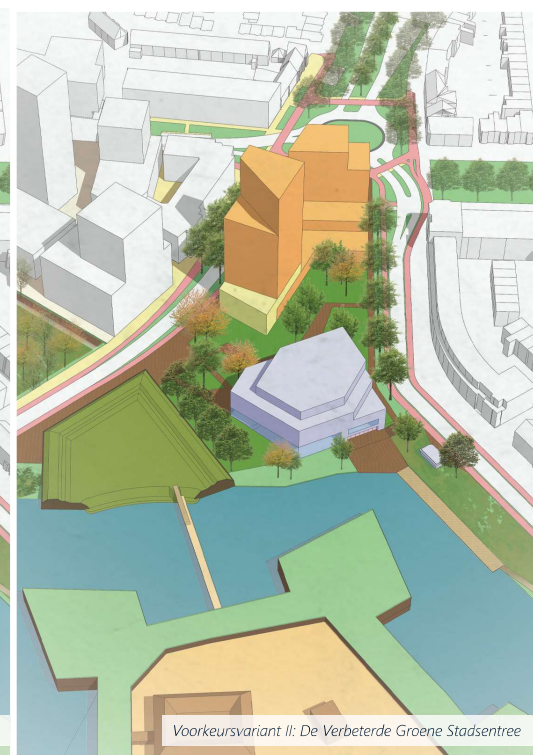
De bevindingen worden uitgewerkt in het Gebiedspaspoort Citadelpoort. Dan zal een besluit worden genomen over de wenselijkheid en financiële haalbaarheid van een geïntegreerd gebouw. Dat geldt ook voor het toevoegen van extra water tussen dat gebouw en het Ravelijn. Een aantal deelnemers vond dat een sterk punt van variant Het Stadsblok en zouden dat graag in variant De Verbeterde Groene Stadsentree terugzien.

Verkadefabriek en Willem Twee

Het conceptplan is in een aantal werksessies onder leiding van adviesbureau Blueyard met de beide culturele instellingen besproken.



Voorkeursvariant I: Het Stadsblok



Voorkeursvariant II: De Verbeterde Groene Stadsentree

resultaat participatie

Het omleggen van de Boschdijkstraat wordt positief gewaardeerd. Dat geldt ook voor het kunnen meedenken over de inrichting van het Cultuurplein, de uitbreidingsruimte voor de Verkadefabriek en nieuwbouw aan het spoor ('Kunstfabriek'). De Verkadefabriek is blij dat het oorspronkelijke woningbouwprogramma rond hun pand verkleind is. Deze woningen zijn als het ware naar de Tramkade verhuisd, waar ze bijdragen aan een levendig en gemengd stadsmilieu. Wel blijft er bij de culturele instellingen enige zorg over het parkeren in de tussenperiode, als de verbinding naar de mobiliteitshub nog niet klaar is.

impact op het plan

De bezoekers van de Verkadefabriek en Willem Twee

kunnen tijdelijk gebruikmaken van de kleinschalige mobiliteitshub op de Tramkade. Lukt dat onverhoopt niet, dan wordt er voor een alternatief gezocht. De samenwerking met de Urban Street Scene op de Tramkade wordt sowieso gezocht, bijvoorbeeld om op die manier samen een multifunctionele hal te kunnen programmeren en exploiteren.

Private eigenaren

Het gemeentelijke ontwerpteam heeft in een aantal sessies met de architecten en adviseurs van de grootste eigenaar op de zuidoever (Edison Vastgoed) en de twee grootste eigenaren op de noordoever (fam. Cox en Moerasdraak BV) gespord. Deze partijen bezitten het leeuwendeel van de gronden in de IJzergietrij,



Ecofabriek en Insteekhaven. Met andere eigenaren heeft regulier overleg plaatsgevonden.

resultaat participatie

De ruimtelijke opzet en het bijbehorende geoptimaliseerde programma per deelgebied vormt de basis voor de exacte verkaveling die later in een Gebiedspaspoort wordt uitgewerkt. De eigenaren nemen daartoe in principe zelf het initiatief, de gemeente toetst aan de hand van het Ontwikkelplan.

impact op het plan

De plankaart en het programma weerspiegelen de besproken ontwikkelrichting. Er is gekozen voor een ruim, onbebouwd Oeverpark. Om dat mogelijk te maken, is het woningbouwprogramma van de IJzergieterij, Ecofabriek en Insteekhaven verruimd. Het totale woningaantal in het gehele plangebied komt daardoor uit op 1.700 tot 1.975.

Meer weten? Lees verder in hoofdstuk 5 / Programma en hoofdstuk 9 / Beeldkwaliteit.

Voor elk deelgebied wordt een Gebiedspaspoort opgesteld. Die voor de Ecofabriek bestrijkt het gebied tussen Orthenseweg en Insteekhaven en omvat ook de gronden van Zayaz, Moskee Arrahma en Groenewoud. Samenwerking is het devies.

Moskee Arrahma

Met de moskee zijn drie opties besproken: de moskee behouden zoals deze is, de moskee slopen en nieuwbouw realiseren en participeren in het aanpalende project.

resultaat participatie

De voorkeur van de moskeevereniging gaat uit naar behoud.

impact op het plan

Behoud is niet hetzelfde als niets doen. De moskee wordt onderdeel van deelgebied Ecofabriek. Daar moet

tussen de verschillende grondeigenaren, waaronder de moskeevereniging, worden samengewerkt om een kwalitatief optimale eindsituatie te bereiken. De kern van de oplossing zit in een goede, bij voorkeur gebouwde, parkeeroplossing waarvan moskeebezoekers gebruik kunnen maken. Daarnaast zou een deel van het woon- en voorzieningenprogramma van betekenis voor de moskeevereniging moeten zijn.

Ondernemers

Het conceptplan is in een aantal werksessies met de huidige ondernemers en andere gebruikers op de Tramkade besproken.

resultaat participatie

Ondernemers onderstrepen het belang van dit sfeervolle vestigingsmilieu dat vrijheid ademt. Zij zien zich gesteund door de cultuurhistorische verkenning die door bureau Crimson is uitgevoerd en willen dat de gemeente vaart maakt met de selectie van partijen die zich hier blijvend kunnen vestigen.

impact op het plan

De cultuurhistorische verkenning vormt de onderlegger van het Ontwikkelplan. Daarnaast is er een bouwtechnische schouw uitgevoerd. Dat geeft een gevoel van de kosten waarmee rekening moet worden gehouden bij hergebruik.

Waterschap Aa en Maas

De waterschaps van gemeente en waterschap hebben de kernwaarde 'Ruimte voor de Moerasdraak' uitgewerkt ten behoeve van de aanvraag Bestuurlijk Overleg Leefomgeving (BOL).

resultaat participatie

Het Rijk heeft de aanvraag gehonoreerd. Het waterschap overweegt een rol als co-financier van het Oeverpark, van de vergroening van de oevers en van de natuurontwikkeling in de Ertveldplas. Een definitief besluit daartoe moet nog genomen worden.

impact op het plan

In het Gebiedsperspectief was het Oeverpark nog een

droom. Door de samenwerking en bijdrage van Rijk, waterschap, gemeente en private eigenaren begint die droom werkelijkheid te worden en ontpopt het Oeverpark zich tot de klimaatadaptieve en ecologische ruggengraat van het gebied.

DE BALANS

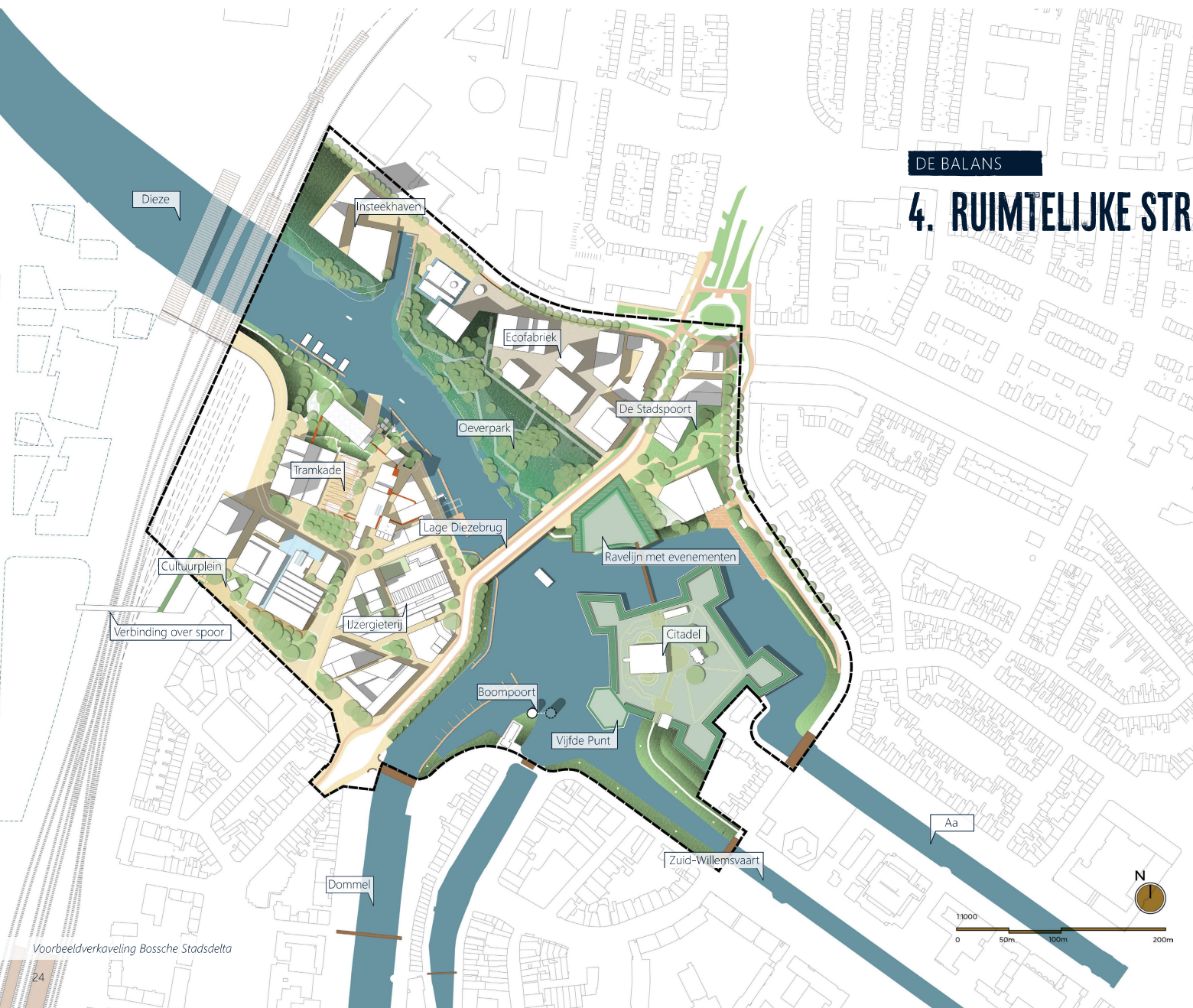
4. RUIMTELIJKE STRUCTUUR

Het Waterplein

De Bossche Stadsdelta bevindt zich op een bijzondere plek. Hier, op het punt waar de Dommel, Aa, Binnendieze en Zuid-Willemsvaart samenstromen in de Dieze, is 's-Hertogenbosch ontstaan. Je voelt er de nabijheid van de historische binnenstad. En je voelt er het landschap van de Diezemonding en de Maasuijterwaarden. We gaan die dubbele ervaring versterken, 100% stad én 100% landschap. Vandaar het Waterplein. Dat wordt het hart van het stedelijke wonen, werken, cultuur, sport en recreatie in de Bossche Stadsdelta. En het vormt de verbinding voor mens, plant en dier naar het buitengebied. Het Waterplein is de basis van een klimaatsensitieve stadswijk met oplossingen voor wateroverlast, droogte en hitte. We vangen er piekbuien op en planten er veel en grote bomen, zodat minstens een derde van de openbare ruimte beschaduwd is. En waar we vroeger een gladgestreken grasveld nastreefden, daar geven we nu de natuur de ruimte. Dat komt de biodiversiteit ten goede.

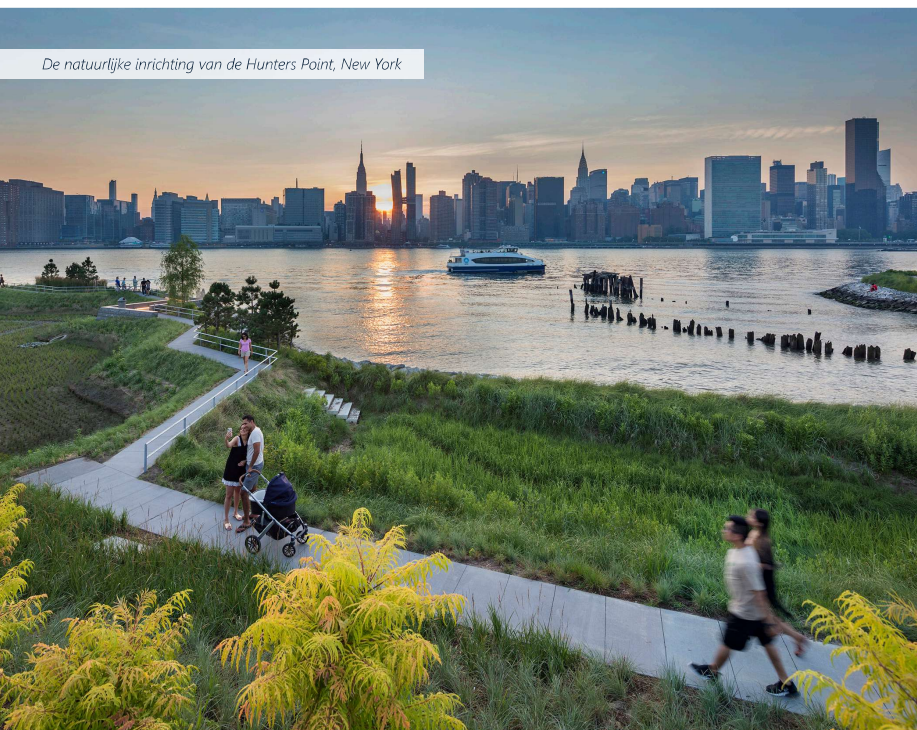
De Citadel in het middelpunt

Het Waterplein beslaat ruim de helft van het plangebied en bestaat uit stoude en fonkelnieuwe onderdelen. De Citadel springt het meest in het oog. We koesteren het rijksmonument en willen dat het ook aan de zuidwestkant uit het water oprijst. Dat betekent dat het grasveld tussen de zuidelijke ingang van de Citadel en de basculekelder van de brug moet worden afgegraven. Omdat de Zuid-Willemsvaart niet meer in gebruik is bij de beroepsvaart, kan ook De Vijfde Punt hersteld worden. Het plan voorziet verder in het afgraven van het talud bij de jachthaven, zodat de oude vestingmuur weer zichtbaar wordt. De Boompoort mag op een letterlijke



Voorbeeldverkeering Bossche Stadsdelta

De natuurlijke inrichting van de Hunters Point, New York



of kunstzinnige manier herbouwd worden. De gemeente streeft naar een openbare looproute door de Citadel die 's avonds open is. Dat is nodig om via de Sortiebrug het Ravelijn te kunnen bereiken dat, na de bouw van de Lage Diezebrug, wordt hersteld en geschikt gemaakt voor evenementen.

Het nieuwe Oeverpark

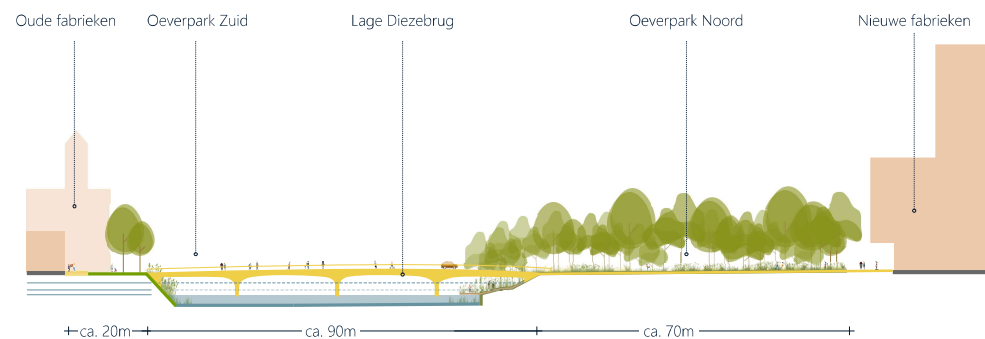
Het Oeverpark is een nieuw onderdeel van het Waterplein. Het park strekt zich uit van de Citadel tot aan de Ertveldplas en bevindt zich op beide oevers van de Dieze. Op de zuidoever wordt de betonnen aanlanding van de huidige brug gesloopt en de Dommelbocht tussen de Havendijk en Buitendijk groen ingericht. Daar komen ook steigers voor watersport en recreatie. Verderop, ter hoogte van de Trankade, dringt het groen dieper het gebied in en neemt het bezit van het industrieel erfgoed. De noordoever van het oeverpark is onderdeel van de ecologische verbingszone die de Aa met de Diezemonding verbindt. Door de vorm van het park, van smal bij de insteekhaven tot breed richting het Ravelijn, wordt het vroegere schootsveld weer geopend. Ook de inrichting refereert aan de tijd van de Moerasdraak. Het wordt een kleddernat oeverbos waar de natuur het voor het zeggen heeft en de mens te gast is en zich verwondert.

Een ingetogen brug

De Lage Diezebrug wordt een elegant en ingetogen kunstwerk in het Waterplein. De nieuwe brug ligt ongeveer 40 meter ten noordwesten van de huidige brug en volgt de richting van het Ravelijn. De zuidelijke aanlanding is bij de IJzergieterij, vanaf waar de weg langs de Dommelbocht naar het Brugplein loopt. De nieuwe Lage Diezebrug is onderdeel van de binnenstadsring en vervult een belangrijke rol voor het bestemmingsverkeer in de binnenstad. Maar de brug is meer dan dat. Het is tevens dé verbinding tussen de noord- en zuidoever van het park. Voetgangers en fietsers krijgen er daarom volop de ruimte, terwijl de bus en auto het rustig aan doen. En sta je op de brug van het uitzicht te genieten, dan ervaar je het oudste en het nieuwste die in de Bossche Stadsdelta samenkomen. Of je geniet simpelweg van de basculepijler, het restant van de oude brug dat als een geheimzinnige folie in het water ligt.

De Fabrieken

Rondom het Waterplein liggen oude fabrieken en nieuwe fabrieken. Die bieden ruimte voor wonen, werken, cultuur, sport en een avondje uit. De Trankade is het archetype, het geïdealiseerde oermodel van een



De Lage Diezebrug verbindt noord- en zuidoever van het Oeverpark.



De brug als elegant en ingetogen kunstwerk (Aarebrug in Aarau, Zwitserland)

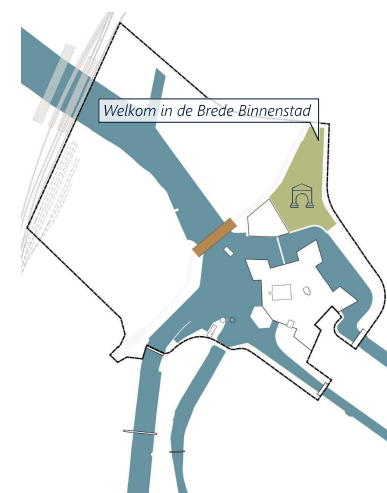
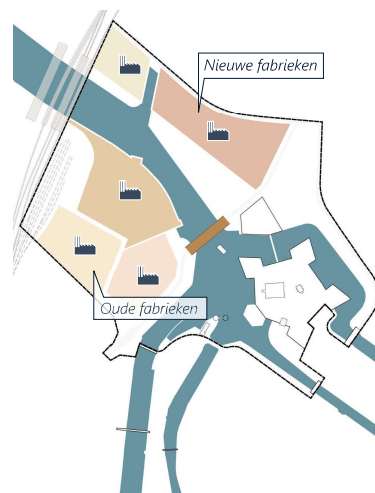
stoere, industriële fabriek die eindeloos werd verbouwd, gesloopt en weer uitgebreid. Dit soort complexen waren constant in beweging om aan de veranderende wensen en behoeften van de gebruiker te kunnen voldoen. Het resultaat: een bijna middeleeuws labyrint van straatjes, doorsteekjes, luchtbruggen en grillige door de tijd getekende plekjes die je telkens weer verrassen. En daar bouwen we in de Bossche Stadsdelta op voort. We beginnen niet met een schone lei, maar behouden wat goed en bruikbaar is en voegen daar gebouwen, functies en openbare ruimte voor een nieuwe generatie gebruikers aan toe.

De oude fabrieken op de zuidoever

Op de zuidoever van de Dieze, de Kop van 't Zand, liggen drie van deze fabrieken: Tramkade, Verkadefabriek en IJzergieterij. Zij vormen de stedenbouwkundige eenheden van de ontwikkeling en krijgen elk een verblijfsruimte voor ontmoeting en de wat kleinere evenementen in het midden van het complex. Op de Tramkade is dat het Urban Square onder de

opengewerkte spanten van een Kaaihal. Tussen de Verkadefabriek en Willem Twee is dat het Cultuurplein, tevens stepping stone naar het Innovatie Kwartier aan de andere zijde van het spoor. En bij de IJzergieterij is dat een nieuw driehoekig pleintje waar een aantal verrassende loop- en zichtlijnen uit de omgeving samenkomen. Om zo'n autovrije verblijfsruimte in elke fabriek mogelijk te maken, wordt de Boschdijkstraat- Veemarktweg in de toekomst om de Verkadefabriek heen gelegd. Deze accentueert en passant het eigene van de fabriek. Een eventuele knip in de Veemarktweg voor het gemotoriseerd verkeer past ook in deze opzet.

De Tramkade wordt grotendeels behouden, gerestaureerd en uitgebreid. Dit geldt vanzelfsprekend voor het Molengebouw, een rijksmonument. Maar ook andere onderdelen, zoals het Pakhuis (nu: Werkwarenhuis), de Bulk- of korrelsilo's en de objecten en stellages aan het water, zijn de moeite van het behouden waard. Onderdelen die cultuurhistorisch minder interessant zijn, en bouwtechnisch slecht, mogen worden



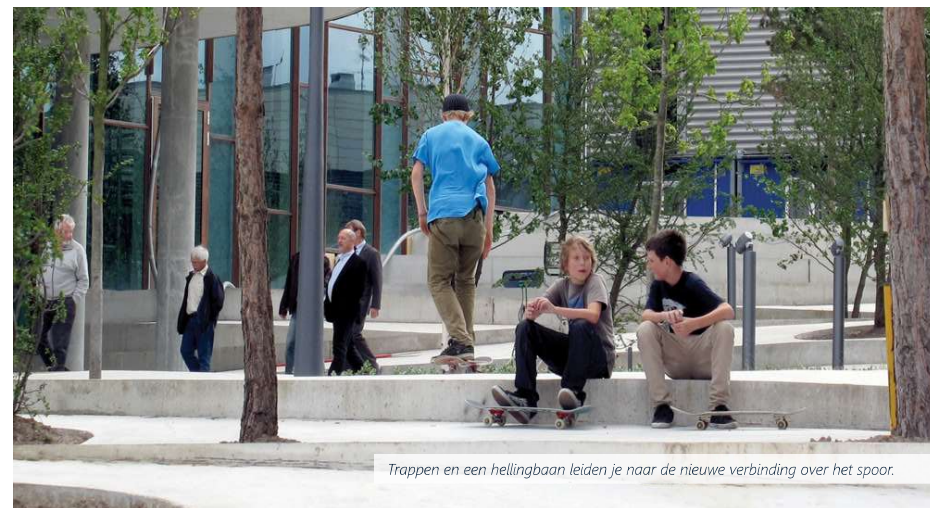
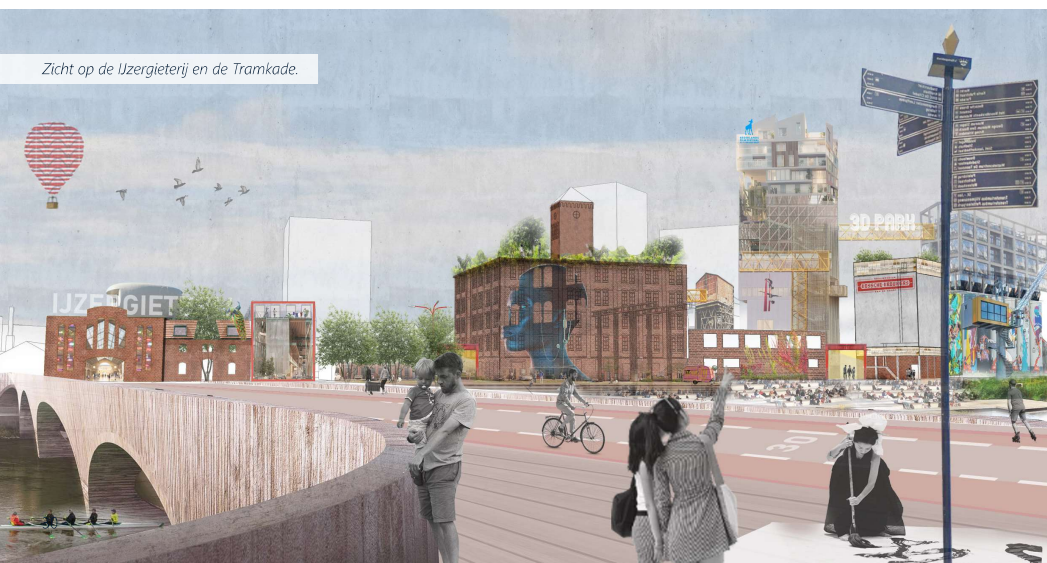
vervangen. De plek van de Meeldoseerinstallatie leent zich voor een toren die het experimentele 'No guts, no glory' karakter van de Tramkade verbeeldt. De Kaaihallen kunnen worden herontwikkeld ten behoeve van de Urban Street Scene. Er mag ook worden opgetopt. Subtiel en mogelijk zelfs kunstzinnig bovenop sommige platte daken en de Grondstoffensilo's die, dankzij de fantastische graffiti, op ieders netvlies staan. En zo is het idee van het 3D-Park ontstaan. Dat is een openbare route à la Landschapspark Duisburg, een route over daken, via luchtbruggen en door gebouwen die Bosschenaren uitdaagt om hun Tramkade te ontdekken.

De achterkant van de Verkadefabriek verandert in een voorkant richting de Tramkade. Dat gebeurt door het toevoegen van volumes die passen bij de maat en schaal van het complex en functies, zoals cultuur en wonen die de openbare ruimte verlevendigen. De noordelijke entree van de passage door het gebouw wordt verbreed, zodat bezoekers zich welkom voelen. Passanten gebruiken de passage als short cut tussen het Urban Square en

het Cultuurplein, zich onderweg vergapend aan het voortdurend wisselende cultuuraanbod. Het bestaande terras van de Verkadefabriek wordt uitgebreid tot een tuin, maar de ruimte loopt daar nu nog een beetje weg. Daarom is er naast het spoor een Kunstfabriek gedacht, een broedplaats met ateliers en woningen en het begin van een stapsgewijze, langjarige ontwikkeling van het spooreplacement. Bij de Kunstfabriek bevinden zich de trappen en hellingbaan die je naar de nieuwe verbinding over het spoor leiden. De trappen kunnen tevens als tribune worden gebruikt voor de openluchtvoorstellingen die, in de nieuwe autovrije situatie, op de stoep van de Verkadefabriek en Willem Twee gehouden worden.

Ook de IJzergieterij en de panden Havendijk 14-18 en Buitendijk 4-5 worden behouden, gerestaureerd en uitgebreid. De huidige bouwhoogte van het gemeentelijke monument is maatgevend, zodat het zicht vanaf de Wilhelminabrug en Orthenbrug naar het Molengebouw niet gehinderd wordt. De Havendijkdwarsstraat krijgt gezelschap van een aantal

Zicht op de IJzergieterij en de Tramkade.

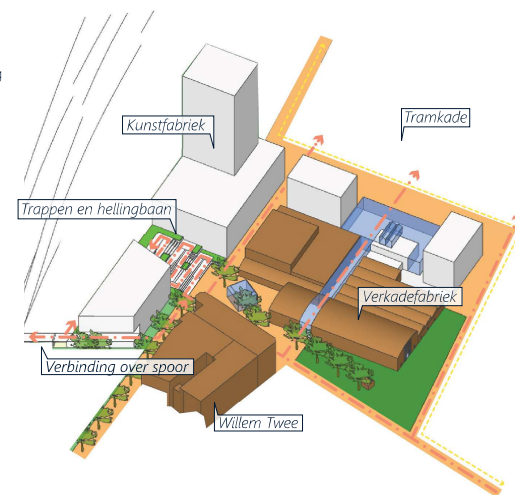


Trappen en een hellingbaan leiden je naar de nieuwe verbinding over het spoor.

nieuwe looproutes annex zichtlijnen die de omgeving van de IJzergieterij intiem en verrassend maken. De eerste loopt van de Verkadefabriek naar de Boompoot. De tweede looproute komt van de Lage Diezebrug en gaat langs het monument naar het poortje richting het Sint Luciaplein in Het Zand. Het samenspel van bestaande en nieuwe routes en lijnen creëert een fijnmazige verkaveling waarvan het lijkt alsof die er altijd is geweest. Op de plek waar ze kruisen, in de luwte van de vroeg-industriële pandjes aan de Havendijk, komt het driehoekige pleintje dat oud en nieuw bij elkaar brengt.

De nieuwe fabrieken op de noordoever

Op de noordoever van de Dieze, Orthenpoort Zuid, is er nog maar weinig van het roemruchte verleden terug te vinden. Het industriële DNA is hier dan ook vooral een inspiratiebron. Er komen twee nieuwe fabrieken: Ecofabriek en Insteekhaven. Die vormen, net als op de zuidoever, de stedenbouwkundige eenheden van de ontwikkeling, elk met een eigen opzet, vormgeving en identiteit. Maar daar waar de fabrieken op de zuidoever veel lol aan elkaar beleven, oriënteren de fabrieken op de noordoever zich op het Oeverpark dat zich hier in z'n volle omvang manifesteert. Woon en werk je in de Ecofabriek of bij de Insteekhaven, dan loop je vrij en blij het park in. Dat is te danken aan de Vogelstraat die de hoofdonsluiting van de noordoever is en blijft. De auto rijdt vanaf daar rechtstreeks de parkeervoorziening in, de buitenruimte wordt vervolgens als autoluw verblijfsgebied ingericht.



Het Cultuurplein als schakel in looproutes.

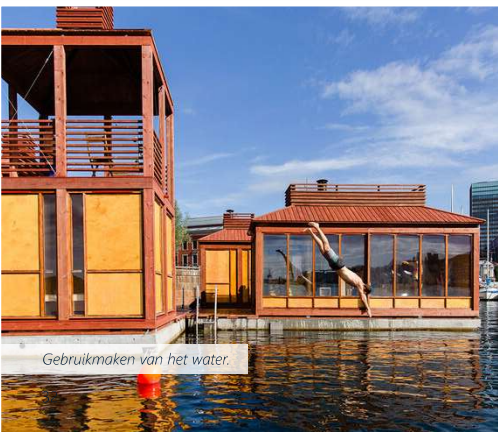
— Looproutes
— Verlegde Boschdijkstraat-Veemarktweg



Oud en nieuw in PAKT, Antwerpen.



Duurzame architectuur met industriële touch.



Gebruikmaken van het water.

De Ecofabriek is een knipooeg naar de tegenovergelegen Tramkade. De Tramkade heeft al veel fans, de Ecofabriek moet die nog verdienen. Dat vraagt om een radicale omkering. Het lelijke eendje wordt een mooie zwaan, de afgedekte vuilstort verandert in een duurzaam stuk stad. Standaard bedrijfsbebouwing maakt plaats voor duurzame architectuur met groen, wateropvang en circulaire materialen. De bebouwingsdichtheid wordt hoog. De keuze voor een groot en onbebouwd Oeverpark impliceert immers dat er, op plekken waar wel gebouwd mag worden, flink verdicht moet worden. Dat gebeurt door het combineren van hoge en lage volumes die in functie en expressie van elkaar verschillen. Deze volumes staan in de richting van het Oeverpark of in de richting van de Vogelstraat. Soms houden ze afstand, soms staan ze op een paar meter van elkaar. Het resultaat is een silhouet en labyrint à la Tramkade waar het bestaande appartementengebouw op de hoek van de Vogelstraat en Moskee Arrahma een vanzelfsprekend deel van uitmaken.

De Insteekhaven is een iconische locatie waar water en spoor samenkomen. Het gebied vormt de ecologische en recreatieve schakel tussen het Waterplein en de Ertveldplas. En het is de plek waar reizigers over de spoorbruggen de stad binnenrijden. De Insteekhaven belichaamt de combinatie van landschappelijke en stedelijke dynamiek. Het wordt een stadsoase naast het spoor, waar je in alle rust kunt wonen en werken terwijl de intercivity van 's-Hertogenbosch naar Utrecht voorbijrijdt. De bebouwing manifesteert zich langs het spoor als een groen icoon. Richting het water neemt de menselijke maat het over. Langzaam verkeer en hulpdiensten maken gebruik van de passage onder de spoorbruggen. Een extra passage voor gemotoriseerd verkeer in het verlengde van de Vogelstraat is niet nodig.

De Stadspoort

De historische binnenstad was vroeger omringd door stadspoorten. Ging je daar naar binnen, dan stapte je het stedelijke leven in. De Citadelpoort is de hedendaagse variant. Kom je in de toekomst bij deze



Zicht op de Citadelpoort.

nieuwe stadspoort aan, dan stap je De Brede Binnenstad binnen. Hier, aan de overkant van de Dieze, ga je Bossche stedelijkheid in al haar facetten beleven. Je woont er betaalbaar met uitzicht over de vestingwerken. Je ontmoet er Bossche makers die hier hun werk produceren en verkopen. Je bezoekt er het nieuwe museum met internationale blockbusters voor een gemêleerd publiek. Je gaat er los tijdens een optreden op het Ravelijn. Je sport er het hoofd leeg en puft uit met een koud biertje, ondertussen genietend van de geweldige architectuur die Bosschenaren en andere liefhebbers van heinde en ver trekt.

Het is een grote stap: van Siberië, de mestvaalt en het verkeersrioel waar niemand wilde zijn, naar een bruisende stadspoort die iedereen welkom heet. Om dat te bereiken zijn er veranderingen in de ruimtelijke structuur nodig.

Minder asfalt, meer stadspoort

De lus tussen de Citadellaan en Orthenesweg wordt ingericht als binnenstadsring. Het straatprofiel lijkt op dat van de kruising Zuidwal-Hekellaan, maar met meer ruimte voor langzaam verkeer. Overbodig asfalt verdwijnt. De ruimte voor het deelgebied Citadelpoort wordt daardoor twee keer zo groot.

Herschikken voor samenhang

De extra ruimte lost de versnippering in het gebied niet op. Daarvoor is het nodig om bestaande functies

te herschikken of te verplaatsen. Het Citadelhofje maakt plaats voor een stedelijk woon-, werk- en cultuurprogramma. Het MS-station gaat naar een plek langs het spoor.

Publiekstrekker bij de brug

Het Ravelijn en Design Museum vormen samen een gastvrije publieke ruimte die bezoekers verleidt om de brug over te steken. De roeivereniging wordt daarbij zo ingepast, dat het deze publiekstrekker nog sterker maakt. Lukt dat niet, dan wordt er een andere plek in de Bossche Stadsdelta gezocht. De openbare ruimte krijgt ook betekenis voor inwoners van de omliggende wijken die hier van het groen, water, erfgoed en hedendaagse cultuur kunnen genieten.

Fijnmazig netwerk

De centrumgarage bij het museum is de spin in het web tussen de historische binnenstad, het Oeverpark en De Muntel. De beoogde verlaging van de verkeersintensiteit op de Citadellaan en Orthenesweg maakt het mogelijk om gelijkvloers over te steken. Het tunneltje onder de Orthenesweg verdwijnt.

Trapsgewijze opbouw

De bebouwing volgt de omgeving: laag bij De Muntel, wat hoger op de kop naar Orthen en hoog richting de brug. De hoge toren vormt een klassiek oriëntatiepunt, bedoeld om van de Orthenesweg een aangename stadslaan te maken.



Het nieuwe Design Museum wordt de aanjager op de noordoever.

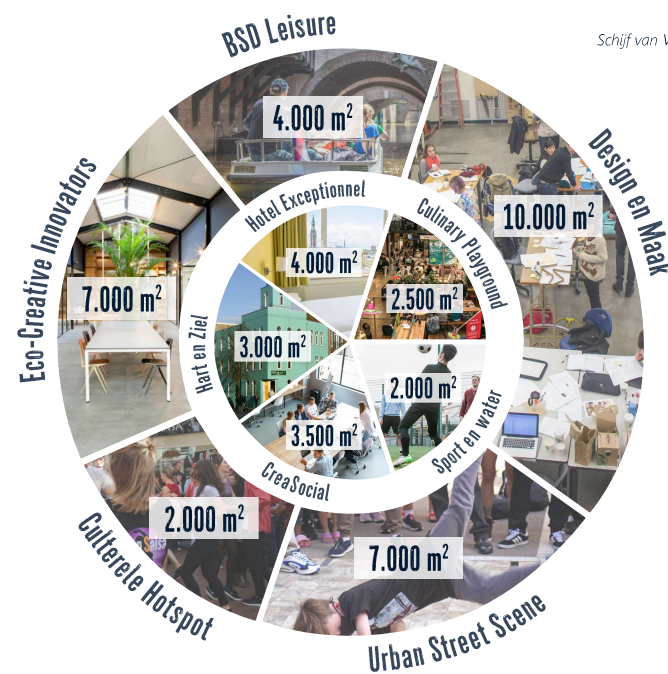
DE BALANS

5. PROGRAMMA

De bandbreedte van het totale nieuwbouw- en transformatieprogramma is 196.625 tot 219.350 m² bruto vloeroppervlak (bvo). In het Gebiedsperspectief Bossche Stadsdelta wordt ingezet op een levendig en gemengd stuk stad. Uit de literatuur blijkt dat, om van zo'n echt stadsmilieu te kunnen spreken, een kwart tot

een derde van het programma uit werken, cultuur en andere voorzieningen zou moeten bestaan. Bovendien vraagt het om een zodanige verdeling van het niet-woonprogramma, dat je als bewoner en bezoeker gestimuleerd wordt om van belevenis naar belevenis te wandelen, via Bossche routes. Inspirerende voorbeelden

Schijf van Vijf plus Vijf

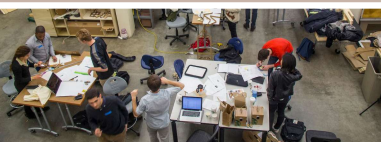


Design & Maak

ca. 10.000 m²

Het nieuwe Design Museum vormt het hart van een makerskwartier met ruimte voor ontwerpers en makers die elkaar inspireren om hier mooie en innovatieve producten te ontwikkelen, te produceren, te presenteren en te verkopen.

waar: Citadelpoort, IJzergietrij en Ecofabriek



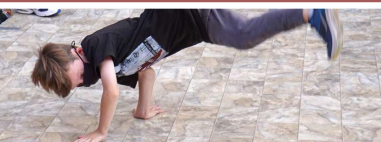
1

Urban Street Scene

ca. 7.000 m²

Het World Skate Center ontwikkelt zich tot een bruisende omgeving waar jongeren uit verschillende culturen elkaar ontmoeten en zich vrij voelen om hun passie voor stedelijke kunstvormen zoals skaten, breakdance, hiphop, spoken word en graffiti te uiten. Dit kan binnen en soms ook buiten plaatsvinden.

waar: Tramkade en Cultuurplein



2

Programma's die hun stempel drukken

Culturele Hotspot

ca. 2.000 m²

De VerkadeFabriek en Willem Twee brengen film, theater, dans, muziek en beeldende kunst voor een breed publiek en overwegen om hun aanbod verder uit te breiden, waarbij een deel van de culturele activiteiten binnen én buiten plaatsvindt.

waar: Cultuurplein



3

Eco-Creative Innovators

ca. 7.000 m²

Het beeldbepalende Molengebouw wordt een epicentrum voor bedrijven die de brug slaan tussen creatief, duurzaam en maatschappelijk verantwoord ondernemen, zoals die in het veld van circulair en bio-based ontwerpen en bouwen.

waar: Tramkade en IJzergietrij



4

BSD Leisure

ca. 4.000 m²

Water, vestingwerken en een rauw randje vormen een geweldige aanleiding voor ongedwongen en laagdrempelige recreatie-activiteiten die jong en oud doet ontspannen, verbazen en bewegen. En waarvoor je de stad niet uit hoeft.

waar: Ecofabriek en Insteekhaven



5

zoals Het Eilandje in Antwerpen, Ile de Nantes in Nantes en Fjord City in Oslo illustreren dat. In het Gebiedsperspectief wordt daarom uitgegaan van circa 45.000 m² werken, cultuur en andere voorzieningen, evenwichtig verdeeld over de noord- en zuidoever van de Dieze. Tel je bestaande voorzieningen zoals de VerkadeFabriek mee, dan wordt aan de bovengenoemde ondergrens van minimaal een kwart voldaan.

Werk- en cultuurprogramma

In de Haalbaarheidsanalyse Bossche Stadsdelta is de Schijf van Vijf plus Vijf geïntroduceerd. Het werk- en cultuurprogramma, fifty-fifty commercieel en niet-commercieel, wordt daarin verdeeld over vijf thematische programma's die hun stempel op deelgebieden drukken en zo de identiteit van een plek mede bepalen. De vijf andere programma's zijn bedoeld om de ruimtelijke en sociale samenhang in de Bossche Stadsdelta als geheel te versterken, bijvoorbeeld door routes tot leven te wekken en ontmoeting tussen makers, bewoners en bezoekers te stimuleren. De plinten van gebouwen spelen daarbij een belangrijke rol. De plint is een ander woord voor de begane grond van een gebouw. De ambitie is het creëren van aantrekkelijke plinten met levendige functies langs belangrijke loop- en fietsroutes en op schakelpunten in de Noordelijke Spoorzone. In de plinten komen zo mogelijk ook werkplaatsen voor designers en beeldende kunstenaars, alsmede oefenruimtes voor muziek.

Woonprogramma

De bandbreedte van het woonprogramma is 151.625 tot 174.350 m² bvo. Dat zijn ongeveer 1.700 tot 1.975 woningen. De verdeling is conform de Haalbaarheidsanalyse Bossche Stadsdelta. Dat betekent dat er in elk deelgebied ongeveer 30% sociale huur, 40% middenhuur / betaalbare koop en 30% vrije sector wordt gerealiseerd. De huurprijs in het middeldure segment is gedifferentieerd met woningen net boven de sociale huurgrens tot woningen binnen het dan geldende maximum voor middeldure huur. De indicatieve grootte van de woningen is als volgt:



Cultureel vertier op het Ile de Nantes

	gem. bruto vloeroppervlak	gem. gebruiksoppervlak
sociale huur	70 m ²	50 m ²
middenhuur	80 m ²	58 m ²
betaalbare koop	80 m ²	58 m ²
vrije sector	120 m ²	86 m ²

Het aandeel betaalbare woningen is per saldo 70%. Dat is zonder de 109 woningen in het appartementengebouw op de hoek Orthensweg-Vogelstraat. Tel je die mee, dan is het betaalbare segment groter.

De Bossche Stadsdelta is een veranderstad, een proeftuin voor jonge en vrije denkers en doeners. Dat vraagt om vernieuwende woon- en werkvormen die laten zien op welke manier we in de toekomst zouden kunnen wonen, werken, leren, zorgen en ontspannen. En hoe dat steeds meer in elkaar gaat overlopen. Om die zoektocht richting te geven zijn de tien bouwstenen uit

Programma's die de samenhang versterken

Culinary Playground

ca. 2.500 m²

In elk deelgebied is ruimte voor vernieuwende en onderscheidende horecaconcepten, die het karakter van het desbetreffende thematische programma (Design & Maak, Urban Street Scene, Culturele Hotspot, Eco-Creative Innovators en BSD Leisure) versterken.

zwaartepunt: Citadelpoort, Ecofabriek en Tramkade

Beleidskader

Het metrage voor zelfstandige horeca is maximaal 2.700 m² bvo. Daarnaast is er ruimte voor functie-ondersteunende horeca en niet-zelfstandige horeca. De definitie voor functie-ondersteunende horeca is: "Horeca die bij een andere hoofdfunctie dan horeca hoort en daaraan ondergeschikt is (maximaal 20% van het netto-vloeroppervlak tot maximaal 35 m² als de horeca bij detailhandel hoort en tot 100 m² als de horeca bij een andere hoofdfunctie hoort). Voor de niet-zelfstandige horeca geldt dat de openingstijden gekoppeld moeten zijn aan de openingstijden van de hoofdfunctie, zonder aparte toegang en niet fysiek gescheiden van de hoofdfunctie."



CreaSocial

ca. 3.500 m²

In elk deelgebied is ruimte voor onderwijsinstellingen en sociale en culturele ondernemers met een missie om impact te genereren, bijvoorbeeld in de vorm van werkplaatsen, exporuimtes en detailhandel van en voor Bosschenaren met afstand tot de arbeidsmarkt.

zwaartepunt: Tramkade

Beleidskader

De ruimte voor detailhandel is beperkt. Zelfstandige detailhandel is toegestaan tot 600 m², mits passend binnen de profilering van de Bossche Stadstdelta. Daarnaast is productiegebonden detailhandel mogelijk die bijzondere concepten en functies ondersteunen en versterken. Zelfstandige detailhandel is ook mogelijk als het een uniek concept betreft dat een sleutelrol binnen één van de thematische programma's vervult. Een dergelijk initiatief moet voldoen aan de uitgangspunten van het "vliegende vogel" model, zoals opgenomen in de Detailhandelsvisie 's-Hertogenbosch uit 2023.

Hotel Exceptionnel

ca. 2.500 m²

mogelijke uitbreiding tot 4.000 m²

In elk deelgebied is ruimte voor kleinschalige accommodaties op bijzondere plekken. De Tramkade is de locatie voor een groter hostel. De Ecofabriek, bij het Design Museum en het Oeverpark, is geschikt voor een luxer verblijf.

zwaartepunt: Tramkade en Ecofabriek

Beleidskader

Het metrage voor de hotelfunctie is maximaal 2.500 m² bvo. Het hotelbeleid wordt thans herzien. Als daaruit blijkt dat er voldoende marktruimte is, dan kan er in afweging met andere locaties in de stad mogelijk verblijfsaccommodatie op de noordoever / Ecofabriek gerealiseerd worden.

Sport en Water

ca. 2.000 m²

In elk deelgebied is ruimte voor wandelen, samen tuinieren, spelen, een potje voetbal, de uitdagende bootcamp, roeien, boulderen en yoga, kortom alles wat je binnen of buiten nodig hebt voor een gezonde en evenwichtige levensstijl.

zwaartepunt: Ecofabriek en Insteekhaven



Hart en Ziel

ca. 3.000 m²

In elk deelgebied is ruimte voor sociaal-maatschappelijke functies op het gebied van zorg, welzijn en zingeving. De omgeving van de Arrahma Moskee is een plek om bewoners uit de Bossche Stadstdelta en die in de buurten ten noorden daarvan te bedienen.

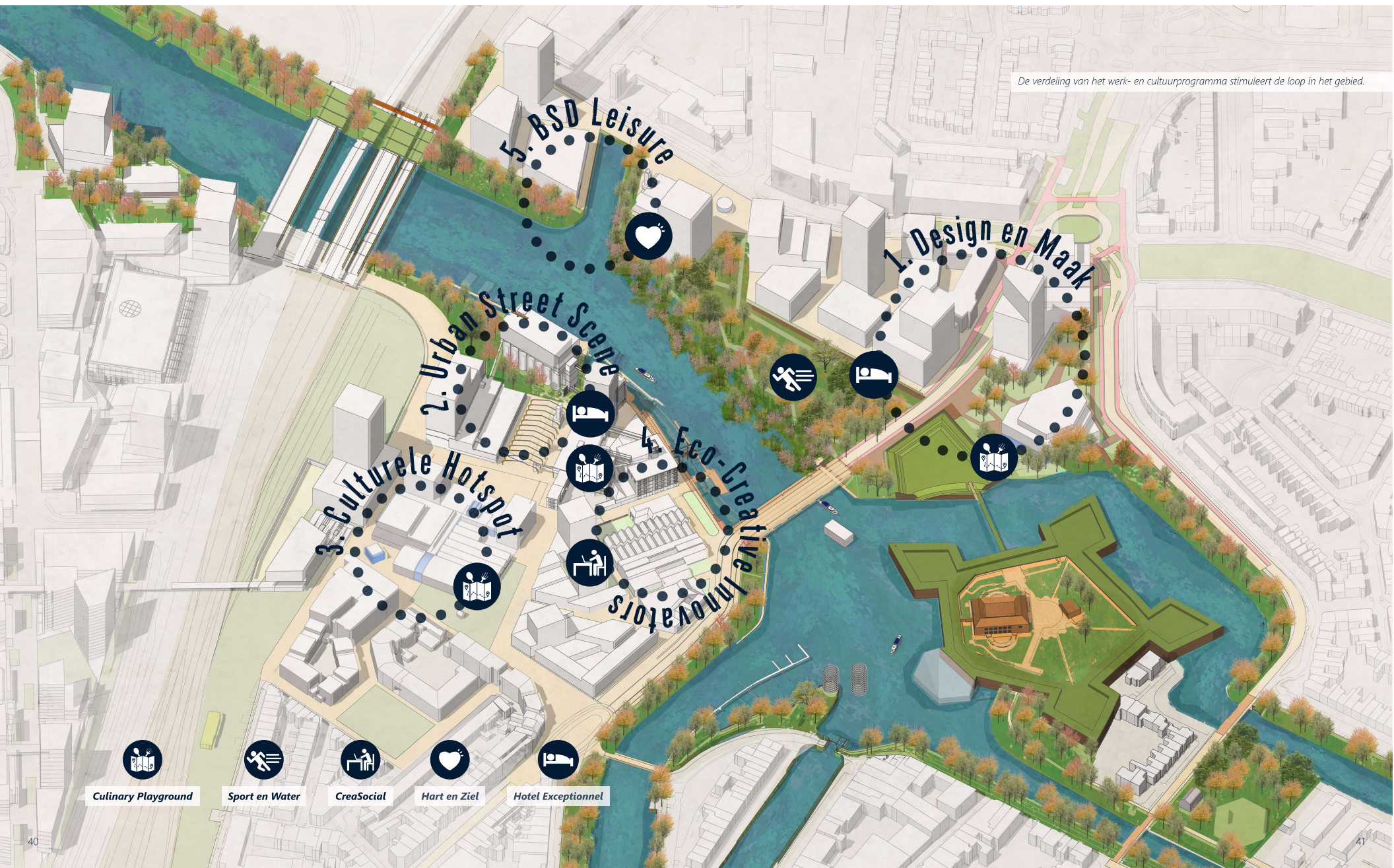
zwaartepunt: Ecofabriek



Special: events in de openbare ruimte

Het Ravelijn wordt ingericht als groen plein, een heerlijke plek om te luieren, picnicken ed. Er mogen een aantal keer per jaar ook evenementen plaatsvinden. Daarbij wordt gedacht aan culturele evenementen, muziekfestivals met livemuziek en als finish- of doorkomstplaats bij sportwedstrijden. Voorbeelden zijn Jazz in Duketown, Theaterfestival Boulevard, November Music, Bosch Parade, Foodtruckfestivals en festivals rond waterrecreatie, zoals Swim to Fight Cancer. Het beleid is vastgelegd in de Uitvoeringsregels Evenementenbeleid 2020. Die moeten ten behoeve van het Ravelijn worden aangevuld. Dit gebeurt in een participatief traject met omwonenden en evenementenorganisaties. Het opstellen van een specifiek locatieprofiel voor evenementen is hier een onderdeel van. Daarin staan randvoorwaarden op operationeel vlak, zoals het aantal evenementen per periode, bezoekersaantallen, mobiliteitsvraagstukken etc.

De verdeling van het werk- en cultuurprogramma stimuleert de loop in het gebied.



5. BSD Leisure

1. Design en Maak

2. Urban Street Scene

3. Culturele Hotspot

4. Eco-Creative Innovators

Culinary Playground

Sport en Water

CreaSocial

Hart en Ziel

Hotel Exceptionnel

het Gebiedsperspectief vertaald in drie oriëntaties voor de kwalitatieve invulling van het woonprogramma in de verschillende deelgebieden.

woonoriëntatie Inspirerend en Flexibel

De woning en directe woonomgeving vormen een proeftuin waarin de gebouwen, het programma en/of de gebruikers regelmatig veranderen. De gekste initiatieven krijgen hier een kans. Dat gaat meestal goed en soms mis. Geen dag is hetzelfde. De bewoners weten waar ze voor kiezen en kunnen tegen een stootje. Want zo nu en dan het ongemak van een festival, een lossende vrachtwagen of een lassende kunstenaar wegen op tegen het besef dat je hier het bruisende stadsleven opsnuift. Je verbeelding wordt permanent geprikkeld en daar krijg je juist energie van.

Koploper: Tramkade. De oriëntatie Inspirerend en Flexibel

geeft ook richting aan de deelgebieden Cultuurplein en Insteekhaven.

woonoriëntatie Ontmoeting en Verbinding

De woning en directe woonomgeving vormen een unieke ontmoetingsplek waar je je gezien voelt. Een echte community waarvoor je kiest. Als je hier komt wonen, kies je niet alleen voor het huis, maar ook voor deze manier van wonen, werken en cultuur beleven. Er zijn verschillende gemeenschappelijke ruimtes, binnen én buiten. De openbare ruimte is er voor de voetganger, fietser en om te spelen. Het is een plek waar je elkaar gemakkelijk ontmoet en een praatje maakt. Je helpt elkaar een handje als dat nodig is en staat open voor nieuwkomers. Want jouw buurtje biedt geborgenheid en is tegelijkertijd onderdeel van iets groters, een stedelijk netwerk van ontmoetingsplekken.



Koploper: Citadelpoort. De oriëntatie Ontmoeting en Verbinding geeft ook richting aan de deelgebieden Cultuurplein en IJzergietrij.

woonoriëntatie Bewust en Circulair

De woning en directe woonomgeving vormen een uitdrukking van je betrokkenheid bij een duurzame wereld, waarin zorgvuldig met schaarse hulpbronnen wordt omgegaan. De nieuwbouw genereert zo mogelijk meer energie dan ze zelf nodig heeft. Regenwater wordt opgevangen op groene daken en gebruikt om het toilet door te spoelen. Auto's en andere spullen worden gedeeld, sloopafval opnieuw gebruikt in de vorm van mooie innovatieve materialen met een nog mooier verhaal. Bewoners genieten van het ritme van de natuur langs de Dieze en het buitenleven met vrienden tijdens de lange zomeravonden.

Koploper: Ecofabriek. De oriëntatie Bewust en Circulair geeft ook richting aan de deelgebieden IJzergietrij en Insteekhaven.

Programma per deelgebied

De floor space index is een indicatie voor de bebouwingsdichtheid. Het wordt berekend door het totale bruto vloeroppervlak te delen door het oppervlak van het plangebied. De floor space index van de Bossche Stadsdelta is 0,8. Reken je het water niet mee, dan schommelt die rond 1,0. Dat is te vergelijken met het Paleiskwartier met dien verstande dat er in de Bossche Stadsdelta een groot Oeverpark gerealiseerd wordt. En dat heeft tot gevolg dat er op plekken waar wel gebouwd mag worden, sprake is van een hogere bebouwingsdichtheid.

Tramkade



17.000 tot 21.350 m² wonen (ca. 190-240 woningen)

De koploper voor de woonoriëntatie Inspirerend en Flexibel.

ca. 17.250 m² werken en cultuur

Het thuis van de Urban Street Scene en Eco-Creative Innovators en het zwaartepunt voor Culinary Playground (1.000-1.150 m²), CreaSocial en Hotel Exceptionnel.

Cultuurplein



15.575 tot 18.700 m² wonen (ca. 175-210 woningen)

De oriëntaties Inspirerend en Flexibel en Ontmoeting en Verbinding zijn inspiratie.

ca. 4.250 m² werken en cultuur

Het thuis van de Culturele Hotspot en Urban Street Scene.

Ecofabriek



57.850 tot 62.300 m² wonen (ca. 650-700 woningen)

De koploper voor de woonoriëntatie Bewust en Circulair.

ca. 7.250 m² werken en cultuur

Het thuis van Design & Maak en het zwaartepunt voor Culinary Playground (450-500 m²), Hart en Ziel en Hotel Exceptionnel.

Insteekhaven



22.500 tot 27.500 m² wonen (ca. 250-325 woningen)

De oriëntaties Inspirerend en Flexibel en Bewust en Circulair zijn inspiratie.

ca. 2.500 m² werken en cultuur

Het thuis van BSD leisure; ruimte voor Culinary Playground (50-100 m²).

IJzergieterij

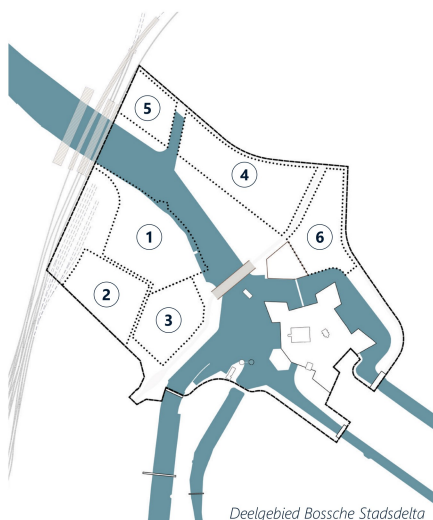


22.250 tot 26.700 m² wonen (ca. 250-300 woningen)

De oriëntaties Ontmoeting en Verbinding en Bewust en Circulair zijn inspiratie.

ca. 3.750 m² werken en cultuur

Het thuis van Design & Maak en de Eco-Creative Innovators; ruimte voor Culinary Playground (350-400 m²).



Citadelpoort



16.450 tot 17.800 m² wonen (ca. 185-200 woningen)

De koploper voor de woonoriëntatie Ontmoeting en Verbinding.

ca. 10.000 m² werken en cultuur

Thuis van Design & Maak; zwaartepunt voor Culinary Playground (500-550 m²).



Een oeverpark met oeverbos in het Zhongshan Shipyard Park, China.

DE BALANS

6. DUURZAAMHEID EN MILIEU

De Bossche Stadsdelta wordt een fijne leefomgeving waar mensen zich kunnen ontplooiën en die bijdraagt aan de duurzaamheidsambities van de stad: groen en klimaatbestendig, gezond, CO₂-neutraal, circulair en met duurzame mobiliteit. Daarna wordt ingegaan op een scala aan milieuaspecten en waarden die daar direct of indirect van invloed op zijn.

Groen en klimaatbestendig

De Bossche Stadsdelta moet zijn voorbereid op lange periodes van hitte, droogte en wateroverlast. Daarom komt er meer groen en wordt water vastgehouden dat in droge periodes voldoende wordt ververs. Het groen en water in het gebied creëren een robuuste, biodiverse natuurlijke structuur die goed met groenstructuren in de omgeving verbonden is. Het toekomstige Oeverpark is de sleutel, de missing link in de ecologische verbindingzones langs de Aa en de Dommel die via de Dieze in de Maas uitmonden. Natuurherstel langs doorgaande waterlopen biedt kansen voor een hele reeks zoogdieren, libellen, vlinders en amfibieën. De doelvegetatie is Kruidenrijk Grasland. Uiteindelijk is als we de otter, waterspitsmuis, kopvoorn, rivierprik, grote modderkruiper en de vroege glazenwasser en weidebeekjuffer (beide libellen) terugzien, dat zijn de ambassadeurs voor biodiversiteit in de Brabantse beekdalen. Natuurinclusieve voorzieningen in de nieuwbouw zijn een stimulans voor gebouwbewonende soorten, zoals vleermuizen, huismussen en zwaluwen.

Steden warmen steeds sneller op en zijn daarom gebaat bij verkoeling. We hanteren de 3-30-300 regel: 3 bomen



otter



kopvoorn, rivierprik en grote modderkruiper



waterspitsmuis



libellen



Gezond wonen naast het spoor in Science Park Amsterdam.

zichtbaar vanuit je woning, 30% van de openbare ruimte beschaduwd en 300 meter afstand tot een grote, groene, koele plek. De huidige fabrieksterreinen zijn volledig verhard; het aantal bomen is op een hand te tellen. Met de beoogde herontwikkeling wordt er zo'n 3 hectare groen en water toegevoegd. Daarmee wordt voldaan aan de groennorm die uitgaat van minimaal 15% van het plangebied groen. Ook wordt voldaan aan de eis uit de groenblauwe gebiedspaspoorten die uitgaat van minimaal 10% meer groen en water. Het Oeverpark op de locatie van het gezondheidscentrum en de bouwmarkt springt daarbij het meest in het oog. De breedte van het park voldoet ruimschoots aan het minimumvereiste van gemiddeld 25 meter voor de in te richten ecologische zone. De sloop en vergroening ter plaatse van de bestaande brug zet eveneens flink zoden aan de dijk. Daarnaast worden er in alle deelgebieden groene plekken en pleinen aangelegd en gaat het groen de hoogte in. Platte daken en grote gevelvlakken worden beplant en

dragen zo bij aan de verkoeling en biodiversiteit van het gebied. Bij de keuze van beplanting wordt voorkeur gegeven aan gebiedseigen en klimaatbestendige soorten die de biodiversiteit vergroten.

Het hemelwater wordt afgekoppeld van het rioolstelsel. Bij het afkoppelen geldt de voorkeursvolgorde: infiltreren, bovengronds bergen, ondergronds bergen. Afvoer op het aanwezige drukriool of op de aanwezige watergang is niet toegestaan. De bergingscapaciteit van hemelwater moet minimaal 70 mm per m² nieuw initiatief bedragen. Om verdroging van het groen te voorkomen, geldt bovendien een eis van minimaal 10 mm infiltratie (van de 70 mm) per m² nieuwe en vernieuwde verharding. Dit is hemelwater bij een normale regenbui. Bebouwing wordt bij voorkeur voorzien van een groen- of tuindak met een berging van minimaal 25 liter per m². Het vele oppervlaktewater wordt gekoesterd. Houd rekening met het sterk fluctuerende waterpeil en de beschermingszone van 5 meter breed langs de A-watgangen. Daar iets van plan? Overleg dan met het waterschap, zodat waterschade bij hoogwater en overstromingen voorkomen worden.

Gezond

De Bossche Stadsdelta draagt eraan bij dat je fysiek en mentaal goed in je vel zit. En je vindt er gemakkelijk aansluiting bij anderen. Een gezonde fysieke leefomgeving draagt bij aan de gezondheid van mensen door gezond gedrag te bevorderen en mensen tegen risico's te beschermen. In het Ontwikkelplan wordt daarom ingezet op:

Ontmoeten

Het stimuleren van samen bewegen en ontspannen in een stedelijk én groene omgeving.

Toegang

Het situeren van uiteenlopende voorzieningen op loop- en fietsafstand van de woning.

Comfort

Het aanleggen van groen dat wateroverlast beperkt en hittestress tegengaat.

Gezonde materialen

Het gebruiken van circulaire materialen die goed voor de mens en het milieu zijn.

Milieukwaliteit

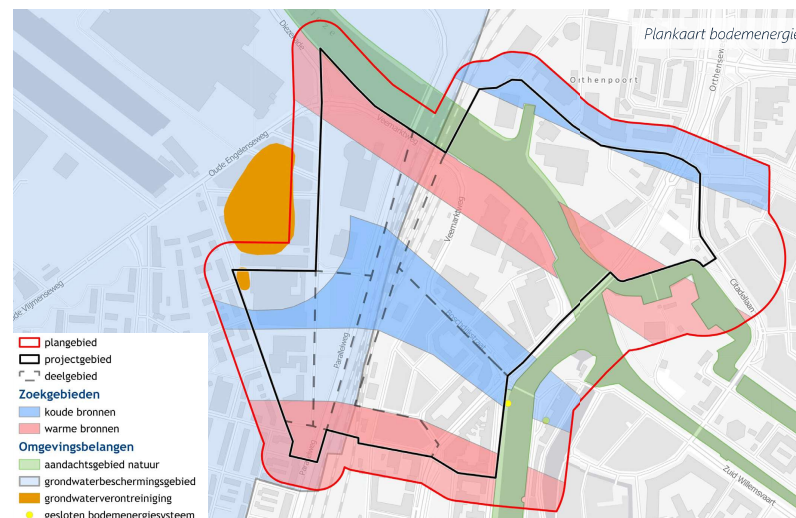
De basis op orde, je kunt er als het ware met de ramen open slapen.

CO₂-neutraal

De Bossche Stadsdelta wordt aardgasvrij. Nieuwbouw is zo zuinig mogelijk en in bestaande bouw wordt zoveel mogelijk energie bespaard. Bij nieuwbouw wordt geen fossiele energie gebruikt (BENG2=0%). Is er energie nodig, dan komt die van duurzame bronnen (BENG3=100%). Een kansrijk energiepakket bestaat uit zeer goede isolatie, warmteterugwinning uit ventilatielucht, warmte-koude opslag en zonnepanelen, aangevuld met regeneratie van WKO-bronnen uit oppervlaktewater of riothermie. Daarnaast zijn er

maatregelen nodig om het risico op oververhitting in nieuwbouw te beperken.

Voor de Noordelijke Spoorzone is een bodemenergieplan vastgesteld. Het doel van zo'n plan is het optimaal benutten van de bodem voor een duurzame energievoorziening met warmte en koude. Daarbij wordt rekening gehouden met bestaande bebouwing en gebruikers, zoals de Heineken, en met nieuwe ontwikkelingen. Het ongecoördineerd links en rechts aanleggen van warmte- en koudebronnen is niet efficiënt en kan tot conflicten leiden. Om een dergelijke 'wie het eerst komt, het eerst maalt' situatie te voorkomen, willen we inzetten op het toepassen van bodemenergie in de vorm van een collectief bodemenergiesysteem. Dit past bij een gefaseerde gebiedsontwikkeling, zoals die in de Bossche Stadsdelta is voorzien. Ook kleinere ontwikkelingen (tot circa 100 woningen of 10.000 m² overige functies) kunnen namelijk op zo'n 'gebieds-WKO' aansluiten en van een duurzame energievoorziening



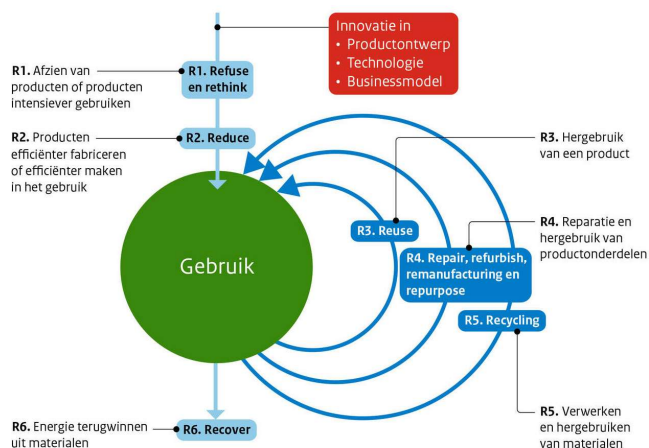
profiteren. Dat is belangrijk, want een zelfstandig open systeem zou voor dergelijke kleinere ontwikkelingen anders financieel niet haalbaar zijn.

In de provinciale Omgevingsverordening wordt gesteld dat de diepte van nieuwe bodemonerisystemen zich moet beperken tot de eerste scheidende laag, de natuurlijke barrière tussen het eerste en tweede watervoerende pakket. Voor de Bossche Stadsdelta betekent dat een diepte van circa 80 meter onder maaiveld. Het bodemonergieplan toont de zoekruimte voor warmtebronnen en die voor koudebronnen. Daarvoor is onderzoek gedaan naar verontreiniging van het eerste watervoerende pakket onder de voormalige vuilstort op de noordoever. Het resultaat is positief. Voor de zuidoever, de Kop van 't Zand, waren al eerder onderzoeken gedaan met een gelijk resultaat. De uitkomsten vormen de basis voor de verdere uitwerking. Dan zullen tevens de leidingtracés worden bepaald. Verder moet nog worden bekeken of de Dieze kan worden gebruikt als regeneratiebron in verband met het verwachte koudeoverschot. Dat gebeurt in overleg met het waterschap.

De initiatiefnemer moet, mede als gevolg van netcongestie, in een vroeg stadium nadenken over het energiesysteem en de aansluitingen die daarvoor nodig zijn. Eventuele trafostations, transportverdelstations en overige bovengrondse en ondergrondse voorzieningen van netbeheerders worden goed ingepast in de omgeving. Daarbij dient onder andere rekening gehouden te worden met geluid en elektromagnetische velden.

Zonne-energie op monumenten

Een deel van het gebied is beschermd stadsgezicht en er zijn monumenten. Verduurzaming mag niet ten koste gaan van monumentale waarden. De afdeling Erfgoed toetst en adviseert, in overleg met de Adviescommissie Omgevingskwaliteit, met betrekking tot mogelijke maatregelen op basis van het geldende beleid. Zonnepanelen kunnen op platte daken, op zijdakvlakken en achterdakvlakken worden geplaatst, mits niet zichtbaar vanuit het openbaar gebied. Zonnepanelen in het zicht zijn niet mogelijk, tenzij ze als een integraal onderdeel van het dak ontworpen zijn. Genereren deze maatregelen onvoldoende opbrengst, dan bieden Innovatieve en/of collectieve alternatieven wellicht uitkomst.



Circulair

Het Nationaal Programma Circulaire Economie geeft richting. Gebouwen worden zoveel als mogelijk circulair uitgevoerd, zowel bij nieuwbouw als bij renovatie. De gemeente heeft daarnaast het Convenant Schoon en Emissieloos Bouwen (SEB) getekend. Praktisch betekent dat er gebruik wordt gemaakt van de R-ladder: refuse en rethink, reduce, re-use, repair refurbish, remanufacture, repurpose, recycling and recover. In de Bossche Stadsdelta krijgt sloopafval en wellicht stortmateriaal een tweede leven. Nieuwe materialen zijn hernieuwbaar, biologisch, afbreekbaar en/of herbruikbaar. Indien hier niet aan voldoen kan worden, wordt dat gemotiveerd (circulair tenzij). De Milieu Prestatie Gebouwen (MPG) geeft aan wat de milieubelasting in de sloop-, bouw- en onderhoudsfase is. De grenswaarde is 0,8 per m² bruto vloeroppervlak voor een nieuwbouwwoning en 1,0 per m² bruto vloeroppervlak voor een kantoor of soortgelijk gebouw groter dan 100 m². Het streven is om meer dan de grenswaarde te bereiken. Maar let op: maatregelen die gunstig zijn voor BENG-indicatoren kunnen ongunstig uitpakken voor de MPG en omgekeerd. Voorbeelden zijn dikkere isolatie of zonnepanelen. Die verbeteren de energieprestatie, maar verslechteren de MPG. Keuzes dienen nader toegelicht te worden.

De initiatiefnemer maakt voor de desbetreffende ontwikkeling een materialenpaspoort. Daarin staat welke materialen in welke hoeveelheden worden toegepast en wat de impact ervan is. Dit met als doel om tot een circulaire bouw te komen. In daken, gevels, verhardingen en regenwatervoorzieningen worden in ieder geval geen uitlopende bouwmaterialen (zink, koper ed.) gebruikt.

Ook het gebruik van infiltratiekragen wordt afgeraden, omdat die het risico van extra microplastics in het water met zich meebrengen.

Duurzame mobiliteit

De luchtkwaliteit moet beter. Duurzame mobiliteit speelt daarbij een grote rol. Ook in de Bossche Stadsdelta wordt op schoon, slim en veilig vervoer ingezet. Het zuidelijke deel van het gebied valt per 2025 binnen een ZE-zone voor vrachtverkeer en bestelauto's. Het is de bedoeling dat op termijn ook het noordelijke deel daar onderdeel van uitmaakt. De openbare ruimte wordt het domein van voetgangers en fietsers. Bij de inrichting van straten en pleinen is er extra aandacht voor kwetsbare verkeersdeelnemers, zoals spelende kinderen en mensen met een beperking. De lus Citadellaan-Ortheneseweg-Brugplein wordt onderdeel van de binnenstadsring. De maximumsnelheid is daar, net als in de rest van het gebied, 30km/u. Bezoekers parkeren zoveel mogelijk in transferia. Rijden ze toch de stad in, dan parkeren ze in de nieuwe centrumgarage in Citadelpoort, de mobiliteitshub bij het Innovatie Kwartier Den Bosch of de parkeergarage Arena en lopen ze verder. Bewoners parkeren dichtbij huis. Het parkeren voor bewoners en werknemers wordt in panding opgelost, in kleinschalige mobiliteitshubs die in elk deelgebied te vinden zijn. Daar zijn laadvoorzieningen en kunnen bewoners gebruikmaken van deelmobiliteit. Bij nieuwe ontwikkelingen is minimaal 10% van de parkeerplaatsen voorzien van een laadpunt voor elektrische voertuigen. Dit geldt ook voor laadpunten voor de fiets.

Milieuaspecten en waarden

Het Ontwikkelplan Bossche Stadsdelta heeft in lijn met de Omgevingswet een plan-mer-beoordelingsprocedure doorlopen die in de bijlage te vinden is. Dit omdat het een lokaal, klein plan betreft, dat kaders stelt aan mogelijk mer-plichtige of mer-beoordelingsplichtige activiteiten en/of kan leiden tot negatieve milieueffecten op omliggende Natura2000-gebieden. Deze plan-mer-beoordeling is een beoordeling op hoofdlijnen die aansluit bij het abstractieniveau van het Ontwikkelplan. Onderdeel van de plan-mer-beoordeling is een passende beoordeling, aangezien het ontwikkelplan ontwikkelingen omvat die een kans op significante gevolgen op omliggende Natura 2000-gebieden met zich meebrengen. De conclusie van deze beoordeling is dat de ontwikkelingen naar verwachting niet tot aanzienlijke milieugevolgen leiden. Er treden geen wezenlijke negatieve effecten op of effecten kunnen afdoende worden beperkt/voorkomen door maatregelen. Het doorlopen van een plan-mer-procedure is voor dit Ontwikkelplan dan ook niet noodzakelijk.

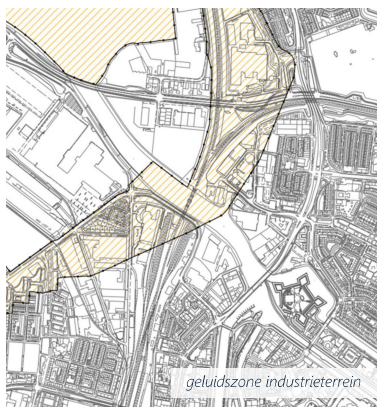
De milieuaspecten die in de Bossche Stadsdelta het zwaarste meewegen zijn: geluid, trillingen, externe veiligheid, natuur en stikstof en bodem. De aspecten bezonning en windklimaat worden in hoofdstuk 8 / Hoogbouw behandeld.

Geluid

Er wordt rekening gehouden met geluid van spoor, wegverkeer, industrie, milieubelastende activiteiten en evenementen.

Geluid van spoor en wegverkeer

Er zijn indicatieve geluidberekeningen uitgevoerd, gebaseerd op data van de spoorwegen en het wegverkeersnetwerk. Zo ontstaat er inzicht in de geluidsbelasting op gebouwen in de voorbeeldverkaveling uit dit plan. Op een aantal locaties is er sprake van een ontwerptechnische opgave om aan landelijke wetgeving en gemeentelijk beleid te kunnen voldoen:



Tussen het spoor en de insteekhaven vanwege geluid van het spoor.

Rond de Citadelpoort vanwege geluid van het wegverkeer op de Orthenseweg en in minder mate Citadellaan.

Tussen de Veemarktweg en Kaaihallen vanwege geluid van het spoor en wegverkeer.

Ter hoogte van de Verkadefabriek en Willem Twee vanwege geluid van het spoor.

Geluid dient bij het ontwerp van deze locaties een leidend principe te zijn om vergunningverlening mogelijk te maken. Dit in samenhang met een overschrijding van de grenswaarde spoorweglawaai op enkele toekomstige gebouwen en de vereiste dat er sprake moet zijn van een geluidsluwe gevel.

Geluid van industrie

De noordwesthoek van de Bossche Stadsdelta ligt in de geluidszone van het gezoneerde industrieterrein De Rietvelden, De Vutter, Het Ertveld. Bij de ontwikkeling van geluidsgevoelige bestemmingen op deze locatie kan er een ontheffing tot maximaal 55 dB(A) worden verleend. Uit de indicatieve geluidberekening blijkt dat de hoogste

geluidwaarde 53 dB(A) bedraagt, uitgaand van een volledige opvulling van de geluidszone. Dat betekent dat de bedrijven op het industrieterrein niet belemmerd worden. Voor de nieuwbouw in de noordwesthoek / Insteekhaven is er sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Daarnaast zijn de piekgeluiden door bedrijfsactiviteiten op het industrieterrein berekend. Deze worst case benadering laat zien dat het geluidsniveau ten hoogste 65 dB(A) bedraagt. Het gemeentelijk beleid gaat uit van maximaal 60 dB(A) in de nachtperiode. Er is maatwerk nodig om te kunnen beoordelen of de bedrijven milieubelastende activiteiten in de nachtperiode verrichten, wat het bronvermogen van de piekgeluiden is en hoe hoog de geluidsbelasting op geluidsgevoelige nieuwbouw zal zijn.

Milieubelastende activiteiten

Er wordt rekening gehouden met geluidsbelasting ten gevolge van milieubelastende activiteiten binnen en buiten het plangebied.

Binnen het plangebied

Voor initiatieven binnen de Bossche Stadsdelta geldt dat die de bedrijfsvoering van zittende ondernemers niet mogen belemmeren en dat er sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Een aantal milieubelastende activiteiten, zoals de bouwmarkt, zal op termijn verhuizen. Andere activiteiten blijven of krijgen een nieuwe locatie in het gebied, zoals het spooreplacement, het World Skate Center, de Verkadefabriek en Willem Twee. Daar komen in de toekomst het Design Museum, bedrijven in de design- en maakindustrie, horeca en overige activiteiten bij. Dat vraagt om nader geluidsonderzoek bij ieder initiatief met, indien nodig, geluidsreducerende maatregelen aan de bron, in de overdracht of bij de ontvanger (extra geluidswering gevel).

Het is niet de bedoeling dat er een 'Wie het eerst komt, het eerst maalt' situatie ontstaat. Dat betekent dat elk initiatief zal worden beoordeeld in het licht van het ruimtelijke en programmatische eindbeeld

in dit Ontwikkelplan. Het kan dus voorkomen dat een initiatiefnemer rekening moet houden met een aanpalende ontwikkeling die wel gepland, maar nog niet vergund is.

Buiten het plangebied

Het Ontwikkelplan Bossche Stadsdelta vormt geen belemmering voor de bedrijfsvoering van de Brabanthallen. Dat blijkt uit de geluidsberekening. Bovendien liggen er andere geluidsgevoelige gebouwen dichterbij die bepalend zijn. Voor incidentele bedrijfssituaties met hoge geluidsniveaus in de Brabanthallen zal per woningbouwontwikkeling een afweging worden gemaakt met betrekking tot de aanvaardbaarheid van de optredende (muziek) geluidsniveaus. Dit kan resulteren in het aanbrengen van aanvullende geluidswering.

Het Ontwikkelplan vormt eveneens geen belemmering voor de bedrijfsvoering van de hulpdiensten (politie, brandweer, ambulance) die ten noorden van de Vogelstraat gestationeerd zijn. De signalering van hulpdiensten kan echter irritatie veroorzaken. Er zal daarom in de vervolgfase specialistisch (geluids) onderzoek worden uitgevoerd. Daaruit kan blijken dat er aanvullende geluidswering aan de gevels van nieuwe woningen en andere nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen moeten worden aangebracht.

Geluid door evenementen

Op het Cultuurplein is ruimte voor kleine en medium evenementen tot 500 bezoekers. Op de Tramkade is ruimte voor medium evenementen van 750 bezoekers en incidenteel grote evenementen met muziekgeluid tot 2.500 bezoekers. Op het Ravelijn mogen incidenteel grotere evenementen tot 2.500 bezoekers plaatsvinden. Het effect hiervan is berekend. De conclusie is dat bestaande en nieuwe woningen hoge geluidsniveaus zullen ervaren. Om dat te beperken, zullen er in het kader van het Evenementenbeleid randvoorwaarden met betrekking tot aantal, type, duur, eindtijd, bronvolume, aandeel laagfrequent geluid en andere aspecten worden geformuleerd. In het verlengde daarvan zal vervolgens worden afgewogen of de nieuw te bouwen woningen

en andere geluidsgevoelige gebouwen extra geïsoleerd zullen gaan worden.

Samenvattend: het geluid per gebied

De Insteekhaven wordt voornamelijk belast door een combinatie van geluid van het spoor en industrie van het industrieterrein De Rietvelden. De hoogte van dat geluid bepaalt in hoge mate het stedenbouwkundige, architectonische en bouwfysische ontwerp op deze locatie, bijvoorbeeld in de vorm van een lange bebouwingswand met extra geluidsisolatie in de gevel aan het spoor. De Citadelpoort heeft te maken met het geluid van wegverkeer van de Orthenesweg en, in mindere mate, Citadellaan. Bij het ontwerp van de westelijke blokken op de Tramkade (Urban Street Scene) en het Cultuurplein (Kunstfabriek) moet rekening worden gehouden met geluid van het spoor, de Veemarktweg en geluid afkomstig van milieubelastende activiteiten, zoals het emplacement, het Works Skate Center, de Verkadefabriek en Willem Twee.

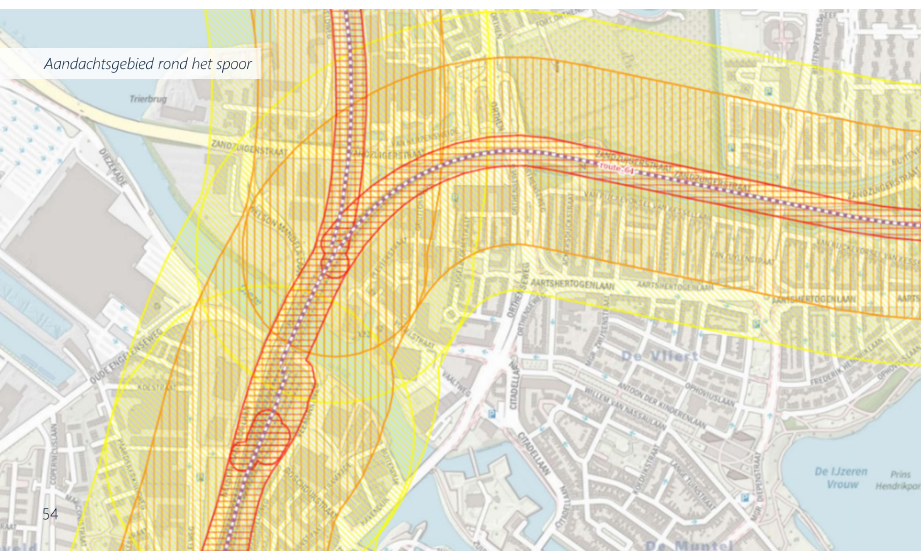
Trillingen

Bij nieuwbouw in deelgebieden Tramkade (locaties



trillingen: maatregelen wonen

- Geen
- Toetsing ontwerp
- Maatregelafweging
- Middelzware maatregelen
- Zware maatregelen



Kaaihallen en Grondstoffensilo's), Cultuurplein en Insteekhaven dient rekening te worden gehouden met trillingen van het spoor. Dat kan gevolgen hebben voor de constructie van het gebouw, zoals het toepassen van stijve vloeren met een hoge resonantiefrequentie, het toepassen van extra verticale stabiliteitswanden en het zorgdragen voor een regelmatige structuur van de constructie. Kiest de architect toch voor een onregelmatige structuur met een atrium, grote uitkragingen of iets dergelijks, dan moeten er lokaal verstijvingen worden aangebracht.

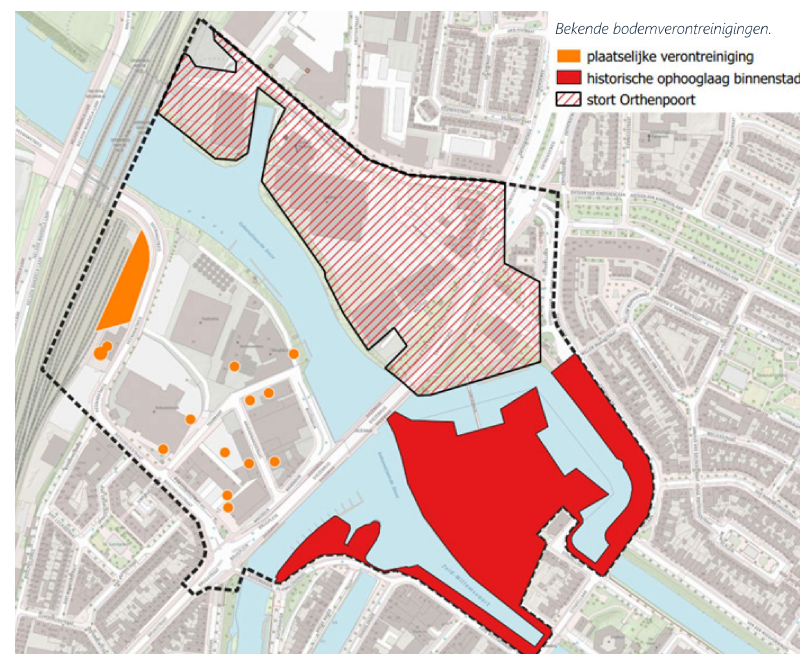
Externe veiligheid

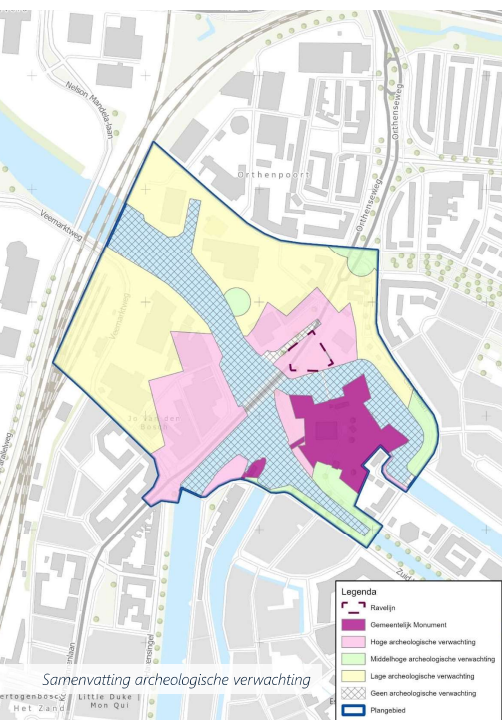
Het westelijke deel van het gebied ligt binnen brand-, explosie- en gifwolk aandachtsgebieden die

samenhangen met het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor. Het brandaandachtsgebied is de zone 30 meter van het spoor. Daarbinnen mogen geen (zeer) kwetsbare en beperkt kwetsbare verblijfsgebouwen worden gerealiseerd. Het explosieaandachtsgebied en het gifwolkaandachtsgebied liggen op respectievelijk 200 en 1.500 meter van het spoor. Daarbinnen moeten, in overleg met de gemeente en de Veiligheidsregio, passende maatregelen worden getroffen om te komen tot een voldoende beschermingsniveau. Denk daarbij aan de toepassing van scherfvrj glas binnen het explosieaandachtsgebied.

Bodem en ondergrond

De kwaliteit van de bodem varieert binnen het gebied.





De historische ophooglaag van de binnenstad, met het bekende verontreinigingsbeeld, strekt zich uit tot onder de Citadel en de Citadellaan. Op de noordoever van de Dieze bevindt zich de voormalige stort Orthenpoort. Deze stort is afgedekt met een leeflaag met schone grond, maar het oude stortlichaam hieronder (bestaande uit verontreinigde grond vermengd met afval) is nog aanwezig tot grote diepte. Ook ter plaatse van de Citadelpoort is de bodem onder een schone leeflaag tot grote diepte verontreinigd. De zuidoever (Kop van 't Zand) is in het verleden opgehoogd met schoon zand, maar kent plaatselijke verontreinigingen als gevolg van de lange periode met bedrijfsactiviteiten die hier plaatsvonden.

Met name ter plaatse van de voormalige stort vormt de bodemkwaliteit een aandachtspunt. Met de huidige Omgevingswet is de gemeente bevoegd gezag met betrekking tot het in stand houden van de leeflaag en

(sanerings)ingrepen in het stortlichaam. Afhankelijk van de toekomstige inrichting en grondbalans zal verder onderzocht moeten worden hoe op een economisch efficiënte en milieuhygiënisch verantwoorde wijze met het stortmateriaal wordt omgegaan. Hierbij kan gedacht worden aan afvoeren, maar ook aan het binnen de contouren van de oude stort herschikken van het materiaal. Gezien de ouderdom van de stort wordt verwacht dat er vooral grond, puin en wat metalen vrijkomen. Materialen die wellicht deels kunnen worden hergebruikt. Er wordt verwacht dat de aard van het stortmateriaal sterk varieert, zowel in samenstelling als kwaliteit. Per project / initiatief zal dan ook onderzocht moeten worden wat de lokale samenstelling en kwaliteit is van het stortmateriaal en wat de mogelijkheden zijn voor hergebruik.

Het is druk in de ondergrond en het zal daar met de aanleg van bijvoorbeeld een waterberging, parkeergarages en kabels & leidingen alleen maar drukker worden. Daarom zal er een verkenning worden uitgevoerd met als doel om de ondergrondse ruimte te ordenen, zodat korte termijn initiatieven doorgang kunnen vinden en lange termijn ontwikkelingen niet belemmerd worden. Daarnaast wordt er gekeken hoe de chemische, fysische en biologische kwaliteit van de ondergrond verbeterd kan worden, zodat de bodem weer meer als een spons gaat werken. Dat draagt onder andere bij aan de wateropvang en de vitaliteit van de beplanting in het gebied.

Archeologie

De hoge archeologische verwachting geldt voor sporen van de vestingwerken. De middelhoge verwachting geldt voor sporen van bewoning en twee sluizen. De lage verwachting geldt voor het overige gebied dat vroeger laag en in het water lag.

De Citadel en het tracé van de tweede stadsmuur zijn archeologische gemeentelijke monumenten waar bodemingrepen niet zijn toegestaan. Het Ravelijn is in 2008 zo goed mogelijk in kaart gebracht. De flankmuur is deels nog zichtbaar en beschermd als bovengronds gemeentelijk monument. De kans bestaat dat een

deel van de flankmuur is afgebroken en hergebruikt als kademuur in de insteekhaven. Voor dat specifieke onderdeel geldt dat er een archeologische verwachting is. Voor het water zelf geldt dat niet, omdat de bodem daar geheel verstoord is.

Ook ter hoogte van de Havendwarsstraat was een ravelijn gesitueerd. Hiervan zijn vermoedelijk nog sporen aanwezig. De exacte locatie is nog niet archeologisch onderzocht.

Natuur en stikstof

De waterlopen en oevers in de Bossche Stadsdelta zijn onderdeel van Natuurnetwerk Brabant / Natuurnetwerk Nederland. Ontwikkelingen in en rond het natuurnetwerk moeten bijdragen aan behoud, herstel en versterking van ecologische waarden. De aanleg van het Oeverpark is in dat licht een grote stap. Maar natuurbehoud gaat verder. De Bossche Stadsdelta valt binnen de invloedssfeer van het Natura 2000-gebied Vlijmens Ven, Moerputten en Bossche Broek. De sloop-, aanleg- en gebruikersfase van het project mogen geen significante negatieve gevolgen op de instandhoudingsdoelstellingen van de Natura 200-gebieden hebben. Een berekening met het rekeninstrument AERIUS Calculator moet uitwijzen of de stikstofdepositie, conform de huidige wet- en regelgeving, beneden de 0,00 mol N/ha/jaar blijft. Blijft het meer, dan dienen er mogelijke oplossingen te worden onderzocht. De provincie zal uiteindelijk beoordelen of de ontwikkeling van projecten in de Bossche Stadsdelta een aantasting van het Natura 2000-gebied betekent. De provincie is het bevoegd gezag om, op basis van een positief resultaat, vergunning te verlenen.

Voor meer achtergronden:

- 2024 Geluidstudie spoorweglawaaï en wegverkeerslawaaï Bossche Stadsdelta
- 2024 Optredende geluidniveaus Bossche Stadsdelta t.g.v. industrielawaai
- 2024 Geluidstudie Bossche Stadsdelta, Trillingsonderzoek Bossche Stadsdelta Versie 2.0
- 2024 Geluidnotitie Bossche Stadsdelta geluidbelasting Brabantshallen
- 2024 Geluidstudie evenementen Bossche Stadsdelta



Het accent verschuift naar lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit.

DE BALANS

7. BEREIKBAARHEID

De bereikbaarheid van de Bossche Stadsdelta is nauw verweven met die van de binnenstad. Bosschenaren hechten aan de toegankelijkheid en leefbaarheid van hun binnenstad. Het toevoegen van duizenden woningen in de Noordelijke Spoorzone mag daar geen afbreuk aan doen. Het accent in de bereikbaarheidsambitie van de Brede Binnenstad verschuift naar lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit (STOMP). De binnenstad blijft goed bereikbaar voor gemotoriseerd bestemmingsverkeer, maar doorgaand autoverkeer wordt via de doorstroommassen om de binnenstad geleid. In de openbare ruimte ontstaat op die manier meer ruimte voor lopen en fietsen.

Lopen

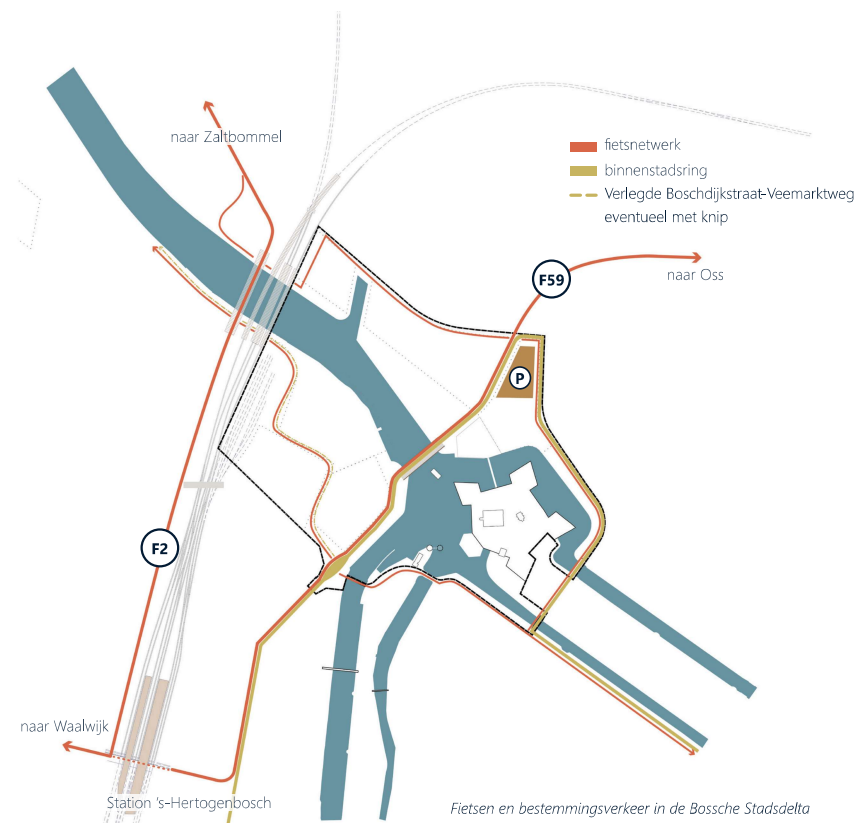
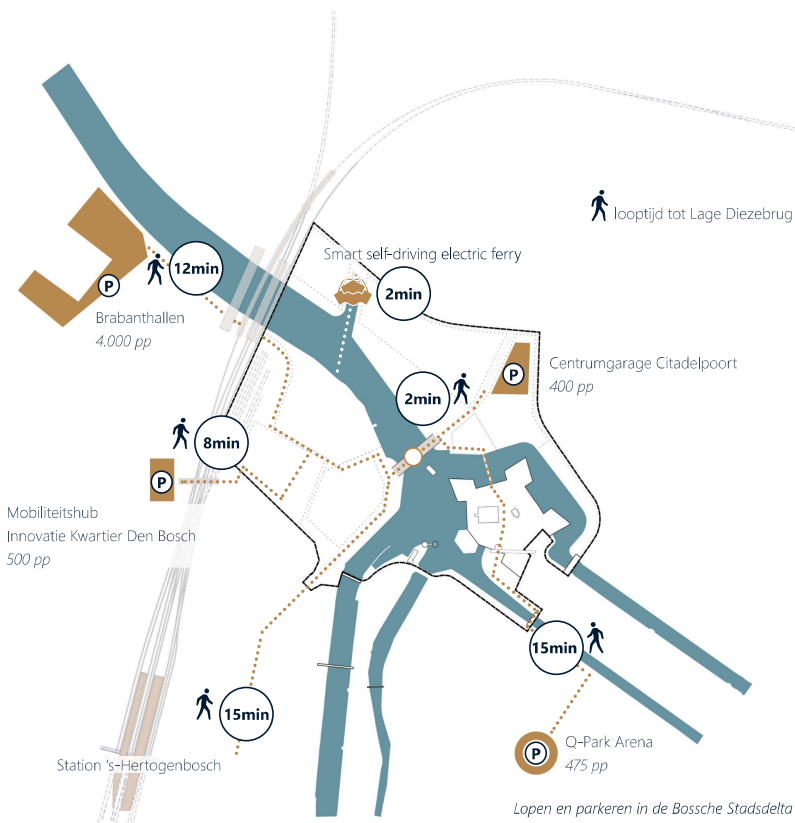
De Bossche Stadsdelta ligt op loopafstand van het station en de historische binnenstad. Toch zie je er betrekkelijk weinig voetgangers op straat. Dat komt vooral door de vele barrières. De ontwikkeling van het gebied brengt daar verandering in. De Orthenseweg en Hoge Diezebrug, nu nog barrières, worden onderdeel van de binnenstadsring. De nieuwe inrichting past bij een veilige, gemakkelijk over te steken 30km/u straat. De

reconstructie en herinrichting van het Brugplein vormt een goede loop- en fietsverbinding richting de historische binnenstad. Daar komt bij dat er op de Lage Diezebrug, die de huidige Hoge Diezebrug vervangt, veel meer ruimte voor voetgangers en fietsers is. Andere structurele maatregelen zijn de verbinding over het spoor en de aanleg van het Oeverpark. De eerste verbindt de Bossche Stadsdelta met het Innovatie Kwartier Den Bosch. De tweede maakt een Rondje Waterplein mogelijk.

Het Rondje Waterplein is onderdeel van een fijnmazig, recreatief voetgangersnetwerk dat de Bossche Stadsdelta dooradert. De bedoeling van dat netwerk is niet om zo snel mogelijk van A naar B te komen. Het is veeleer een verlengstuk van de historische binnenstad, waar je slentert, het verhaal van de stad ervaart, mensen ontmoet. We noemen dat Bossche routes. Die worden met zorg geprogrammeerd, zodat je telkens van de ene naar de andere bijzondere, levendige plek loopt. Of rolt, want de Bossche routes zijn ook geschikt voor mensen met een beperking. Die ambitie vraagt om een extra verbinding ter hoogte van de Insteekhaven. Dat hoeft niet nog een brug te zijn. Een smart self-driving electric ferry, zoals die nu reeds in Stockholm en Trondheim varen, volstaat.

's-Hertogenbosch

De Bossche Stadsdelta ligt op loopafstand van het station.



Fietsen

De stad groeit en het fietsverkeer dus ook. Dit vraagt om een schaa sprong in het fietsnetwerk. De Bossche Stadsdelta ligt tussen twee snelfietsroutes die van noord naar zuid lopen. De ene gaat over de Lage Diezebrug, de andere over de Royal Welshbrug ten westen van het spoor. Door het gebied lopen ook twee oost-westconnecties. De route van de Zuid-Willemsvaart, via de Verlegde Boschdijkstraat, naar de Veemarktweg loopt ten zuiden van de Dieze. De route van de Citadellaan, via de Vogelstraat, naar de Nelson Mandelalaan loopt daar ten noorden van. Die laatste route is mogelijk dankzij een kortsluiting langs het water onder de spoorbruggen. Nood- en hulpdiensten mogen deze verbinding ook gebruiken.

De schaa sprong in het fietsnetwerk heeft niet alleen betrekking op het aantal routes, maar ook op de breedte van fietspaden, kruispuntoplossingen en het aantal fietsenstallingen. Bewoners en werknemers van het gebied stallen inpandig. Is er sprake van bezoekers, dan worden er openbare fietsenstallingen gerealiseerd. Dat kan kleinschalig zijn, en voor de deelgebieden Tramkade / Cultuurplein en Citadelpoort zijn daarvoor ook grotere centrale stallingen in beeld.

Openbaar vervoer

Het busstation naast station 's-Hertogenbosch fungeert als spin in het web voor het stedelijke en regionale busnetwerk. Aangezien er meer busroutes uit de

historische binnenstad worden verplaatst, loopt de hoofdroute voor de bus in de toekomst over de Lage Diezebrug. Bij de Citadelpoort komt een halte voor onder andere museumbezoekers. Bezoekers met een beperking kunnen bovendien gebruik maken van de Blauwe Engelenbus. Ook bij de bussen is de transitie naar elektrische voertuigen zichtbaar. Tegen 2030 zijn alle bussen hierdoor stiller en schoner.

Deelmobiliteit

Verspreid door het gebied, komen er vaste locaties voor deelfietsen en -scooters. Het is aan ontwikkelende partijen om deelfietsen aan te bieden. De gemeente

adviseert om daarvoor een samenwerking met elkaar aan te gaan, wellicht aangevuld met één van de aanbieders die al in de stad actief is. Het aanbieden van deelfietsen is niet verplicht, maar kan (dure) parkeerruimte uitsparen. Een reductie van de parkeernorm behoort dan in principe tot de mogelijkheden, mits het deelconcept in langjarige contracten geborgd is.

Autoverkeer

In het bestuursakkoord staat dat de binnenstad bereikbaar moet blijven voor bestemmingsverkeer, terwijl doorgaand verkeer via de doorstroombaan van de binnenstad wordt geleid. De gemeenteraad heeft in 2023 verzocht om een studie te doen naar

het verder terugdringen van doorgaand verkeer op de binnenstadsring, bijvoorbeeld in de vorm van één of meer knippen. De raad heeft verder verzocht om te onderzoeken welke andere maatregelen denkbaar zijn om hetzelfde effect te bereiken.

De Verkeersstudie Brede Binnenstad laat zien dat enkel het verlagen van het snelheidsregime van 50 naar 30 km/u, in combinatie met een straatinrichting die daarbij past, onvoldoende effect sorteert. Er zijn aanvullende maatregelen nodig om het gros van het doorgaand verkeer van de binnenstadsring te krijgen. Als doelmatige oplossingsrichting wordt onderzocht om van de ringstructuur een inrikersysteem te maken. De oplossingsrichting met inrikers zorgt voor een forse afname van autoverkeer op de binnenstadsring, zonder de primaire bereikbaarheid aan te tasten. Het autoverkeer bereikt in dat geval haar bestemming, bijvoorbeeld de eigen woning of een parkeergarage, via

die ene specifieke inrikker. Verplaatsingen dwars door of direct langs de binnenstad zijn in dat geval niet meer mogelijk. Dergelijk verkeer wordt via de doorstroomassen omgeleid. Fietzers, openbaar vervoer en nood- en hulpdiensten kunnen overigens wel van de interne verbindingen gebruik blijven maken.

Onderdeel van deze oplossingsrichting is het afsluiten van de Stationtunnel en de Boschdijkstraat-Veemarktweg voor gemotoriseerd verkeer. De Zandzuigerstraat, Vlijmenseweg en Randweg blijven over als oost-westverbindingen.

Het effect op de Bossche Stadsdelta is positief. De oplossingsrichting garandeert een goede primaire bereikbaarheid. En door het omleiden van doorgaand verkeer, neemt de verkeersintensiteit op de Orthenseweg / Lage Diezebrug en de Boschdijkstraat-Veemarktweg sterk af. Dat komt de inpassing van deze routes in

het stedelijk weefsel ten goede. Het ruimtebeslag van wegen vermindert, dus meer ruimte voor verblijfsruimte en groen. De oversteekbaarheid verbetert en er zijn positieve effecten op de geluidshinder, luchtkwaliteit e.d. Het wordt bovendien mogelijk om de kruising van de Citadellaan, Orthenseweg en Vogelstraat om te vormen tot een verkeersveilige rotonde. Dat is in de huidige situatie, met hoge tot zeer hoge verkeersintensiteiten, lastig te doen.

Parkeren

De Bossche Stadsdelta ligt binnen de geregeerde parkeerzone 1B Spoorzone. Bewoners en medewerkers van bedrijven parkeren niet op straat, maar in inpassende mobiliteitshubs die in elk van de deelgebieden te vinden zijn. In de hubs is ruimte voor zowel de eigen auto, als voor deelvervoer. Voor bewoners, medewerkers en bezoekers met een fysieke beperking worden er in de openbare ruimte parkeerplaatsen aangelegd, zodat de loopafstand voor hen acceptabel blijft.

Bezoekers parkeren in transferia en rijden met de bus naar hun bestemming. Rijden ze toch de stad in, dan parkeren ze in de nieuwe centrumgarage in Citadelpoort, de grote mobiliteitshub bij het Innovatie Kwartier Den Bosch of de parkeergarage Arena en lopen of fietsen ze verder. Dat onderstreept nog eens het belang van het fijnmazige voetgangersnetwerk dat wordt aangelegd. De centrumgarage krijgt een capaciteit van ongeveer 400 plekken en is, zoals de naam al zegt, bedoeld voor bezoekers van de binnenstad en voor bewoners en medewerkers van Citadelpoort. Het vervangt deels de Tolbruggarage die in 2027 sluit.

Bezoekers van de Verkadefabriek en Willem Twee parkeren in de mobiliteitshub dat op een paar minuten lopen aan de overkant van het spoor ligt. De planning en aanleg van de verbinding over het spoor kosten echter tijd. De omgeving van de Verkadefabriek zal waarschijnlijk eerder tot ontwikkeling worden gebracht. Dit betekent dat er voor de tussenperiode een tijdelijke parkeeroplossing ter overbrugging wordt gerealiseerd.

Gedacht wordt aan het gebruik van de centrumgarage Citadelpoort en het tijdelijk medegebruik van de mobiliteitshub op de Trankade die verder voor bewoners en medewerkers van dat gebied bedoeld is.

Laden & lossen

Het gebied ten zuiden van de Dieze valt binnen de ZE-zone voor vrachtverkeer en bestelauto's. Dit stelt eisen aan het type vervoer dat hierbinnen mag rijden. Het is de ambitie om de ZE-zone op termijn naar de noordoever uit te breiden.

Laden & lossen mag alleen op aangegeven plekken in de openbare ruimte. Mocht dat in de praktijk niet goed functioneren, dan kunnen er aanvullende maatregelen (venstertijden, selectief toegangsregime e.d.) worden ingevoerd.



Het ruimtebeslag van wegen vermindert, dus meer ruimte voor verblijfsruimte en groen.

Voor meer achtergronden:

- 2018 Actualisatie Bereikbaarheidsstrategie
- 2019 Strategie Elektrisch rijden en laden
- 2020 Actieplan Duurzame Mobiliteit
- 2021 Nota Parkeernormering
- 2021 Aanpak Deelmobiliteit
- 2021 Aanpak Zero Emissie Stadslogistiek 's-Hertogenbosch
- 2023 Rib Bestemming Brede Binnenstad



Wonen en groen zijn yin en yang, het één kan niet zonder het ander.

DE BALANS

8. HOOGBOUW

In de Bossche Stadsdelta wordt een stedelijk programma met een mix van wonen, werken, cultuur en andere voorzieningen gerealiseerd. Dat mag niet ten koste van het groen en water gaan. Sterker nog, in het gebied wordt veel groen en water toegevoegd. De realisering van het grote, onbebouwde Waterplein met het nieuwe Oeverpark brengt met zich mee dat op plekken waar wel gebouwd mag worden, de bebouwingsdichtheid wat hoger is. Dat gebeurt afwisselend met lage, middelhoge en hoge gebouwen. Hoger dan 25 meter? Dan wordt het hoogbouw genoemd.

Compositie van hoogbouw

In de Nota Hoogbouw staat dat hoogbouw kan bijdragen aan het versterken van stedenbouwkundige en landschappelijke lijnen in de stad. De Dieze is zo'n lange lijn. Voor beide oevers geldt een bouwhoogte tot 60 meter. Dat is in het Gebiedsperspectief Bossche Stadsdelta verhoogd tot 70 meter.

Langs de rivier

Het Molengebouw bepaalt de compositie van hoogbouw op de zuidoever. Sta je op de Wilhelminabrug, Orthenbrug en Lage Diezebrug, dan moet je van het vrije zicht op het Rijksmonument kunnen blijven genieten. Er komt daarom maar één hoogteaccent tot 35 meter bij de IJzergieterij. De hoogbouw op de Tramkade staat, vanaf het water gezien, achter het Molengebouw. De toren ter plaatse van de Meeldoseerinstallatie springt het meest in het oog. Dat wordt een 'cultuurtoren' van 50 meter hoog die het vrije, experimentele karakter van de Tramkade uitdrukt. Bovenop de grondstoffensilo's mag een structuur

tot 35 meter worden geplaatst. De nieuwbouw op de plek van de Kaaihallen loopt geleidelijk op tot 50 meter. Die vormt de opmaat naar de tegenovergelegen Kunstfabriek die, met een toren van 70 meter, de verbinding naar het Innovatie Kwartier Den Bosch markeert.

De Ecofabriek bepaalt het silhouet op de noordoever van de Dieze. Ook deze nieuwe fabriek wordt een compositie van lage, middelhoge en hoge gebouwen. Er komen maximaal vijf torens die allemaal verschillend zijn, ook in hoogte. De torens aan de Vogelstraat zijn ongeveer 35 meter, die aan het Oeverpark 50 meter. Een toren van 70 meter vormt het onbetwiste middelpunt. Deze laatste toren is onderdeel van een reeks die verder uit een toren bij de Insteekhaven en een toren bij de Citadelpoort bestaat. Ze hebben ongeveer dezelfde hoogte en staan, vanaf het water gezien, in de tweede lijn. De toren bij de Insteekhaven verbeeldt de stap richting Ertveldplas. De toren bij de Citadelpoort staat bij de Lage Diezebrug en werkt als oriëntatiepunt voor bezoekers die de stad vanuit het noorden binnenrijden. Een bebouwingsaccent van 35 meter markeert het begin van de groene as door De Muntel die aan de andere kant door de Amazones beëindigd wordt.

Langs het spoor

De compositie van hoogbouw strekt zich tot over het spoor uit. Op het EKP-terrein Noord verrijzen torens en ook in de studies voor het Innovatie Kwartier Den Bosch komt hoogbouw voor. Zo ontstaan er twee hoogbouwlijnen: Langs de rivier en Langs het spoor. Je zou de kruising van beide lijnen, ter hoogte van de Insteekhaven, kunnen aangrijpen om een extra hoge toren tot 100 meter te realiseren. In het Ontwikkelplan



wordt dat nog niet mogelijk gemaakt. Zou een marktpartij hier toch aan willen beginnen, dan moet zij in het kader van het Gebiedspaspoort Insteekhaven aantonen dat zo'n ontwikkeling positief uitpakt voor het beeld en functioneren van deze locatie.

Toolbox Hoogbouw

In de Nota Hoogbouw staan tien punten waaraan torens getoetst worden en die in het later op te stellen Gebiedspaspoort per deelgebied terug moeten komen.

1. De slankheidsbepaling

Slankheid is belangrijk, zeker voor torens die hoger zijn dan 50 meter. Dat wordt uitgedrukt in een slankheidscoëfficiënt: de hoogte van de toren gedeeld door de grootste breedtemaat van de footprint van

de toren. De slankheidscoëfficiënt moet minimaal 2,2 en bij voorkeur 2,6 of meer bedragen. Een toren van 70 meter is dan 27 tot 32 meter breed. De regel is lastig hanteerbaar bij torens die uit een brede onderbouw oprijzen. Het is in dat geval verstandig om de slankheidscoëfficiënt vanaf 25 meter hoogte toe te passen, vanaf waar we over hoogbouw spreken. Dat staat garant voor een slanke beëindiging van de toren.

2. Maatwerk

Elke toren wordt zorgvuldig in het bestaande én toekomstige stedelijk weefsel ingepast. De twee hoogbouwlijnen Langs de rivier en Langs het spoor geven richting, maar zijn voor een exacte locatiebepaling nog niet voldoende. Op de zuidoever is er daarom gebruikgemaakt van de Gebiedshistorische verkenning Bossche Stadsdelta en de Cultuurhistorische verkenning



Fabriekscapex Koudijs. Die vormen de analyse op basis waarvan de hoogbouw op en rond de Tramkade gesitueerd is. Ook de torens op de noordoever zijn allesbehalve footloose. Ze staan in de as van de Orthenesweg, markeren de Lage Diezebrug en verwelkomen treinreizigers die de stad binnenrijden. Daarnaast zijn er torens die de ruimtelijke en maatschappelijke betekenis van een plek accentueren. De toren bij de Moskee Arrahma is daarvan wellicht het meest sprekende voorbeeld.

3. Silhouet

De visuele impact van hoogbouw wordt beoordeeld vanuit het gebied zelf, vanuit de aangrenzende

historische binnenstad en vanuit nabijgelegen wijken zoals 't Zand, De Muntel en Orthenpoort. Binnen de Bossche Stadsdelta is het vrije schotveld van de Citadel maatgevend. Dat wordt, met de aanleg van het Oeverpark, verbreed. De torens op de beide oevers zijn zodanig gesitueerd dat zij het vrije, verbrede schotveld begeleiden. Verder zijn het zicht vanaf de Lage Diezebrug, vanuit de Tramkade en in de kromming van de Vogelstraat belangrijk. Vanuit de historische binnenstad is het zicht op het Molengebouw maatgevend. Die beperkt de bouwhoogte op en rond de IJzergietarij. De Citadelpoort staat naast het beschermde stadsgezicht van De Muntel. Dat is een extra reden om die toren vanuit verschillende gezichtshoeken te beoordelen.

De visuele impact van hoogbouw wordt ook van verderaf getoetst. In de Nota Hoogbouw staat dat het daarbij vooral om de visuele 'schaduw' (zichtzone) van de Sint Jan gaat. Die loopt van noordoost naar zuidwest, net langs de Bossche Stadsdelta.

4. Architectuur

Hoogbouw heeft vaak een generiek en ietwat patserig karakter. Beroemde 'starchitects' ontwerpen min of meer dezelfde torens voor de Zuidas, in Londen of Dubai. De torens in de Bossche Stadsdelta moeten bij 's-Hertogenbosch horen en iets over het wonen, werken en de cultuur in de Bossche Stadsdelta vertellen. Ze krijgen een klassieke geleiding in de opbouw: plint,

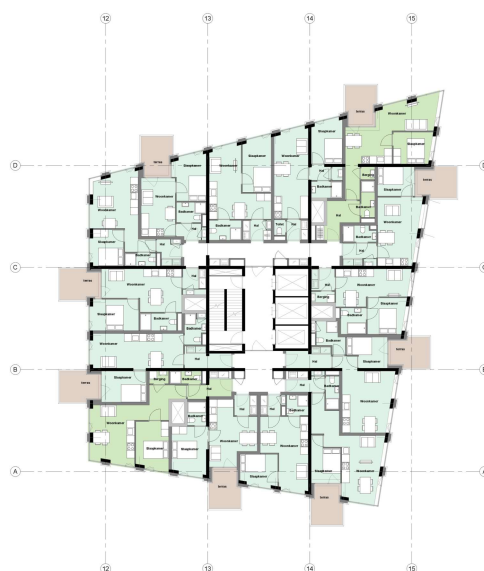
middendeel en beëindiging. Ze boeien van veraf en hebben een geraffineerde schoonheid van dichtbij. Het gevelontwerp kenmerkt zich door reliëf, een behoorlijke mate van textuur en perfecte afwerking. Het leven gaat niet achter een glanzende, nietszeggende gevel schuil. Integendeel, je ziet de variëteit aan bewoners die er wonen, werken en plezier maken. Goede hoogbouw is goed voor mens, plant en dier, dus natuurinclusief. Voorzieningen voor duurzame energieopwekking en waterberging vormen een integraal onderdeel van de architectuur.

5. De beëindiging van het gebouw

De top bepaalt mede het silhouet. Deze 'vijfde gevel'



Een mix van sociaal en middenhuur in de Grotius toren, Den Haag



moet daarom meer zijn dan een optelsom van technische ruimtes. Gebruik het dak bijvoorbeeld als groene, collectieve buitenruimte waar de bewoners van het uitzicht genieten.

6. De plint van het gebouw

De plint van een toren bestaat bij voorkeur uit meerdere lagen en herbergt stedelijke functies die bijdragen aan een levendige openbare ruimte. De begane grond heeft een vrije hoogte van minimaal 3,5 meter. Zo wordt voorkomen dat het gebouw lijkt weg te zakken in het maaiveld.

7. De omgevingskwaliteit

Het ontwerp van de toren en van de inrichting van het maaiveld rondom de toren zijn yin en yang. Het leven in de plint en aangrenzende buitenruimte gaat naadloos in elkaar over. Parkeren gebeurt in gebouwde voorzieningen die geen wissel op de beleving en sociale veiligheid van de openbare ruimte trekken. Logistiek (afval ed.) wordt in pandig opgelost.

8. Milieu-aspecten

De Nota Hoogbouw uit 2003 is op dit punt achterhaald. Dit onderdeel is beschreven in hoofdstuk 6 / Duurzaamheid en Milieu in het Ontwikkelplan.

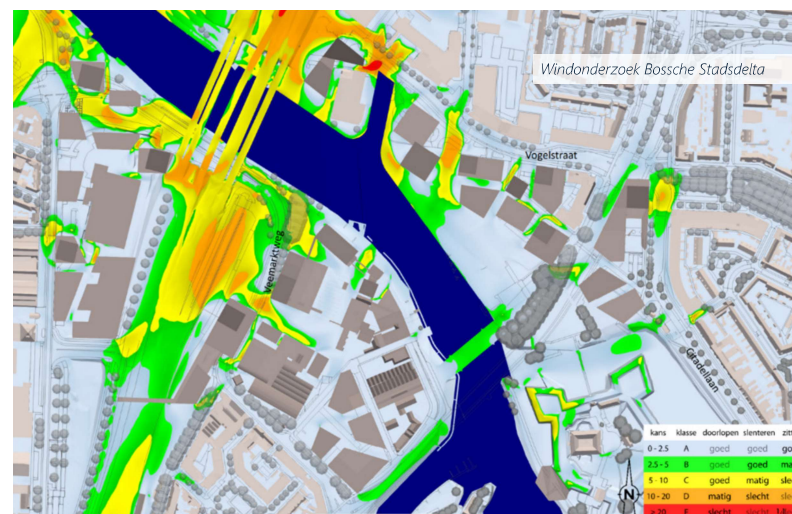
9. Bezonningsaspecten

De TNO-norm is ten minste 2 mogelijke bezonningsuren per dag in de periode 19 februari - 21 oktober (gedurende 8 maanden) in midden vensterbank binnenkant raam.

De stelregel in de Nota Hoogbouw is ten minste 2 mogelijke bezonningsuren in de periode 19 februari - 21 november (gedurende 9 maanden) bij een zonnestand van meer dan 10°. Het Ontwikkelplan voldoet aan de laatstgenoemde, strengere norm.

10. Windklimaat

In de Bossche Stadsdelta wordt een goed windklimaat nagestreefd. Het windklimaat is in het grootste deel van het gebied goed. Dat wordt uitgedrukt in de score A



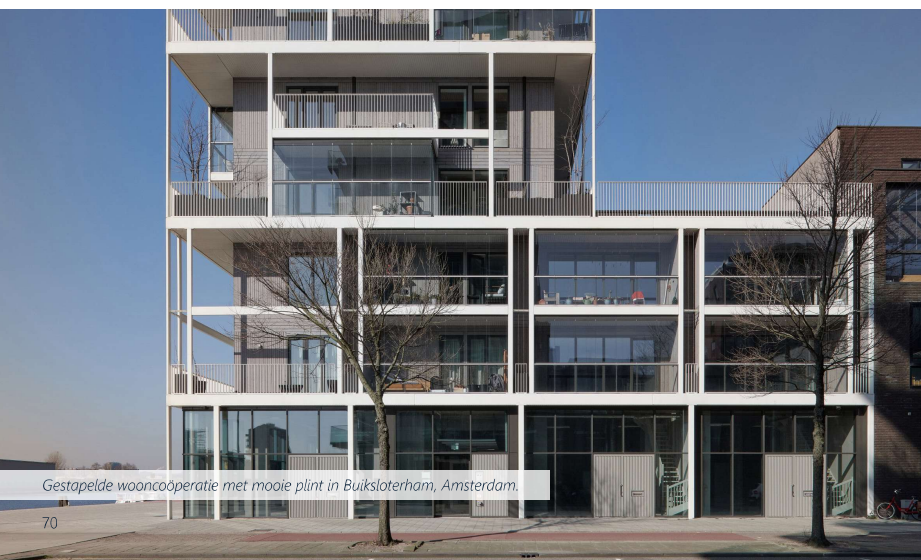
(goed voor doorlopen, slenteren en zitten) en B (goed voor doorlopen en slenteren, matig voor zitten). Op een beperkt aantal plekken scoort het windklimaat een C of D. Dat betekent dat je er ongehinderd kunt doorlopen en fietsen. Voor een langdurig verblijf zijn deze plekken echter minder geschikt. Het windklimaat E (slecht voor doorlopen, slenteren en zitten) komt niet voor. Ook het risico op gevaarlijke situaties treedt niet op.

Het streven is om bij entrees van gebouwen en op straten en pleinen met een verblijfsfunctie een windklimaat A of B te halen. Sommige locaties verdienen in de verdere uitwerking tot een architectonisch plan en het inrichtingsplan voor de openbare ruimte nog wat extra aandacht. Dat gebeurt in een aantal vervolgstappen op de globale toetsing (stap 1) die reeds heeft plaatsgevonden.

In stap 2 wordt onderzocht hoe het windklimaat verder kan worden verbeterd. Dat gebeurt in een wisselwerking

tussen het architectonische ontwerp van de torens en het ontwerp van de openbare ruimte. In het architectonische ontwerp maken de hoofdvorm van een toren, het toepassen van setbacks en/of luifels en het reliëf van de gevel een groot verschil. De juiste situering van grote bomen in de openbare ruimte levert een bescheiden bijdrage aan een goed windklimaat maar dat kan net genoeg zijn. Om dat nauwkeurig te kunnen bepalen worden het voorlopige en definitieve ontwerp in de windtunnel getest.

Het kan zijn dat, ondanks alle ontwerpinzet, een goed windklimaat aan de gevel niet haalbaar blijkt. In dat geval gaat stap 3 van start, waarbij gezocht wordt naar oplossingen om het windklimaat zo dicht mogelijk bij klimaat C te brengen. Het gedetailleerd in kaart brengen van het windklimaat rondom de entrees van het gebouw om een A of B windklimaat te krijgen, blijft daarbij het uitgangspunt.



Gestapelde wooncoöperatie met mooie plint in Buiksloterham, Amsterdam.



Combinaties van oude fabrieken met hedendaagse interventies op de zuidoever.

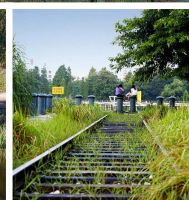
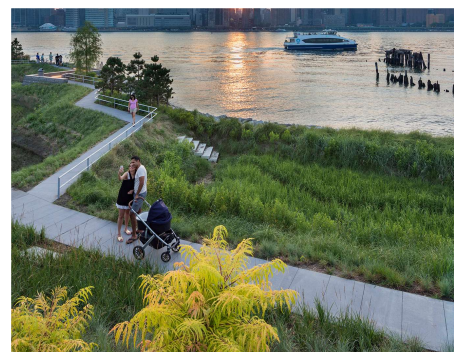
DE BALANS

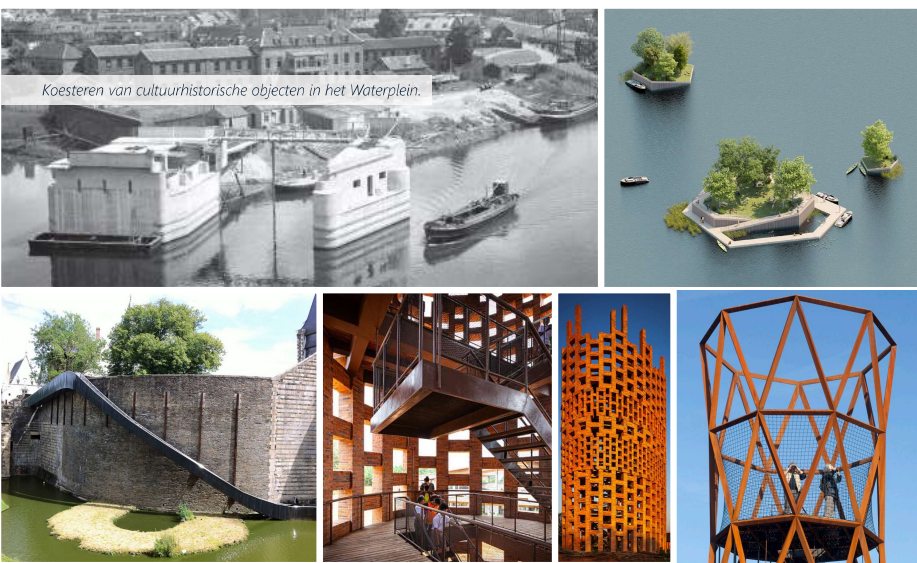
9. BEELDKWALITEIT

De Bossche Stadsdelta wordt een plek waar stad en natuur samenkomen. Waar je woont, werkt en eropuit gaat. En waar het oudste en het nieuwste gevierd worden. Dat komt in de architectuur en inrichting van de openbare ruimte tot uiting. Er wordt hier een nieuwe tijdlaag aan onze eeuwenoude stad toegevoegd en dat vraagt om aandacht, liefde en vakmanschap. Voor elk deelgebied, Het Waterplein, De Fabrieken en De Stadspoort, is er daarom een ontwerpogave met bijbehorende welstandscriteria geformuleerd. De cultuurhistorische verkenning van bureau Crimson is daarbij inspiratie geweest.

De ontwerpogave voor Het Waterplein

Het Waterplein wordt het groenblauwe hart van de Bossche Stadsdelta. De ontwerpogave is om het water volop zichtbaar en beleefbaar te maken. De oevers worden openbaar toegankelijk met een inrichting die niet voor de historische binnenstad onderdoet. Het Kwaliteitshandboek Openbare Ruimte is de leidraad voor iedereen die openbare ruimte in de Bossche Stadsdelta gaat realiseren: gemeente, marktpartijen en andere initiatiefnemers. Het handboek bevat eisen voor de inrichting en het beheer die voortkomen





uit landelijke wetgeving, gemeentelijk beleid en duurzaamheidsambitie.

Grote en kleine cultuurhistorische objecten, zoals de imposante Citadel met het 'opgediepte' Ravelijn en het benzinstation aan de Citadellaan, worden onderdeel van de toeristische wandeling rond het Waterplein. Het herstel van het Ravelijn past bij het leidmotief van de Bossche Vestingwerken: doorontwikkelen met respect voor de geschiedenis, géén letterlijke reconstructie. Herstel van de Vijfde Punt en Boompoot is iets voor de lange termijn. Mocht het zo ver komen, dan wordt dezelfde subtiel-eigentijdse aanpak gevolgd.

De noord- en zuidoever van de Dieze vormen samen het Oeverpark, een nieuw stadspark dat zich op termijn tot aan de Ertveldplas uitstrekt. De beide oevers krijgen elk hun eigen karakter. De noordoever ondergaat een metamorfose en wordt natuur met afwisselend moerasbos, bloemrijk grasland en sleedoornstruweel. Je loopt hier over een vlonderpad, geniet er van de natuur, rust en water. Kinderen kunnen op avontuur in de ruige omgeving, klimmen op boomstammen of verstoppen in een wilgenhuisje. En wil je zonnen, barbecueën en een balletje trappen, dan doe je dat

op het groene, gladgeschore Ravelijn waar tevens evenementen kunnen plaatsvinden. De zuidoever van de Dieze behoudt daarentegen z'n stoere, industriële vibe. Je loopt er over een groene kade langs de IJzergieterij en Tramkade waar de deuren openstaan. En ook op het water is het een drukte van jewelste. Daarom komt er hier, net als in de tegenovergelegen Insteekhaven, een lange aanlegsteiger voor alles wat drijft.

De Lage Diezebrug verbindt de noord- en zuidoever van het Oeverpark met elkaar. De situering van de brug komt voort uit de wens om het Ravelijn weer vrij te leggen. Sterker nog, de brug ligt daar in de toekomst evenwijdig aan. Zo ontstaat er een bijzondere twee-eenheid, brug en vesting, verbonden en toch anders. De vormgeving van de brug wordt ingetogen en subtiel-eigentijds, zodat je ziet en ervaart dat er een tijdlaag is toegevoegd. De onder- en bovenkant zien er even mooi en verzorgd uit. En hoewel de Lage Diezebrug een onderdeel van de binnenstadsring is, heb je het gevoel dat die speciaal voor jou, als voetganger, ontworpen is. Denk daarbij aan het klassieke principe dat een goede brug een duidelijk begin, een middendeel met een mooi uitzicht en een beëindiging heeft.

De enorme betonnen pijlers van de huidige brug prikkelen de verbeelding. Het brugdek wordt verwijderd, het grondlichaam tussen de Basculepijler en de Citadel afgegraven. Wat overblijft is een sculpturaal eilandje omringd door water. Het nadenken over een nieuw gebruik is, zoals dat met eilandjes gaat, een spannende ontdekkingstocht. Het is een poëtische, kunstzinnige opgave over wat was, in onbruik raakte en toch weer een nieuwe betekenis krijgt. De pijler staat op die manier symbool voor de renaissance van de hele Bossche Stadsdelta.

Welstandscriteria

Historische bebouwing

De Citadel en het benzinstation zijn rijksmonument. Het herstel van het Ravelijn, de Vijfde Punt en de Boompoot past binnen de Bossche Vestingwerken. Er komt een Lage Diezebrug; de basculekelder van de huidige brug blijft behouden en krijgt een nieuwe bestemming.

Nieuwe bebouwing

Er komt geen nieuwe, vaste bebouwing. In het Oeverpark

mag een zogenaamde "folie" verrijzen, een gebouwtje dat vooral een decoratief, kunstzinnig of ludiek doel dient. Langs de Tramkade en IJzergieterij en in de Insteekhaven is er wel ruimte voor drijvende functies met een semi-permanent karakter. De omvang daarvan wordt in het Gebiedspaspoort bepaald.

Hoogteaccenten (niet van toepassing)

Rooilijnen (niet van toepassing)

Kappen (niet van toepassing)

Plinten

Het programma in de historische en nieuwe bebouwing draagt bij aan een levendige, inclusieve openbare ruimte waar je je welkom voelt.

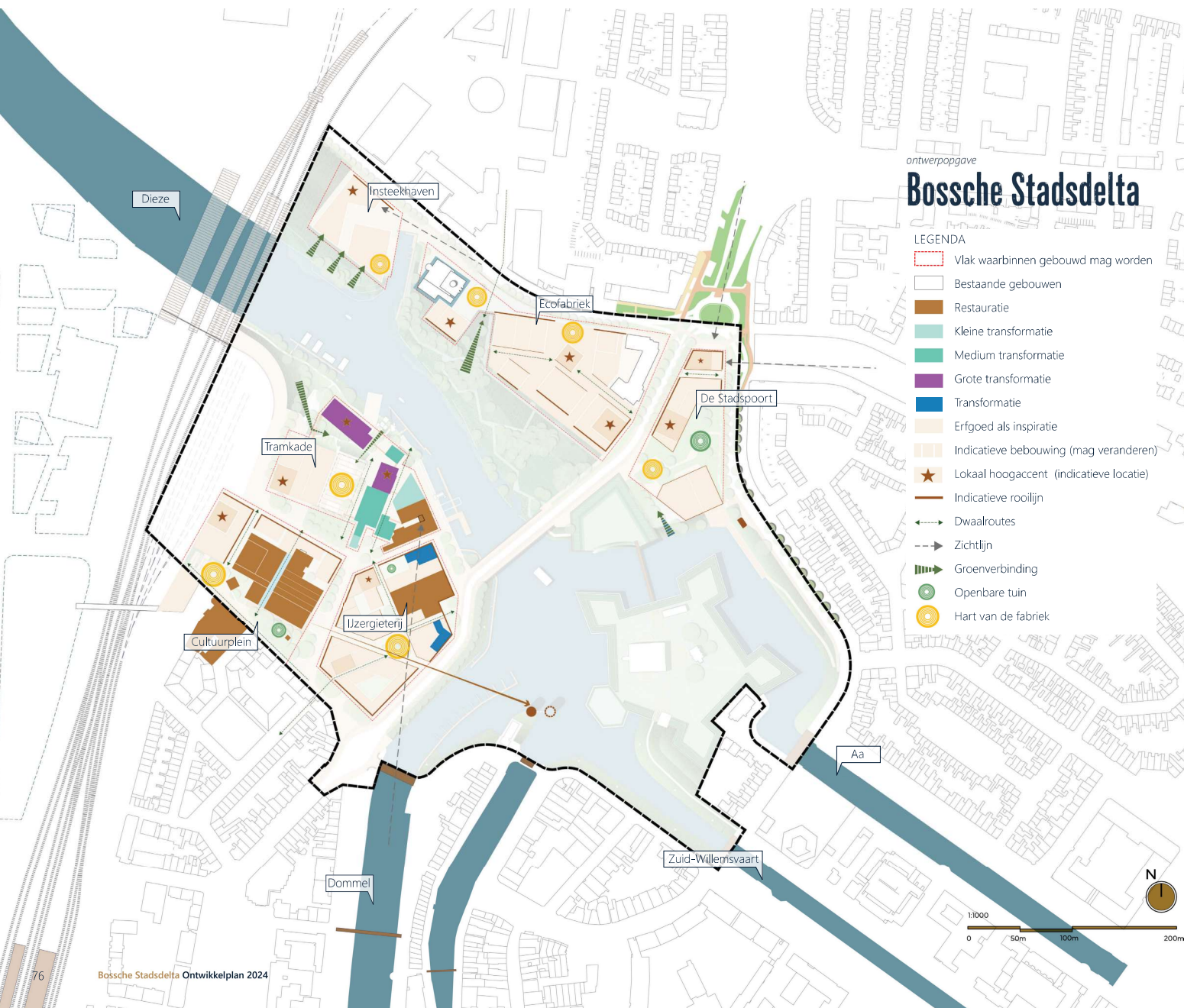
Overgangen en buitenruimte

Bebouwing en openbare ruimte vloeien naadloos in elkaar over.

Parkeren

Geen.





De ontwerp opgave voor De Fabrieken

De Tramkade is het archetype van een fabriek: een stoer en ongepolijst 'organisme' met een eigen, raadselachtige logica die voortkomt uit de industriële veevoederproductie. De IJzergieterij en het Cultuurplein met de Verkadefabriek en Willem Twee zijn de andere fabrieken, elk met hun eigen geschiedenis, architectuur en patina. Het enthousiasme van de Bosschenaren voor dit industrieel erfgoed is opgepakt. We behouden en hergebruiken de oude fabrieken op de zuidoever én gebruiken die als inspiratiebron voor het maken van twee nieuwe fabrieken op de noordoever. Ook deze Ecofabriek en Insteekhaven worden stoere ensembles met wonen, werken en cultuur die het industriële verleden doen weerklinken. Maar dan op een hedendaagse, duurzame manier.

TRAMKADE

De uitgangspunten geven richting aan het behoud en hergebruik van de Tramkade en zetten de toon voor het overige gebied.

We behouden wat goed is

De verschillende onderdelen van de Tramkade zijn cultuurhistorisch gewaardeerd en bouwtechnisch beoordeeld. Conclusie: de kracht van deze fabriek zit niet zozeer in de losse onderdelen, maar juist in het ensemble als geheel. De ambitie is om de gebouwen, silos, luchtbruggen en andere industriële artefacten van de Tramkade te behouden en te hergebruiken. Dat geldt niet voor de voormalige Expeditiehallen ('Kaaihallen'). Die zijn laag gewaardeerd en mogen plaatsmaken voor één of meer nieuwe gebouwen die het ensemble versterken. Van de oostelijke Kaaihal worden de spanten behouden als relict op het toekomstige plein van de Urban Street Scene. Ook de cultuurhistorische waardering en bouwtechnische beoordeling van de vroegere Meeldoseerinstallatie houden niet over. De toren van de Tramkade is mede om die reden op deze locatie gesitueerd. Nader onderzoek moet uitwijzen of, en zo ja, hoe de aanwezige staalconstructie kan worden geïntegreerd in het torenontwerp.

De Tramkade blijft groeien

De Tramkade is het resultaat van bouwen, moderniseren, herbestemmen, slopen en uitbreiden. En dat al meer dan 100 jaar! Deze traditie wordt voortgezet, maar dan wel met respect voor de waardevolle fabrieksonderdelen. Een standaard recept voldoet niet. Integendeel, er is behoefte aan een ontwerphouding die inspeelt op het eigene van dat ene onderdeel. Daarom zijn er vijf ontwerphoudingen geformuleerd: Restauratie, Kleine transformatie, Medium transformatie, Grote transformatie en Erfgoed als inspiratie. Maar let op: deze sensitieve interventies tezamen kunnen toch te veel zijn en dat zou de herkenbaarheid van de Tramkade kunnen schaden. De hoeveelheid veranderingen die op elke plek mogelijk is, wordt daarom niet alleen bepaald door de kenmerken van een los fabrieksonderdeel, maar ook door de plek en de balans binnen het ensemble.

De openbare ruimte verrast je

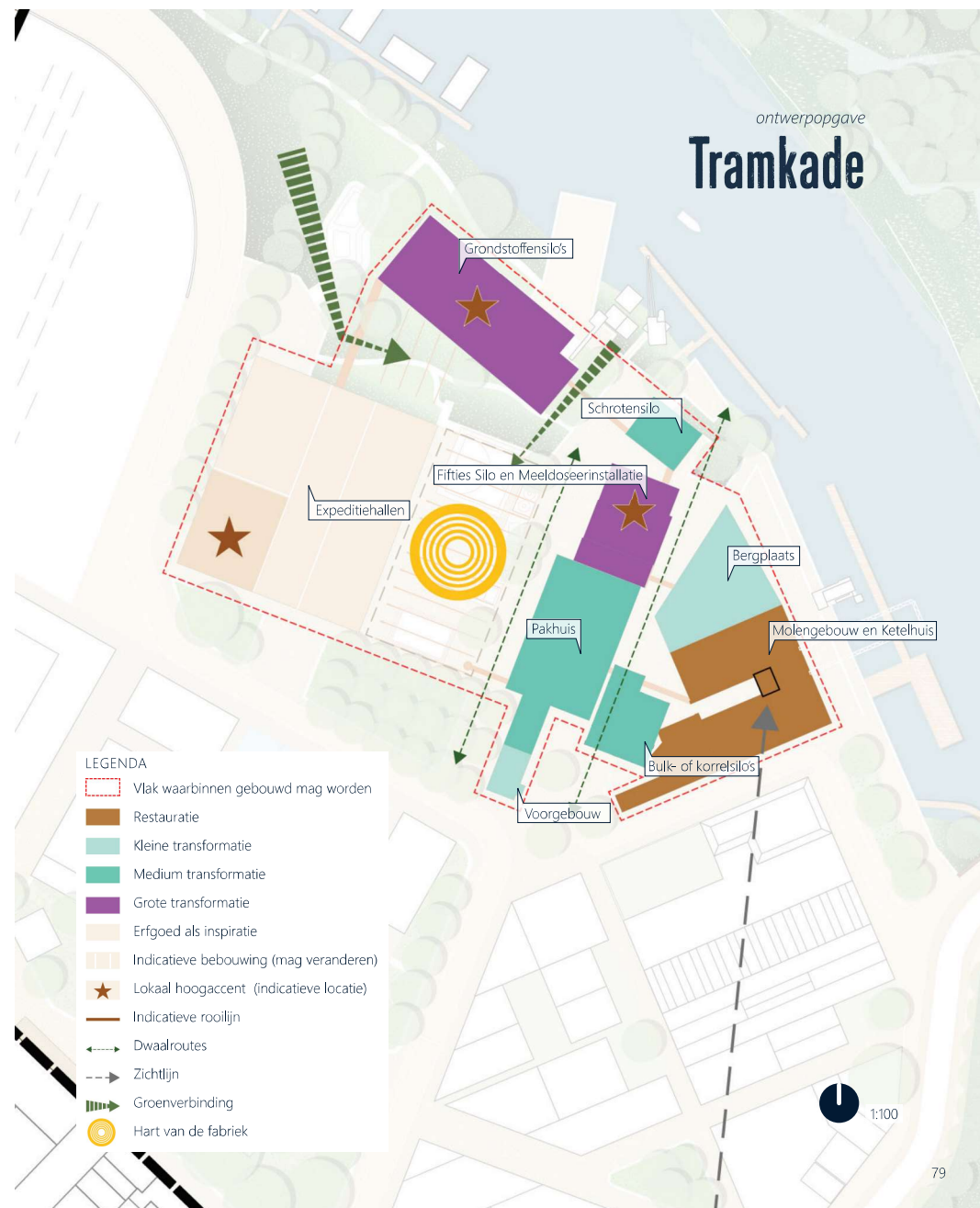
Tussen de fabrieksgebouwen blijft een grillig gevormde buitenruimte over. Het resultaat is een fascinerend labrynt met dwaalroutes, doorsteekjes en verrassingen. De mengelmoe aan bestratingen versterkt het informele,

doenerige gevoel. We koesteren dat. Alleen waar nodig, wordt de bestrating gerepareerd en aangevuld met asfalt, stelconplaten en natuursteen keien. Keerwanden, zitranden en andere verhogingen zijn van beton. Oude leidingen, spanten, ketels, rails, graffiti e.d. worden zoveel mogelijk behouden. Het groen vindt z'n weg tussen de verwijderde bestrating, tegen gebouwen, over luchtbruggen en in grote bakken en containers. De beplanting is spontaan, ecologisch, kan tegen een stootje en creëert het beeld van een overwoekerde fabriek waar de natuur terugslaait.

Het plein onder de opengewerkte spanten ('de bogen') van de eerste Expeditiehal wordt het thuis van de Urban Street Scene, het hart van de Tramkade en het begin van het 3D-park. De vloer krijgt een vlakke, multifunctionele inrichting, uitgevoerd in asfalt. Daar omheen komt een verhoogde rand die als buitenpodium en als 'curbs en ledges' voor skaters en freerunners fungeert. Het Plein onder de Bogen vormt tevens een spin in het web van het 3D-park. Dat is geen alledaags park, maar een aaneenschakeling van trappen, luchtbruggen en daken die samen een openbaar toegankelijke route door het



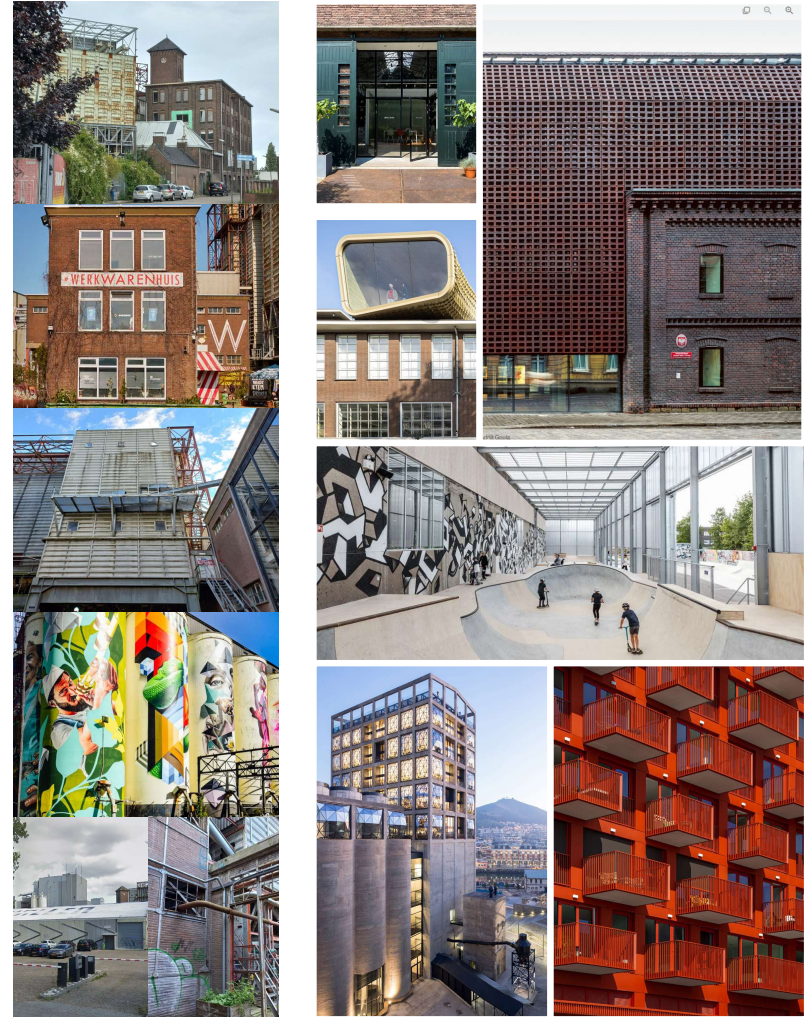
Landschapspark Duisburg als inspiratiebron.



LEGENDA

- Vlak waarbinnen gebouwd mag worden
- Restauratie
- Kleine transformatie
- Medium transformatie
- Grote transformatie
- Erfgoed als inspiratie
- Indicatieve bebouwing (mag veranderen)
- Lokaal hoogaccent (indicatieve locatie)
- Indicatieve rooilijn
- Dwaalroutes
- Zichtlijn
- Groenverbinding
- Hart van de fabriek

Het Molengebouw en Ketelhuis groeiden uit van meelfabriek tot veevoederfabriek. Het is het oudste complex op de Tramkade en rijksmonument.	Welstandscriteria Het Molengebouw is het icoon van het gebied. De restauratie is gebaseerd op een diepgravende cultuurhistorische analyse die resulteert in een respectvolle architectuurbenadering voor het exterieur en het interieur. De grote uitdaging bevindt zich in het westelijke deel van het gebouw, waar zich de oorspronkelijke silo's bevinden. Die mogen voor een ander gebruik geschikt worden gemaakt. De silo's moeten daarbij als silo's herkenbaar blijven.
Ontwerphouding Restauratie	
Bergplaats en Voorgebouw zijn beeldondersteunend. Ze danken dat vooral aan hun prominente ligging aan het water en als vooruitgeschoven post bij de entree.	Welstandscriteria De beide gebouwen worden behouden en gerenoveerd voor het huidige of een nieuw gebruik. Dat gebeurt op een terughoudende manier met subtiele architectonische interventies binnen het huidige volume. De Bergplaats concurreert niet met het naastgelegen Molengebouw; het blijft z'n eenvoudige zelf. De grote uitdaging in het Voorgebouw zit in de functie. Hier bevonden zich ooit de portierswoningen en hoe mooi zou het zijn als die weer terugkomen!
Ontwerphouding Kleine transformatie	
Pakhuis, Schrotensilo en Bulk- of korrelsilo's zijn beeldondersteunend. Ze waren een cruciaal onderdeel van de fabriek en zijn daarom onmisbaar in het verhaal.	Welstandscriteria De gebouwen en silo's worden behouden en gerenoveerd voor het huidige of een nieuw gebruik. De basis van het bouwwerk ('de tafel') is stoer, authentiek en kan wat aan. Daar bovenop mag een object of volume worden geplaatst. Dat moet meer zijn dan een praktische toevoeging. Het nieuwe object onderstreept het experimentele en duurzame karakter van de Tramkade, zonder het industrieel erfgoed te verdringen. Sterker nog, industrieel en experimenteel versterken elkaar.
Ontwerphouding Medium transformatie	
De Grondstoffensilo's zijn beeldbepalend. De Fifties Silo en Meeldoseerinstallatie zijn beeldondersteunend.	Welstandscriteria De Grondstoffensilo's worden behouden. Ze vormen nu reeds het beeldmerk van de Bossche Stadsdelta. ('Voor eeuwig jong') en groeien uit tot een icoon in het kwadraat. De bestaande constructie heeft echter zijn beperkingen. Daarom mag er een nieuwe tijdlaag worden toegevoegd, een nieuwe mega-structuur die op en over de silo's wordt geplaatst. De Fifties Silo en Meeldoseerinstallatie, vragen om een soortgelijke aanpak. Dat is een hoogbouwlocatie op een deels bestaand onderstel.
Ontwerphouding Grote transformatie	
De Expeditiehallen hebben een lage waardering. De spanten van de oostelijke hal krijgen een rol in de openbare ruimte.	Welstandscriteria De Tramkade kent twee dominante richtingen; het Molengebouw en het Pakhuis aan de Spoorhaven. De nieuwbouw volgt die laatste. Het grote multifunctionele gebouw introduceert een nieuwe, grote maat en schaal in het gebied, iets dat in het verleden ook gebeurde. De architectuur is stoer, experimenteel en duurzaam. Het mag best brutalistisch zijn, mits de plint een open en uitnodigend karakter heeft.
Ontwerphouding Erfgoed als inspiratie	



LESSONS LEARNED

De aanpak van de Tramkade is verwoord in tien 'lessons learned' die de ontwikkeling van de andere fabrieken richting geven.

1



Iedere fabriek is herkenbaar als een ensemble met een eigen karakter.

2



Cultuurhistorisch waardevolle bebouwing? Daar bouwen we op voort.

3



De stedenbouwkundige opzet van een fabriek is helder en ogenschijnlijk eenvoudig.

4



De verrassing zit in de buitenruimte die 'vloeit' en een labyrint creëert.

5



Iedere fabriek heeft een eigen hart.

6



De gebouwen kenmerken zich door variatie in maat, hoogte en kapvorm.

7



Het casco van het gebouw is flexibel; het programma kan door de tijd veranderen.

8



De buitenruimte versterkt het eigene van iedere fabriek.

9



De inrichting is robuust en faciliteert uiteenlopend gebruik.

10



Hergebruik is altijd goed, ook in de (bestratings-)materialen.

industriële erfgoed vormen. Hier vandaan heb je een geweldig uitzicht over de stad. De initiatiefnemers op de Tramkade zijn vervolgens aan zet om het 3D-park te laden, bijvoorbeeld met kleine, laagdrempelige attracties op het gebied van sport, kunst, stadsnatuur en cultuurhistorie.

een aangesloten, formele buitenrand langs de Havendijk, Boschdijkstraat en Tramkade en een afwisselende, informele binnenzijde die op het ietwat rafelige karakter van de historische bebouwing reageert.

Het nieuwe hart van het gebied ligt op de grens van oud en nieuw. Hier ontstaat een intiem en levendig plein met een terrasje en spelende kinderen. Sfeervolle verlichting verhoogt de sfeer. Het pleintje is een knooppunt van looplijnen. De eerste is de Havendijkdwarsstraat die de Havendijk met de Tramkade verbindt. De tweede loopt van de Lage Diezebrug, langs het gemeentelijke monument naar het poortje richting het Sint Luciaplein in 't Zand. De derde looplijn is ook een zichtlijn tussen de Boompoot en de Verkadefabriek, van de middeleeuwen naar de industrie. Het betreft een nieuwe structuur, een prettige stedenbouwkundige illusie alsof de Boompoot nooit gesloopt is geweest. En wie weet, verrijst daar op termijn een mooi object dat dit stuk Bossche geschiedenis weer tastbaar maakt.

IJzergieterij

De IJzergieterij is misschien wel de meest Bossche locatie van de Bossche Stadsdelta. De fabriek ligt aan Het Waterplein en tussen de Tramkade, 't Zand en de historische binnenstad. De monumentale IJzergieterij en de pandjes aan de Havendijk en de Buitendijk, waar ooit de industrialisatie begon, vormen de kern van het gebied. Deze gebouwen worden gekoesterd en krijgen een nieuwe bestemming. Maar het gebied is groter en strekt zich uit tot aan de Boschdijkstraat. Wonen en werken bestonden hier van oudsher naast elkaar. Deze geschiedenis wordt nieuw leven ingeblazen. Naarlogse bebouwing maakt plaats voor twee stadsblokken met



De IJzergieterij in 1966.

essentiële monumentale en cultuurhistorische delen van de panden is het uitgangspunt. Restauratie, transformatie en mogelijke uitbreiding gebeurt uitsluitend op basis van een diepgravende analyse. De plannen daarvoor worden getoetst door de Adviescommissie Omgevingskwaliteit op basis van de redengevende omschrijving en het afsprakenkader bij de monumentaanwijzing.

Nieuwe bebouwing

Loop- en zichtlijnen naar de omgeving begrenzen de twee nieuwe stadsblokken die een variatie aan bouwvormen en woon- en werktypen herbergen. De looplijn naar 't Zand doorkruist het blok aan de Boschdijkstraat.

Hoogteaccenten

Het zicht vanaf de Wilhelminabrug op het Molengebouw mag niet worden verstoord. De basishoogte is ongeveer 12 meter met enkele verbijzonderingen tot 25 meter. Het accent op de hoek met de Tramkade is maximaal 35 meter.

Rooilijnen

Strakke rooilijn langs de buitenrand, een verspringende rooilijn langs binnenstraten.

Kappen

De kapvormen zijn geïnspireerd op het industriële verleden en accentueren de verschillende bouwvormen binnen een blok.

Plinten

De kopse kanten van de IJzergieterij worden geactiveerd. De stadsblokken krijgen een alzijdig karakter met zoveel mogelijk voordeuren aan de straat. De begane grond is transparant, minimaal 3,5 meter hoog en flexibel indeelbaar.

Overgangen en buitenruimte

De buitenrand heeft een scherpe begrenzing tussen privé en openbaar. Privé buitenruimtes zijn inpandig. In de binnenwereld voelt de straat als een verlengstuk van



Wonen en ateliers in de Kunstfabriek

je eigen woning. De overgang is zacht, vloeiend en kan door de bewoner worden gebruikt.

Parkeren

Gebouwde parkeervoorzieningen onder de stadsblokken, rechtstreeks ontsloten vanaf de Boschdijkstraat of Tramkade.

Cultuurplein

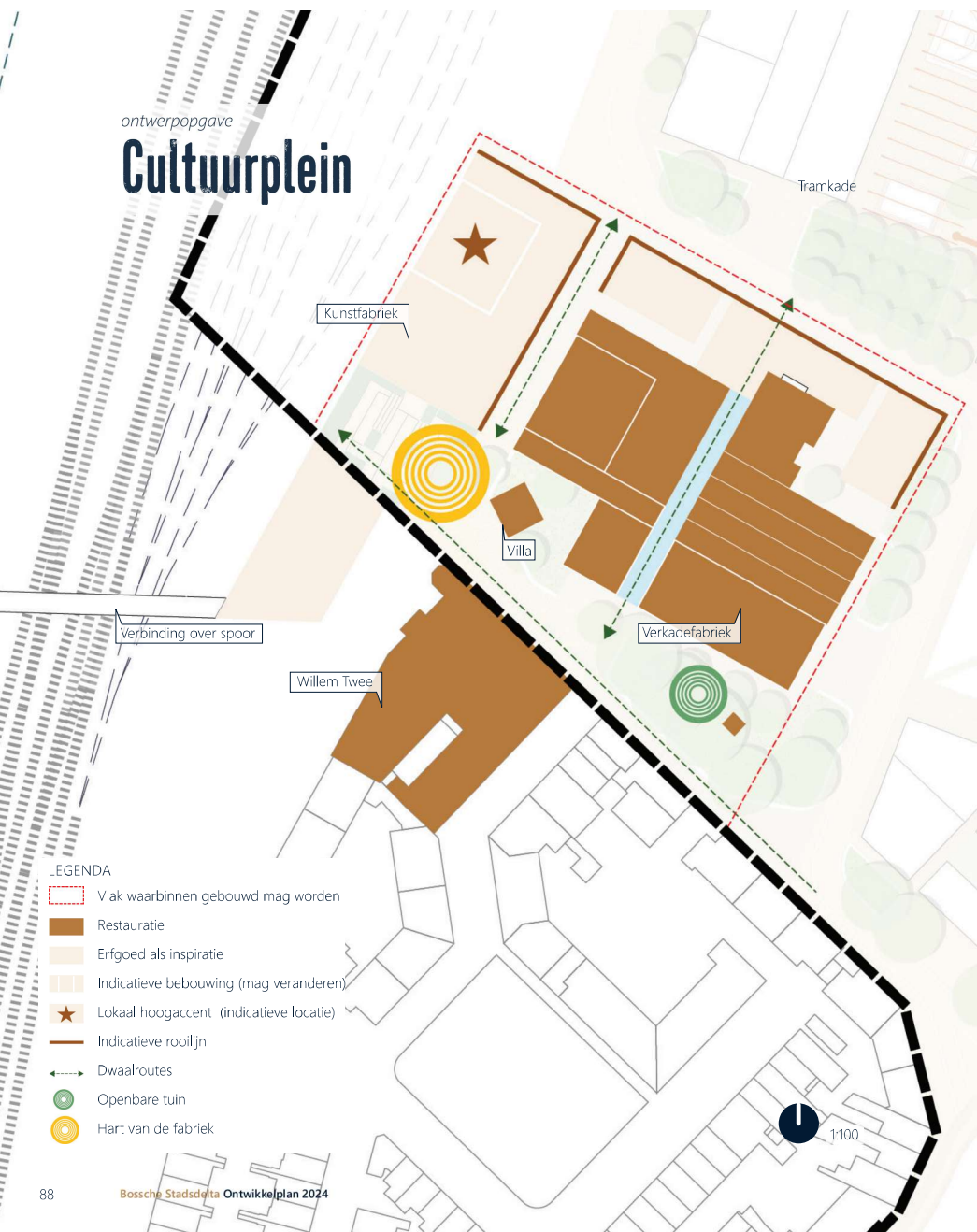
De ruimte tussen de Verkadefabriek en Willem Twee wordt, na het verleggen van de Boschdijkstraat, ingericht als een groen en levendig plein waar de kunsten gevierd worden. De Willem Twee kan dan eindelijk een volwaardige entree met uitloop realiseren en, samen met de collega's van de Verkadefabriek, het plein programmeren. Er is ruimte voor frivole, expressieve

en kleurrijke installaties en voorstellingen. De inrichting van het plein zou wellicht met de seizoenen kunnen meeveranderen, net zoals dat op het Piazza Vecchia in het Italiaanse Bergamo gebeurt. Zo valt er het hele jaar door iets interessants te beleven.

Het plein loopt uit op een nieuwe trappartij die, via de nieuwe verbinding over het spoor, naar het Innovatie Kwartier Den Bosch leidt. De trap fungeert tevens als tribune bij voorstellingen die rond de villa van de Verkadefabriek plaatsvinden. De trap sluit naadloos aan op de naastgelegen Kunstfabriek of maakt daar zelfs integraal deel van uit. De Kunstfabriek moet uitgroeien tot het hedendaagse en tikkeltje eigenzinnige antwoord op de statige fabrieksarchitectuur van de Verkadefabriek en Willem Twee. Imposant, monumentaal en met een kunstzinnige knipoog die verradt dat er hier creatieve



De villa bij de Verkadefabriek als focal point van het nieuwe Cultuurplein.



mensen bezig zijn, dat is wat deze non-plek aan het spoor nodig heeft.

De Verkadefabriek krijgt de kans om in te spelen op de veranderingen. Aan alle kanten van het gebouw kunnen entrees worden gemaakt: welkom! De directeurswoning van de koekjesfabriek ontpopt zich tot een juweeltje op het plein. De tuin wordt groter. Hekken verdwijnen. En er kan, net als in de jaren '90, worden uitgebreid. De noordkant van de Verkadefabriek kreeg toen een utilitair, nogal gesloten karakter. De beoogde ontwikkeling van de tegenovergelegen Tramkade vraagt nu echter om een speelse, theatrale, open uitbreiding die een brug tussen generaties slaat. Een kwalitatieve toevoeging die praktische zaken zoals logistiek en vluchtroutes oplost en er tegelijkertijd voor zorgt dat het gebouw ook aan deze kant gaat stralen.

Welstandscriteria

Historische bebouwing

De Willem Twee is rijksmonument. De verbouwing van

de entree gebeurt met de grootst mogelijke zorg. De Verkadefabriek is een cultuurhistorisch waardevol pand, maar geen beschermd monument. Dat neemt niet weg dat de uitbreiding met dezelfde liefde en aandacht ontworpen wordt. Het naastgelegen trafohuisje is beschermd als gemeentelijk monument.

Nieuwe bebouwing

De Kunstoffabriek ligt evenwijdig aan de Verkadefabriek en heeft een heldere, rechthoekige hoofdvorm. Het gebouw sluit naadloos aan op de trappartij en kan eventueel worden uitgebreid met een volume aan de Boschveldweg (buiten plangebied).

Hoogteaccenten

De bouwhoogte van de uitbreiding van de Verkadefabriek is gelijk aan de oudste fabrieksdelens incidenteel een verhoging tot 25 meter. De basishoogte van de Kunstoffabriek is ongeveer 25 meter van waaruit een toren tot 70 meter rijst.

Rooilijnen

De uitbreiding van de Verkadefabriek voegt zich naar de



Volumestudie industrieel ensemble; ontwerp volgt in het Gebiedspaspoort.



rechte lijn van de oudbouw. De Kunstfabriek respecteert de rooilijn van deze uitbreiding. Het gebouw staat verder strak langs het spoor en mag aan de kant van het Cultuurplein verspringen.

Kappen

De kapvorm is vrij. Platte daken worden zoveel mogelijk ingezet voor de opwekking van duurzame energie, wateropvang en ecologie. De westgevel van de Kunstfabriek langs het spoor leent zich voor dezelfde doeleinden.

Plinten

De Verkadefabriek wordt alzijdig. De noordzijde verandert in een tweede voorkant, transparant met publieke functies. De begane grond van de Kunstfabriek langs het Cultuurplein is extra hoog, minimaal 5 meter en flexibel indeelbaar.

Overgangen en buitenruimte

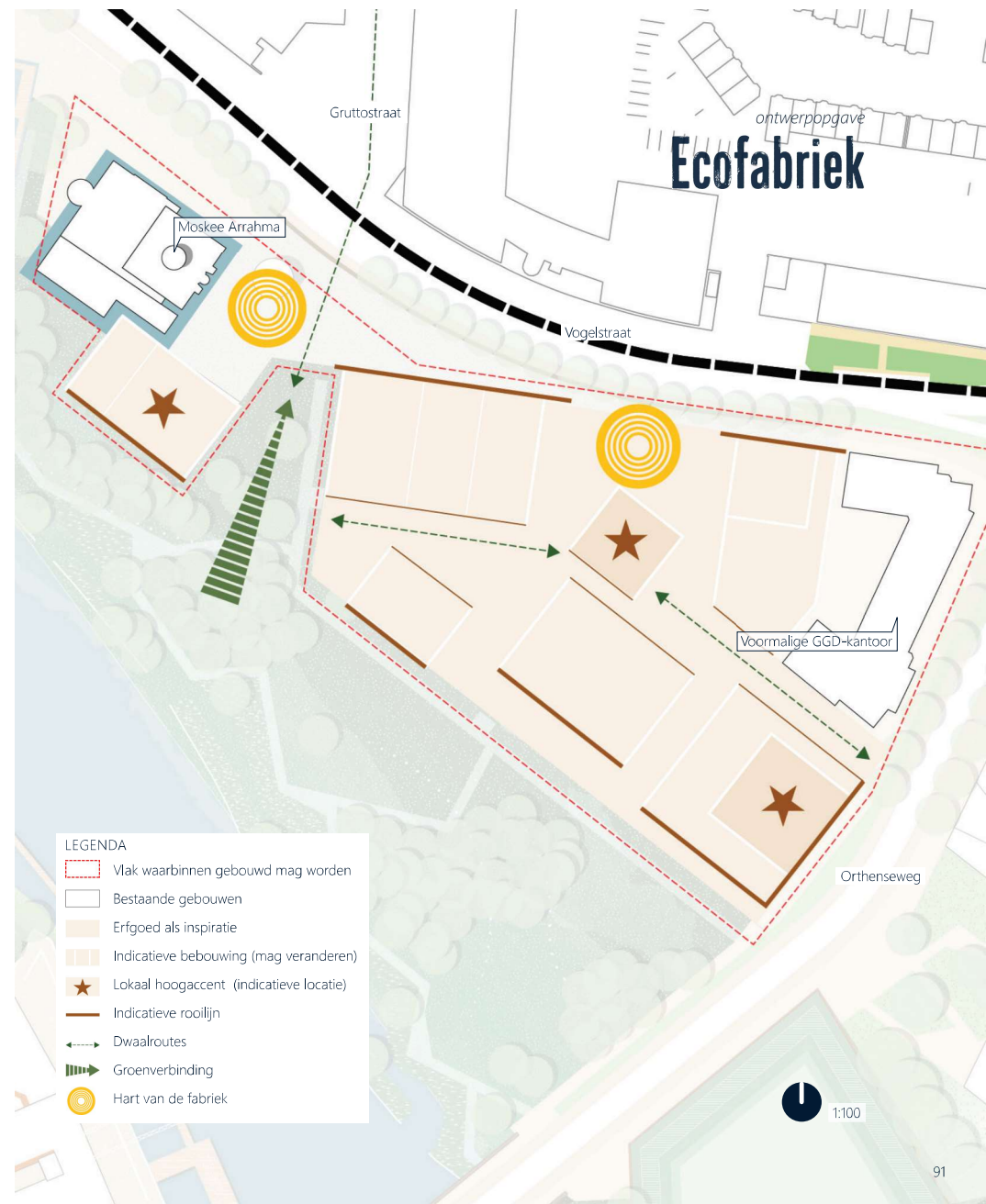
De overgang tussen privé en openbaar hoort bij de architectonische opgave. Dat geldt zeker voor de tweede voorkant van de Verkadefabriek en voor de trappartij die een openbaar toegankelijk onderdeel van de Kunstfabriek zou kunnen vormen.

Parkeren

Compensatie op de Tramkade, aangevuld met gebouwde parkeervoorzieningen onder de uitbreiding van de Verkadefabriek en/of op de verdieping in de Kunstfabriek. Ontsluiting vanaf de verlegde Boschdijkstraat- Veemarktweg.

Ecofabriek

De Ecofabriek ligt tegenover de Tramkade en aan het Oeverpark. Dat inspireert. De voormalige vuilstort groeit uit tot een stoer, bijna industrieel ensemble van losse en geschakelde gebouwen die een gezond, duurzaam en natuurinclusief woon- en werkgebied vormen. De hoofdopzet van de fabriek wordt ontworpen door een ensemble-architect en bij voorkeur uitgewerkt door verschillende architecten. Elk van de gebouwen heeft een kloeke hoofdvorm met een eigen, specifieke footprint, hoogte, gevelordering, kapvorm en detaillering. De vormgeving is een tikkeltje abstract, de individuele unit





ondergeschikt aan het totaal. Materialen zijn robuust en duurzaam. De opwekking van duurzame energie, wateropvang en ecologie vormen een onlosmakelijk onderdeel van de architectuur. Het groen op de balkons, dakterrassen en lichtbruggen tussen de gebouwen geeft het gevarieerde silhouet een extra boost.

De eisen voor water, groen en spelen ten behoeve van de Ecofabriek kunnen voor een deel een plek in het Oeverpark krijgen. Deze fabriek en het park functioneren daarmee als een nauw aansluitend geheel. De Ecofabriek mag iets verhoogd ten opzichte van het Oeverpark liggen. Zo ontstaat er een genuanceerd contrast tussen bebouwd en onbebouwd, tussen stad en natuur. Bijkomend voordeel is dat er op deze manier een halfverdiepte parkeervoorziening kan worden gerealiseerd. De gebouwen op het dek volgen de richting van het park of de Vogelstraat. Zo ontstaat er als vanzelf een fijnmazig labirint. Bestrating wordt afgewisseld met een patchwork van grassen, planten en klimmers die het stoere, duurzame karakter van de fabriek accentueren. Het spreekwoordelijke hart bestaat uit twee pleinen die de Vogelstraat tot leven wekken. Het ene ligt bij de moskee, het andere aan de voet van de hoogste toren

middenin het ensemble. Het moskeeplein wordt een gezellige plek voor een buurtfeest, kleine markt e.d. bij de groene insteek naar het park. Het huidige parkeren gaat daarvoor ondergronds.

Welstandscriteria

Historische bebouwing

Geen. Moskee Arrahma springt eruit en wordt als een belangrijke maatschappelijke voorziening behouden. Het appartementengebouw op de hoek Vogelstraat-Orthenseweg wordt ingepast.

Nieuwe bebouwing

Het ensemble bestaat uit 6 tot 8 losse gebouwen die onderling verschillen qua maatvoering en architectuur. De gebouwen mogen geschakeld worden, mits het labirint van openbare looproutes gerealiseerd wordt.

Hoogteaccenten

De hoogte varieert van 10, 25, 35, 50 tot 70 meter. De torens verspringen ten opzichte van elkaar, zodat er een gelaagd beeld ontstaat. De toren van 70 meter markeert het middelpunt. De torens van maximaal 50 meter staan bij de Lage Diezebrug en het moskeeplein.

Rooilijnen

De gebouwen begeleiden het Oeverpark en de Vogelstraat. De rooilijn mag verspringen als dat de openbare ruimte ten goede komt.

Kappen

De gebouwen hebben verschillende kapvormen met een industriële twist. Daken en gevels worden ingezet voor de opwekking van duurzame energie, wateropvang en ecologie die het stoer-groene karakter accentueren.

Plinten

De gebouwen krijgen zoveel mogelijk voordeuren aan de straat. De begane grond is transparant, minimaal 3,5 meter hoog en flexibel indeelbaar.

Overgangen en buitenruimte

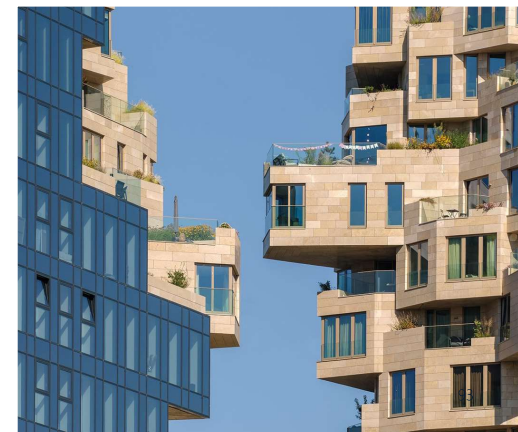
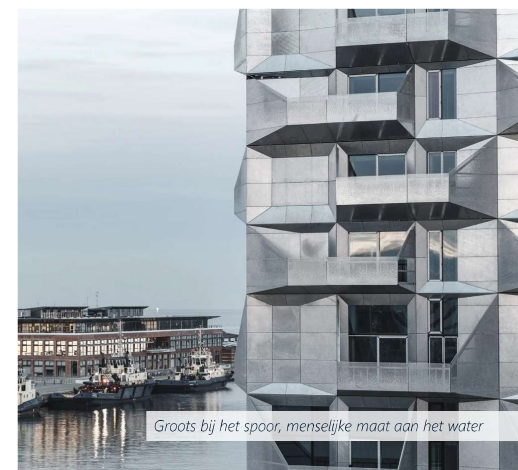
De buitenrand heeft een formele begrenzing. De binnenstraatjes, pleintjes en doorsteekjes zijn informeel van aard. Balkons, dakterrassen en lichtbruggen zijn mogelijk als zij het gelaagde karakter van het gebouw en het ensemble versterken.

Parkeren

Het parkeren gebeurt (half-)verdiept, rechtstreeks ontsloten vanaf de Vogelstraat. Een bovengronds parkeergebouw is alleen mogelijk als dat de kwaliteit van de openbare ruimte rond en binnen de Ecofabriek niet schaadt. Een bovengrondse variant met 100 parkeerplaatsen (ca. 2.500 m² bvo) komt bovenop het maximaal te realiseren programma. Wordt de bovengrondse parkeergarage groter, dan worden de extra vierkante meters met het woonprogramma verrekend.

Insteeekhaven

De Insteeekhaven is stedenbouwkundig het sluitstuk van de Bossche Stadsdelta en een stap naar de ontwikkeling richting Ertveldplas. De locatie moet programmatisch én architectonisch indruk gaan maken, zodat Bosschenaren ervoor willen omfietsen (want voorlopig ligt het nog een beetje uit de route). Het nieuwe gebouw of ensemble van gebouwen heeft twee gezichten: langs het spoor én aan het water. Deze schizofrenie vraagt om een radicale vertaling met een solide, het liefst groene wand langs het





spoor die bescherming biedt en een open, vriendelijke oase rond het water waar je met de benen in het water bungelt. Bebouwing en openbare ruimte vloeien aan deze kant in elkaar over. Het Oeverpark is hier op zijn smalst en dat mag niet minder worden. De ruimte zit daarom vooral aan de kant van de haven waar de grens mag worden opgezocht. Want hoe mooi zou het zijn als de bebouwing hier het water raakt of dat je het gebouw kunt binnenvaren!

Welstandscriteria

Historische bebouwing

Het bedrijfspannend aan het Vogelplein mag worden behouden of gesloopt en herontwikkeld.

Nieuwe bebouwing

Eén groot, iconisch gebouw of een ensemble van een aantal kleinere gebouwen.

Hoogteaccenten

De basishoogte is ongeveer 25 meter van waaruit een toren tot 70 meter verrijst. De locatie ligt op de kruising



van rivier en spoor. In het Gebiedspaspoort kan daarom worden onderzocht of een hogere toren wenselijk en mogelijk is.

Rooilijnen

De bebouwing staat op minimaal 30 meter van het eerste spoor. De rooilijn weerspiegelt de twee gezichten van de locatie: formeel versus informeel.

Kappen

De kapvorm is vrij. Platte daken worden zoveel mogelijk ingezet voor de opwekking van duurzame energie, wateropvang e.d. De westgevel langs het spoor leent zich daar ook voor.

Plinten

Een levendige begane grond is een uitdaging langs de Vogelstraat en het spoor en een must aan het Oeverpark en de haven.

Overgangen en buitenruimte

Formeel langs de Vogelstraat en het spoor, speels en afwisselend aan het Oeverpark en de haven. Het groen van het park en het water van de haven mogen de bebouwing binnendringen. Sterker nog, dat is een nadrukkelijke wens.

Parkeren

Een (half-)verdiepte parkeervoorziening of een zorgvuldig geïntegreerd parkeergebouw langs het spoor. Ontsluiting vanaf de Vogelstraat. Wordt gekozen voor de bovengrondse variant, dan komen deze vierkante meters bovenop het maximaal te realiseren programma.

De ontwerpogave voor De Stadspoort

De bouw van de Citadelpoort is stedenbouwkundige alchemie. Deze 'tussenplek', waar het autoverkeer nu nog domineert, verandert in een bruisende entree van de Brede Binnenstad. De woningen bevinden zich in een haakvorming gebouw waardoor er een parkje aan de Citadellaan ontstaat. Rond het parkje komen grondgebonden woningen met een voordeur aan het groen. De hoge toren schuift op richting het Ravelijn en houdt afstand tot De Muntel. Daar gaat het een ruimtelijke relatie met het vrijstaande gebouw aan het water aan, waarin zich het museum of de combinatie van een museum en roeivereniging bevindt. Op de begane grond van de haak bevinden zich werkruimtes voor jonge makers, design en horeca. De hoofdentree daarvan ligt onder de toren, in het zicht van het markante vrijstaande gebouw.

Het straatje ter hoogte van de Willem van Nassaulaan vergemakkelijkt de fasering en verbijzondert de kop naar Orthen. Dit wordt een middelhoog bebouwingsaccent dat trapsgewijs naar De Muntel afloopt. Het accent verwelkomt, samen met de toren bij het Ravelijn, de bezoekers die vanuit het noorden de stad binnenrijden voor een dagje Den Bosch. Maar dat is niet alles. Deze plek markeert ook het begin van de groene as langs het beschermde stadsgezicht van De Muntel. Het ontwerp brengt die twee werelden bij elkaar. De architectuur wordt een combinatie van feestelijk en subtiel, vooruitstrevend en warm, groen en baksteen.

De Citadel vertelt over het verleden, het Design Museum wijst ons de weg naar de toekomst. Het ontwerp van het gebouw laat zien dat architectuur en design zich niet alleen met esthetische vragen rond mooi en lelijk bezighouden. Ontwerpers hebben oplossingen voor de





maatschappelijke vragen van vandaag, morgen en in de decennia die komen gaan. En juist dat inzicht mag, of moet zelfs, in en rond het nieuwe museum te ervaren zijn. Het wordt een beloftevol gebouw, niet protserig, maar lichtvoetig en uitnodigend, een vriendelijke glimlach naar de ongenaakbare Citadel. Het interieur, dak en de buitenruimte van het gebouw versmelten tot een grote publieke ruimte aan het water die op een mooie, vanzelfsprekende manier in het naastgelegen Ravelijn overgaat.

De welstandscriteria zijn het resultaat van het participatieve ontwerpproces. Het ontwerp zal in een Gebiedspaspoort verder worden uitgewerkt. De keuze voor een museumgebouw of een geïntegreerd gebouw met museum en roeivereniging komt dan aan bod. Dat geldt ook voor de mogelijkheid om tussen het Ravelijn en het vrijstaande gebouw extra water te creëren.

Welstandscriteria

Historische bebouwing

Het woonhofje mag worden herontwikkeld. De roeivereniging wordt geïntegreerd in de nieuwbouw of verplaatst binnen de Bossche Stadsdelta. Het rijksmonumentale benzinstation aan de Citadellaan krijgt een nieuwe bestemming.

Nieuwe bebouwing

Het haakvormige gebouw heeft een stadskant langs de Orthenesweg en een buurtkant richting De Muntel. Het vrijstaande gebouw staat als groot, uitnodigend paviljoen in het groen en aan het water. In dat ontwerp is het conceptuele idee leidend en de architectonische expressie een afgeleide daarvan.

Hoogteaccenten

De hoge toren staat bij het Ravelijn en is maximaal 70 meter hoog. Het bebouwingsaccent op de kop naar Orthen is maximaal 35 meter hoog en loopt af naar 20 meter bij De Muntel. Het vrijstaande gebouw voor het museum of de combinatie van museum en roeivereniging bestaat uit 3 a 4 lagen (15 tot 20 meter) met wellicht een souterrain op waterniveau.

Rooilijnen

Het haakvormige gebouw vormt een straatwand langs de

Orthenesweg. De wand rond het buurtparkje is minder formeel en mag verspringen. Het museum speelt met richtingen van het Ravelijn en de Citadel.

Kappen

De kapvorm is vrij. Platte daken worden zoveel mogelijk ingezet voor groen.

Plinten

Alle gebouwen zijn alzijdig. De begane grond van het haakvormige gebouw en het bebouwingsaccent is transparant, minimaal 3,5 meter hoog en in het bijzonder geschikt voor werk- en cultuurfuncties die het design karakter van de Citadelpoort ondersteunen.

Overgangen en buitenruimte

Formeel langs de buitenrand, waar eventuele buitenruimtes zich binnen het hoofdvolume bevinden. Informeel rond het buurtparkje, waar balkons, dakterrassen en geveltuinjes mogelijk zijn.

Parkeren

Ondergronds, te ontsluiten vanaf de Citadellaan en/of Orthenesweg.



Betrokken Bosschenaren maakten in 2020 deze schets. En nu gaat de uitvoering beginnen.

ONTWIKKELSTRATEGIE

10. ONTWIKKELGEBIEDEN

Solide ontwikkelstrategie en samenwerking

Bij de transformatie van de Bossche Stadsdelta gaat het om gebiedsontwikkeling in een bestaande stedelijke structuur. De toekomstige ruimtelijke en functionele inrichting laat zich daarbij niet primair leiden door bestaande (kadastrale) grenzen en bestaande bebouwing. Het beoogde resultaat is een andere structuur, een nieuw stuk stad. Tijdens de fase van de haalbaarheidsanalyse is het realiteitsgehalte van het Gebiedsperspectief Bossche Stadsdelta onderzocht. De conclusie is dat het plan financieel haalbaar is. De gebiedsontwikkeling Bossche Stadsdelta is ambitieus. Realisatie vergt inzet en samenwerking van iedereen die een positie heeft of wil hebben in de Bossche Stadsdelta. De gemeente praat daarom met eigenaren én met andere stakeholders die een rol spelen bij de realisatie van dit unieke en bruisende stuk 's-Hertogenbosch.

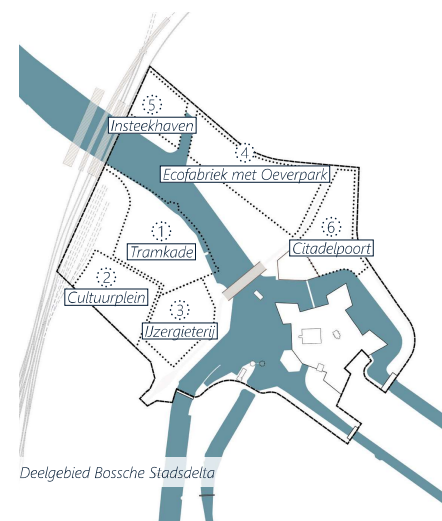
Er wordt daarbij uitgegaan van de inzet van NOVEX-gelden voor de verbinding over het spoor, de Lage Diezebrug, de noordzijde van de binnenstadsring en de calamiteitenroute t.b.v. hulpdiensten en van BOL-gelden voor en een bijdrage van het Waterschap aan de realisatie van het Oeverpark. Daarnaast is rekening gehouden met gelden vanuit het gemeentelijk Structuurfonds en wordt ingezet op kostenverhaal.

Gefaseerde en gedifferentieerde ontwikkelstrategie

Het transformatieproces zal gefaseerd verlopen waarbij er een onderscheid tussen afzonderlijke deelgebieden

wordt gemaakt. Naar verwachting zal de totale ontwikkeling circa 10 tot 15 jaren in beslag nemen. Bij de ontwikkeling en realisatie van een deelgebied wordt steeds de inhoudelijke en financiële relatie met de Bossche Stadsdelta als geheel gelegd ("collectieve waarden"). De ervaringen bij de ontwikkeling van het ene deelgebied kunnen vervolgens weer worden gebruikt bij de planvorming van een ander deelgebied dat later in de fasering zit. Door zorgvuldige monitoring kan worden gezien of (en zo ja: in welke mate) er inhoudelijke en financiële bijsturing op de totaalopgave gewenst is.

In dit kader hebben we zes deelgebieden onderscheiden, waarbinnen een mix van openbare ruimte en uitgeefbare



Deelgebied Bossche Stadsdelta

gronden is gelegen. Deze gebieden hebben voornamelijk de volgende werktitels gekregen:

De ontwikkelstrategie voor de Bossche Stadsdelta is gedifferentieerd. Een aantal deelgebieden, waar de gemeente zelf substantieel eigendom heeft, wordt actief door de gemeente opgepakt. In andere deelgebieden, waar de gemeente niet of nauwelijks grondbezit heeft, zijn in beginsel de marktpartijen (ontwikkende grondeigenaren) aan zet. De gemeente faciliteert in die laatste deelgebieden aan de hand van kaders en met inzet van kostenverhaal, dat op wettelijk voorgeschreven wijze geschiedt. Deze kaders zijn mede vormgegeven in onderhavig Ontwikkelplan. Deze kaders kunnen hard zijn of zacht (richtinggevend). Deze laatste categorie biedt een bepaalde mate van flexibiliteit om kennis, creativiteit en inventiviteit van de markt te benutten. Uiteindelijk wordt er toegewerkt naar één gebiedsexploitatie, die zal bestaan uit meerdere grondexploitaties. De opstalexploitatie van gemeentelijk vastgoed valt buiten de grondexploitatie.

Financieel beleidskader

Er wordt een financieel beleidskader vastgesteld voor de Bossche Stadsdelta. In dit document wordt vastgelegd welke (financiële) relaties en uitgangspunten er bestaan binnen de Bossche Stadsdelta. Hiermee wordt een overkoepelend kader geschetst voor kostenverhaal. Voor wat het effectueren van het kostenverhaal betreft zijn er verschillende mogelijkheden:

Privaatrechtelijk via verkoop- en/of anterieure overeenkomsten.

Publiekrechtelijk via exploitatieregels.

Programma en locatie-eisen

De doelstellingen van het Ontwikkelplan worden uitgewerkt in de regels die voorgeschreven worden in het kader van de ruimtelijke procedure. De contracten dienen ter versterking, uitwerking en duurzame verankering van deze regels.

Realisatie en borgen sociale woningbouw

De categorie sociale woningbouw dient toegevoegd te worden aan de kernvoorraad van de corporaties en daarmee in eigendom en exploitatie bij een corporatie te komen. Dit heeft te maken met het feit dat de gemeente haar doelstellingen op het gebied van volkshuisvesting langjarig wil borgen. Het gaat hierbij om doelstellingen die niet alleen betrekking hebben op het aantal sociale huurwoningen, maar ook op de instandhoudingstermijnen, het huurprijsniveau en de differentiatie daarin, de integrale woonlasten, de toewijzing en de mogelijke huisvesting van bijzondere doelgroepen en dergelijke. In verband met het voorgaande zal bij gebiedsdelen die door private partijen worden ontwikkeld de verplichting worden opgelegd om in een vroeg stadium in overleg te treden met een toegelaten instelling/woningcorporatie die is aangesloten bij Woonservice regionaal, één van de "aangesloten woningcorporaties" als bedoeld op de website van "Thuispoort" (het regionale samenwerkingsverband van woningcorporaties). Uitgangspunt voor verkoop aan een corporatie is dat dit marktconform dient te zijn. De private partij is gehouden om serieuze pogingen te doen om met de corporatie tot overeenstemming te komen. Hieraan worden termijnen en procesafspraken verbonden.

Realisatie en borgen niet-commercieel niet-wonen programma

Het is belangrijk, dat in de Bossche Stadsdelta het aantrekken, uitdagen én laten doorstromen van talent centraal staat. Daarom is binnen het niet-wonen programma naast commerciële initiatieven voorzien in ruimte voor niet-commerciële initiatieven. Als gevolg zal ook sprake zijn van een differentiatie in huurprijsniveaus. Niet-commerciële initiatieven betalen een op die doelgroep afgestemde huurprijs. Daarnaast kan ook de betekenis van een initiatief (placemaking voor de Bossche Stadsdelta) een rol spelen bij het bepalen van de huurprijs. Binnen de Bossche Stadsdelta als geheel, en per deelgebied, zal 50% van de ruimten van het niet-wonen programma commercieel zijn en 50% niet-

commercieel. Initiatiefnemers zullen bij het aanleveren van het Gebiedspaspoort moeten aantonen, hoe zij borgen dat deze ruimten langjarig voor de niet-commerciële doelgroep beschikbaar blijven. Uiteindelijk zullen afspraken hierover contractueel worden vastgelegd.

Van Ontwikkelplan naar Gebiedspaspoort per deelgebied

Om de samenhang en relatie tussen deelgebieden onderling en tussen een deelgebied en de omringende bestaande omgeving te waarborgen is onderhavig Ontwikkelplan voorbereid. Het Ontwikkelplan biedt de kaders voor onder meer (beeld)kwaliteit, programma, ruimtelijke invulling, milieu en duurzaamheid voor de verdere uitwerking van een deelgebied door de ontwikkelende partij(en). Dit kan de gemeente ook zelf zijn. Deze nadere uitwerking wordt vormgegeven in een Gebiedspaspoort in samenspraak met de gemeente. Het Gebiedspaspoort geeft, naast een verslag van de omgevingsdialoog, aan op welke wijze de ontwikkelende partij de gestelde kaders tot een hoogwaardig plan brengt en invulling geeft aan de beeldkwaliteitseisen. Het Gebiedspaspoort vormt uiteindelijk een belangrijk ingrediënt van de motivering van een buitenplanse omgevingsplanactiviteit (BOPA) of van een wijziging van het omgevingsplan (WOPLA). Om de realisatie van deelgebieden van de Bossche Stadsdelta te kunnen versnellen, willen we de noodzakelijke procedurele stappen op een efficiënte wijze organiseren. Een volledig Gebiedspaspoort voor een deelgebied kan daarom voor het college aanleiding zijn om de gemeenteraad te vragen om te besluiten dat er geen advies als bedoeld in artikel 16.15a Omgevingswet nodig is voor een aanvraag omgevingsvergunning die past binnen de kaders die de gemeenteraad vaststelt voor deze ontwikkeling.

De naam Bossche Stadsdelta verwijst naar de Dommel, Aa, Binnendieze en Zuid-Willemsvaart die op deze plek in de Dieze samenvloeien. Maar niet alleen het water stroomt. De naam refereert ook aan het komen en gaan van mensen die jong of jong van geest zijn. Creatieve doeners en denkers uit verschillende culturen die hier voor korte of langere tijd verblijven, elkaar inspireren en nieuwe ideeën op het grensvlak van cultuur, wonen- werken en circulariteit in de praktijk brengen.

