



parkeernormen die in de gehele gemeente worden toegepast. Hierbij is het accent gelegd op de erkenning van de auto.

Fietsplan in uitvoering, oktober 2005

De gemeente 's-Hertogenbosch heeft hoge ambities op het gebied van het fietsverkeer. Het doel van het Fietsplan is het ontwikkelen van een maatregelenpakket dat het fietsklimaat in 's-Hertogenbosch extra verbetert, onder meer door het realiseren van een fietsnetwerk. Wat betreft Boschveld zijn twee fietsroutes opgenomen in het Fietsnetwerk te weten de fietsroute (6) via de Chr. Huygensweg en Simon Stevinweg richting Kruiskamp en de fietsroute (7) die erop aantakt via de Buys Ballotweg en Rietveldenweg richting de Rietvelden. Op basis van de ambities vanuit de Vervolg Ontwerp Koersnota Hoofdinfrastuctuur wordt het Fietsplan in uitvoering verder aangevuld met nieuwe maatregelen om het fietsgebruik te stimuleren. Deze maatregelen zijn onderverdeeld in 4 pijlers: fietsnetwerk, fietsparkeren, communicatie en innovatie.

13.2 Externe ontsluiting Boschveld (verkeer buiten Boschveld)

In deze paragraaf worden een aantal ontwikkelingen beschreven die van invloed zijn op de externe ontsluiting van de wijk Boschveld, zoals de ontsluiting van de Brabanthallen, de plannen rondom de autoluwe binnenstad en de realisatie van de nieuwe Parallelweg. Uitgangspunt is geen sluipverkeer.

Ontsluiting Brabanthallen

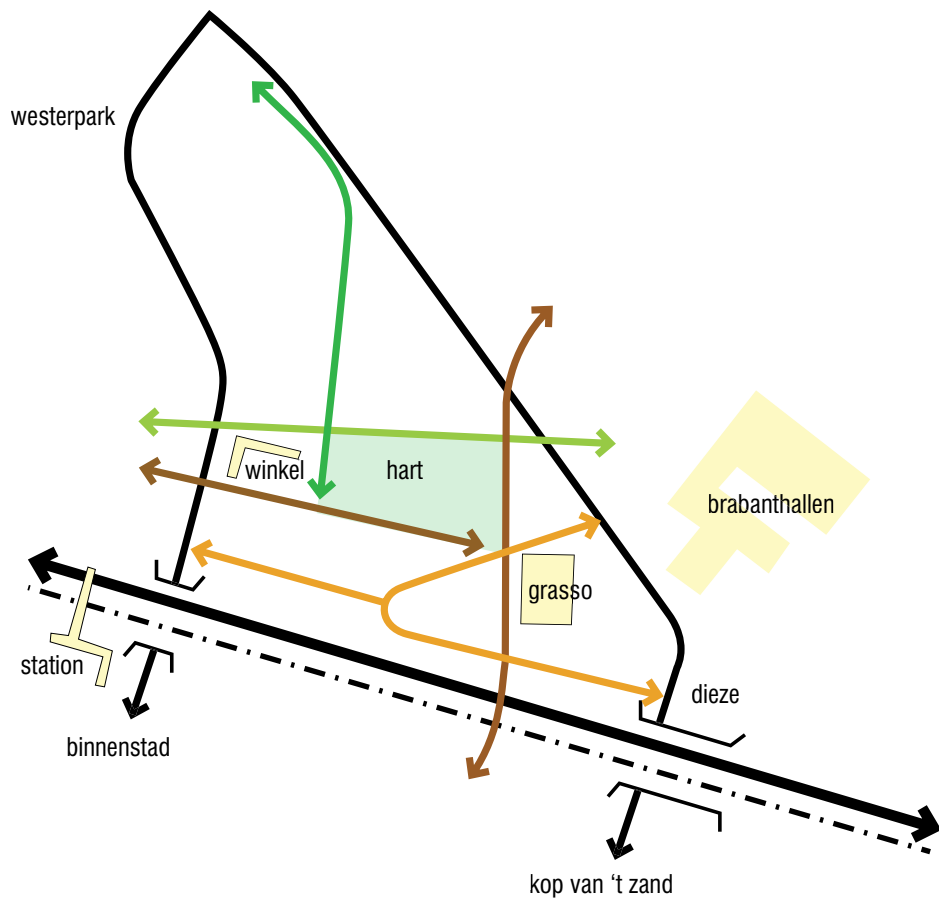
De grootste bulk bezoekers voor de Brabanthallen 's-Hertogenbosch komt jaarlijks in de periode september t/m mei. In 2006 waren dit er circa 900.000. In de huidige situatie vinden er bij (grootschalige) evenementen in de Brabanthallen verkeersproblemen plaats in het gebied rondom de Brabanthallen. Het gaat hierbij om vertragingen op kruispunten en parkeeroverlast in woonwijken. Bij de geplande transformatie van de Brabanthallen neemt de verkeersdruk op dit gebied toe. De verwachting is dat één ontsluiting van de Brabanthallen dan niet voldoende is. Een tweede ontsluiting is nodig en kan gevonden worden in een ontsluitingsweg vanuit het zuiden over

het Michelin-terrein.

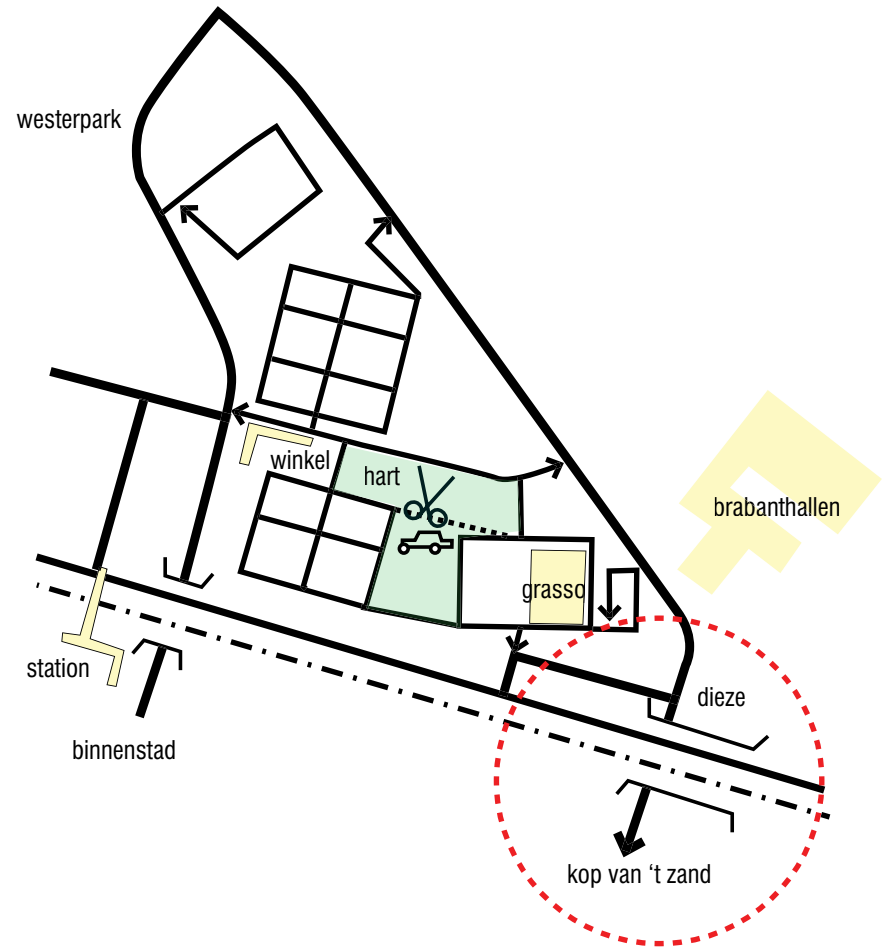
Qua parkeren is het beeld dat voor de korte termijn het aantal parkeerplaatsen rondom de Brabanthallen, inclusief overloopterreinen, voldoende is om de parkeerbehoefte op te vangen. Op de langere termijn, bij volledige transformatie van de Brabanthallen, is aanvullende parkeer capaciteit benodigd. De gemeente 's-Hertogenbosch werkt in samenwerking met de Brabanthallen aan oplossingen voor de verkeersproblemen in de vorm van voldoende parkeerplaatsen en een goede bereikbaarheid (2de ontsluitingsweg, aanpassing kruispunten, looproutes etc.). Hierbij geldt als uitgangspunt dat Boschveld geen verkeers- en parkeeroverlast mag ondervinden van bezoekers en werknemers van de Brabanthallen.

Autoluwe binnenstad

In augustus 2007 is het onderzoek "Economische effecten van verkeersmaatregelen in en rond de binnenstad" verschenen. Hierin heeft de gemeente 's-Hertogenbosch zich ten doel gesteld de verblijfskwaliteit en de bereikbaarheid van de binnenstad te verbeteren. Op hoofdlijnen zijn twee soorten maatregelen voorgesteld:



lanenstructuur



verkeersstructuur

1. Het verkeersluwer maken van de binnenstadsring, door het weren van doorgaand verkeer.
2. Het overhevelen van parkeerplaatsen ten behoeve van bezoekers vanuit de binnenstad naar de rand van de binnenstad en/of transferia. Arriva en Brabanthallen. Op dit moment worden de concrete maatregelen nog uitgewerkt en is er nog geen definitief besluit genomen. Eventuele verkeersmaatregelen zullen stapsgewijs worden ingevoerd. Voorwaarde voor een autoluwe binnenstad is de realisatie van de Randweg en de nieuwe Parallelweg (na 2012).

Doortrekking Parallelweg

In december 2004 heeft de gemeenteraad het besluit genomen om de Parallelweg aan te gaan leggen tussen de Randweg en de Zandzuigerstraat conform variant 4 (zo dicht mogelijk langs spoor). Dit tracé loopt achter het EKP door over het spoorwegemplacement. De aanleg van de Parallelweg vindt gefaseerd plaats:

1. 2011: Aansluiting van de huidige Magistratenlaan op de Randweg (fase 1).
2. 2011-2012: Doortrekking in noordelijke richting naar de Zandzuigerstraat (fase 2). Het proces heeft tijdelijk stilgelegen in afwachting van de Koersnota. Inmiddels is het proces weer opgestart. Gemeente is in overleg met Prorail over relatie doortrekking Parallelweg en de spooruitbreiding.
3. Na 2012: Doortrekking verder in noordelijke richting naar de Hambakenweg/A59 (fase 3). Hiertoe is nog niet besloten. Hiervoor wordt de nut en noodzaak van de eventuele aanleg nader onderzocht, zodat gemeenteraad tot een besluit kan komen.
4. De wijk Boschveld krijgt één aansluiting op de Parallelweg voor de ontsluiting van de wijk. Tevens wordt onderzocht in hoeverre een doortrekking van de Vogelstraat onder het spoor door richting de Zandzuigerstraat nut en noodzaak heeft.

13.3 Interne ontsluiting Boschveld (verkeer binnen Boschveld)

Lanen vs verkeersstructuur (figuur blz 80)

Door bestaande straten te herprofilen en nieuwe verbindingen te maken ontstaat een evenwichtige en heldere structuur van straten en lanen. Dit zorgt op wijkniveau ook voor een logische aanhaking op de omgeving, zoals de Onderwijsboulevard, Paleiskwartier, Brabanthallen, Westerpark en Kop van 't Zand. Uitgangspunt is om doorgaand autoverkeer door Boschveld zoveel mogelijk te weren. De straten in Boschveld moeten enkel door bestemmingsverkeer worden gebruikt. Vandaar dat de lanenstructuur niet de hoofdwegenstructuur voor de auto vormt. Lanen vormen wel belangrijke lijnen binnen Boschveld, maar met name voor fietsers en voetgangers en slechts deels voor auto's. Zo worden op de Lanen door het Hart de directe autoverbindingen geknipt. Dit draagt bij aan de verblijfskwaliteit van het Hart en ontmoedigt sluipverkeer door de wijk en stimuleert fietsgebruik en lopen. De lanen verbinden onderling de buurten in Boschveld beter met elkaar. De bijzondere gebouwen, plekken en functies liggen ook bewust aan de lanen. Voor het fietsverkeer geldt dat alle wegen toegankelijk zijn. Alleen waar het gaat om gebiedsontsluitingswegen wordt uitgegaan van fietsvoorzieningen. Daarnaast zijn een aantal verbindingen voor langzaam verkeer opgenomen, welke specifiek zijn bedoeld voor voetganger en fietser.

Studie ontsluiting bij EKP-terrein (figuur blz 82)

De nieuwe Parallelweg is geprojecteerd op het huidige spoorwegemplacement achter het voormalige ExpeditieKnoopPunt (EKP). Prorail wil capaciteitsuitbreiding van het spoor tussen station Den Bosch en de splitsing van de spoorlijnen naar Nijmegen en Utrecht realiseren door middel van een flyover en twee extra sporen. Daartoe worden momenteel door Prorail plannen opgesteld. Bij de ontwikkeling van de plannen is nauw overleg met de gemeente over afstemming van de plannen van ProRail en de gemeente (doortrekken van de Parallelweg). Begin 2009 verwacht Prorail het Ontwerp TracéBesluit (OTB) hierover te kunnen starten. Uiteraard zal hiervoor de gebruikelijke planologische procedure worden doorlopen.

Er zijn verschillende mogelijkheden bekeken om de overlast van de invalsweg naar westelijk deel van het centrum/Kop van 't Zand vanaf de nieuwe Parallelweg voor het Veemarktkwartier te beperken. In dit wijkplan wordt de voorkeur uitgesproken om de invalsweg naar het westelijk deel van het centrum/Kop van 't Zand over het EKP-terrein te leggen en niet de Oude Parallelweg als invalsweg te gebruiken. De oude Parallelweg verliest zo haar doorstroombaan, nieuwbouw zorgt voor afscherming van de bestaande woningen in het Veemarktkwartier en de nieuwbouw maakt onderdeel uit van Boschveld. Ter plekke van de oude Parallelweg is in plaats van een doorgaande weg een aantrekkelijke woon- en werkomgeving mogelijk gemaakt.

Zo lang er door Prorail nog geen definitieve demarcatielijn/scheidingslijn is getrokken, blijft onduidelijk waar de definitieve begrenzing tussen het 'verkleinde' spooreplacement en de doorgetrokken Parallelweg komt. Dit zorgt op haar beurt voor onduidelijkheid voor de locatiegrootte van de (her-)ontwikkeling van het EKP, de ontwikkelingsmogelijkheden voor de eigenaar cq ontwikkelaar van EKP en of er voldoende ruimte overblijft om de invalsweg ' bijv. ook achterlangs het EKP gebouw te leggen.

Parkeren

Huidige parkeersituatie

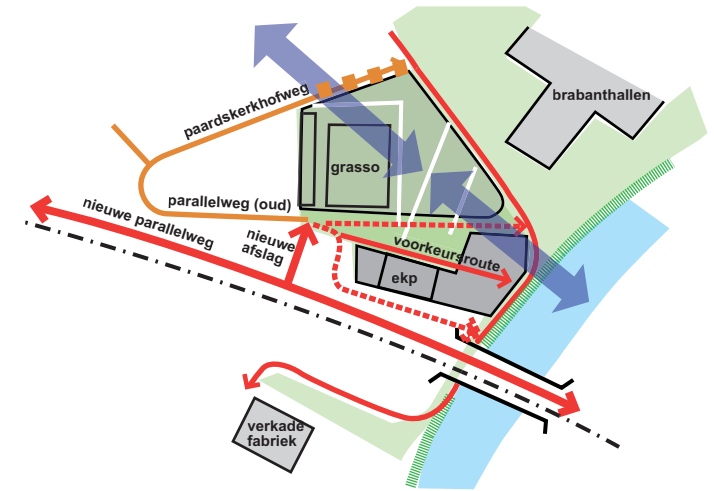
Door de ligging van Boschveld ten opzichte van de binnenstad, de Brabanthallen, het station (bezoekers) en het Paleiskwartier (werkers) staat het parkeren in Boschveld nu en in de toekomst onder druk. In de huidige situatie parkeren een groot aantal werkers en bezoekers van deze gebieden in Boschveld, wat in de wijk tot parkeeroverlast leidt. Daarbij komt dat op dit moment ook bewoners hun auto's in de openbare ruimte moeten parkeren, omdat ze geen parkeerplek op eigen terrein hebben. Om in de huidige situatie de leefbaarheid te verbeteren zijn daarom in delen van Boschveld gereguleerd parkeren uitgevoerd.

Basisprincipes parkeren Boschveld in de toekomst

Boschveld is een woon- en werkgebied, wat betekent dat de belangen voor de bewoners en werknemers van Boschveld voorop staan. Dit geldt ook wat betreft het parkeren in het gebied. De basisprincipes voor het parkeren in Boschveld voor



parkeeroplossing bouwplan eerste fase



studie ontsluiting bij EKP-terrein

de toekomst zijn:

- Het parkeerbeleid in Boschveld dient afgestemd te zijn op de rest van de stad. De gebieden Deuteren, Onderwijsboulevard en Paleiskwartier, Brabanthallen en de binnenstad voorzien in de toekomst in hun eigen parkeerbehoefte. In Boschveld dient geen sprake te zijn van overloop of uitwijk van parkeerders uit deze of andere gebieden (uitstralingseffecten).
- Binnen Boschveld wordt uitgegaan van autoluw straatparkeren, wat betekent dat (waar mogelijk) parkeren plaats vindt op eigen terrein of in gebouwde parkeervoorzieningen. Het aantal auto's dat in de openbare ruimte in het woongebied geparkeerd staat, dient beperkt te worden.
- Omvang: de parkeerbehoefte voor Boschveld in de toekomst dient bepaald te worden uitgaande van de parkeernormen opgenomen in de Nota Parkeernormen 's-Hertogenbosch, aangevuld met werkelijke gebruiks- en ervaringsgegevens.
- Doelgroepen en regulering:
Langparkeren voor bewoners en werknemers op eigen terrein, voor zover mogelijk in gebouwde parkeervoorzieningen.
Langparkeerders parkeren dus niet in de openbare ruimte.

Kortparkeren voor bezoekers van verschillende functies in de openbare ruimte. In Boschveld dient gekozen te worden voor gereguleerd parkeren om parkeeroverlast in de wijk veroorzaakt door functies buiten de wijk te voorkomen.

- Bij grootschalige en/of gecombineerde functies kan gekozen worden om een geconcentreerde parkeervoorziening aan te leggen om de uitwisselbaarheid van parkeerplaatsen te maximaliseren (dubbelgebruik) en kostenefficiënt te weren. Gedacht kan worden aan een ondergrondse parkeergarage in het hart en wellicht in de plint langs de Parallelweg.

Parkeren nieuwbouw 1e fase

Het hiervoor genoemde is goed te illustreren aan de hand van bouwplan 1e fase Boschveld van Zayaz. Deze woningen hadden in de oorspronkelijke situatie geen parkeerplaatsen op eigen terrein. Bewoners konden alleen parkeren in de straten. In de nieuwbouwplannen heeft elke woning een eigen parkeerplaats in een kelder of op eigen terrein. Alleen bezoekers moeten de auto parkeren in de openbare ruimte (kort parkeren). De slimme oplossing van parkeren met daarboven terrassen zorgt voor ruimte en minimale auto's in de straat.

Looproutes Brabanthallen

Bezoekers van de Brabanthallen die met de trein reizen moeten door Boschveld lopen. Er zijn meerdere (loop)routes naar de Brabanthallen mogelijk. Er is geen sprake van gebaande paden, maar meerdere mogelijkheden: a) via het Da Vinciplein – Paardskerkhofweg, b) via Parallelweg, c) via de doorgetrokken laan 's-Gravesandestraat en d) via Copernicuslaan. De gekozen route hangt mede af van het evenement. Bij evenementen met potentieel overlast voor de omgeving banen suppoosten reizigers in de gewenste route. In de huidige situatie wordt de route via de Paardskerkhofweg met bordjes bewegwijzerd. (figuur blz 79)
Zaak is om al deze looproutes zo eenduidig, optimaal en aantrekkelijk mogelijk voor voetgangers vorm te geven. In een vervolgfase wordt bekeken welke looproute primair wordt bewegwijzerd.

Verblijfsgebied

De wegen (ringstructuur) rondom Boschveld zijn gebiedsontsluitingswegen (50 km/h). Boschveld zelf is in zijn geheel een verblijfsgebied, dus 30 km/h. Dit geldt ook voor de

Copernicuslaan. Een herinrichting van de Copernicuslaan is noodzakelijk om dit ook daadwerkelijk te bewerkstelligen.

Voetgangersverbinding over het spoor

Ter hoogte van Grasso wordt een nieuwe verbinding voor voetgangers over het spoor voorgesteld. Daarmee wordt letterlijk de barrièrewerking van het spoor en de doorgetrokken Parallelweg geslecht. De Binnenstad en Kop van 't Zand met de Verkadefabriek worden zo logisch en direct verbonden met Boschveld met Grasso en de Brabanthallen. Na aanleg van de Ponte Pallazo ter hoogte van zuidzijde Paleiskwartier komt deze brug in beeld. Alhoewel deze verbinding nog niet concreet is, wordt met dit wijkplan hiervoor wel planologisch ruimte gereserveerd. Ook het vervolg van deze verbinding over het spoor via een laan tussen de monumentale gebouwen van Grasso is op z'n vroegst pas vanaf 2014 mogelijk. Met deze nieuwe verbinding wordt letterlijk een brug geslagen tussen Brabanthallen/Boschveld en Kop van 't Zand/binnenstad.

Openbaar vervoer

Boschveld heeft op het gebied van openbaar vervoer een erg

gunstige ligging ten opzichte van station 's-Hertogenbosch Centraal. Daarnaast lopen er buslijnen over de Chr. Huygensweg en Simon Stevinweg.



milieu contouren

- hoge druk gasleiding
- - - 14m veiligheidszone
- 55 dBA zone
- - - 50 dBA zone
- - - 25m van spoorzone
- 85m van spoorzone
- 30m van parallelweg
- 15m van verdeelstation

14. Milieu

In hoofdlijnen:

- In Boschveld spelen diverse milieu-aspecten (o.a. verkeerslawaai, spoorweglawaai, industrielawaai, luchtkwaliteit, veiligheid) een belangrijke rol, omdat de invloed ervan groot is. Dit komt door een hoge mate van functiemenging: wonen, bedrijvigheid en maatschappelijke voorzieningen binnen de wijk, terwijl de wijk wordt begrensd door relatief drukke wegen, spoorlijnen en industrie. Voor de toekomst wordt gestreefd naar intensivering van vooral de woonfuncties. Om dit mogelijk te maken met behoud van een goede kwaliteit van de leefomgeving, is het noodzakelijk het milieubelang in alle fasen van de planvorming nadrukkelijk aan bod te laten komen. De wegen en spoorwegen rondom Boschveld worden in de toekomst zwaarder belast, terwijl ook het gebruik van het industrieterrein De Rietvelden (v.m. Michelinterrein, Brabanthallen c.a.) zal intensiveren. Deze ontwikkelingen moeten integraal worden gezien. De

milieudruk wordt zoveel mogelijk buiten de wijk gehouden door aan de randen van de wijk te streven naar een schil van hoge, aaneengesloten bebouwing. De functies aan de randen ondervinden (globaal gesteld) een relatief hoge geluidsbelasting en lokaal (met name langs het spoor) ook een groter risico. Bij het verder uitwerken van het wijkplan naar een bouwplanniveau, zal worden gezocht naar de meest optimale oplossing. Gezien complexiteit van alle milieuaspecten is het nog niet mogelijk om definitief uitsluitsel te geven over de (on)mogelijkheden op de EKP-locatie. Invulling hangt nl. er sterk af van type functie (gevoeligheid, bezoekersintensiteit) en de gekozen ruimtelijke oplossing.

- Voor Boschveld geldt als uitgangspunt integraal waterbeheer. Boschveld krijgt een gescheiden stelsel voor regenwater en stedelijk afvalwater. Verder zal ook een

deel van het regenwater in de bodem worden geborgen en worden in het nieuwe Boschveld één of enkele waterpleinen gecreëerd.

- Daarnaast worden er bij de planuitwerking eisen gesteld aan duurzaamheidsaspecten, zoals energie, duurzame materialen en schone bodem.

In dit hoofdstuk wordt omschreven welke rol de milieuaspecten hebben gespeeld bij de totstandkoming van dit wijkplan en bij de verdere uitwerking tot concrete bouwplannen nog zullen spelen.

14.1 Rand Oude Engelseweg/industrieterrein De Rietvelden/Brabanthallen

De zone van het industrielawaai van De Rietvelden (50dBA contour) valt over Boschveld. Binnen een belasting van 55dBA mogen in principe geen geluidgevoelige bestemmingen worden gebouwd (zoals woningen en scholen) behalve als deze een zgn. dove gevel hebben (geen te openen delen) en voorzien zijn van een goede isolatie.

De Oude Engelseweg kent een hoge verkeersbelasting met daardoor ook een hoge geluidsbelasting. Voor de toekomst moet met een vergelijkbare verkeersintensiteit rekening worden gehouden. Woningen (en andere geluidgevoelige bestemmingen) zullen in beginsel een behoorlijke afstand tot de weg (15 tot 25 meter) moeten aanhouden. Door op gebouwniveau maatwerk te leveren, door bijvoorbeeld het toepassen van een dove gevel en een op de geluidsbelasting afgestemde indeling van de woning, kan met deze afstanden gevarieerd worden.

Gezien de relatief korte afstand van de bouwblokken F, G en Q tot het bedrijventerrein De Rietvelden (industrielawaai) en de Oude Engelseweg (verkeerslawaaai) zal zeer waarschijnlijk een dove gevel nodig zijn, bij een grotere afstand mogelijk niet. Om geluidsluwe gevels te maken en ook om het achterliggende gebied af te schermen is ter plekke van de genoemde bouwblokken een zo gesloten mogelijk hoog front noodzakelijk, al dan niet met schermen en slimme keuzen ten aanzien van kopgevels etc. De geluidsluwe gevels aan de achterzijde zullen afgeschermd moeten worden van verkeerslawaaai van ontsluitende verkeerswegen zoals de Paardkerkhofsweg, van het spoorweglawaaai (vooral op grotere hoogten) en bijvoorbeeld van hinder van het Grasso-complex.

Langs de Oude Engelseweg loopt een hoge druk-gastransportleidingen met een gasverdeelstation op terrein

aan Paardkerkhofweg. Om veiligheidsredenen moet een afstand van 14 meter ten opzichte van de gasleiding worden aangehouden. Deze afstand is gebaseerd op de nu geldende regelgeving: hiervan is bekend dat deze wordt geactualiseerd. De mogelijkheid bestaat dat in de nieuwe benadering (zonder maatregelen aan de leiding) een grotere afstand moet worden aangehouden, maar deze afstanden zijn nog niet bekend. Ten opzichte van het gasverdeelstation geldt een veiligheidsafstand van 25 meter. In het wijkplan is hiermee bij de locatie van de bebouwing rekening gehouden. Met betrekking tot het geluid afkomstig van het verdeelstation geldt het uitgangspunt dat, eventueel met maatregelen als het ' inpakken ' van het gebouw, met een afstand van 25 meter kan worden volstaan. Bij nadere uitwerking van het bouwplan worden de nieuwe ontwikkelingen in de regelgeving betrokken. De periode tot het vrijkomen van de locatie van de afvalstoffendienst wordt benut om in overleg met de Gasunie te onderzoeken of een kortere afstand tot de mogelijkheden behoort: door het aanhouden van een kleinere afstand kan een meer aaneengesloten bebouwing worden gerealiseerd, die het achterliggende gebied afschermt tegen geluid.

14.2 Rand nieuwe Parallelweg/spoor/kop vml. EKP

Deze rand is behoorlijk belast met spoorweglawaaai dat in de toekomst nog zal toenemen. Het Rijk voert weliswaar een beleid om zgn. productieplafonds voor het spoor in te voeren. Dat betekent dat bij een fikse toename van het spoorvervoer door Prorail/NS zelf maatregelen moet worden getroffen. Maar bij een nieuwe locatie-ontwikkeling dient met de toekomstverwachting van het spoorvervoer rekening te worden gehouden. Bovendien wordt een nieuwe fly-over met hogere spoorbanen over de Dieze ontwikkeld, zodat het spoorweglawaaai vanaf een grotere hoogte het plangebied zal binnenvallen en daardoor tot dieper in de wijk (hinderlijk) hoorbaar zal zijn.

De Parallelweg wordt een doorstroomas zodra de aansluiting met de Zandzuigerstraat en de Randweg wordt gerealiseerd (zie hoofdstuk Verkeer). De intensiteiten zullen liggen tussen ca 15.000 en 25.000 motorvoertuigen (werkdaggemiddelde). Later komt mogelijk de aansluiting met de A59 aan de orde. De geluidsbelasting zal zodoende fors zijn en ook voor de

doorgetrokken Parallelweg geldt dat de Dieze zal worden overbrugd, waardoor het geluid verder het gebied in strekt.

De verlengde/doorgetrokken Parallelweg veroorzaakt naast geluidsbelasting ook een zekere luchtbelasting. Hoewel niet direct overschrijding van normen te verwachten is, is bij een nieuwe ontwikkeling een afstand tot kwetsbare bestemmingen (bijv. scholen, woningbouw) van 30 meter aan te bevelen.

Het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor kent 2 toetsen: een plaatsgebonden risicocontour en het groepsrisico. Binnen een plaatsgebonden risicocontour mag geen enkele verblijfsfunctie worden gerealiseerd. Het groepsrisico is een benadering om te voorkomen dat een grotere groep mensen, zeker een kwetsbare groep mensen, tegelijkertijd door een calamiteit wordt getroffen. Dit groepsrisico kent een oriëntatiewaarde en is geen harde norm. Het gemeentebestuur kan het belang van een belangrijke ontwikkelingslocatie met een verdichting, zoals in Boschveld, afwegen tegen het risico. Maatregelen in de stedenbouwkundige opzet, in de bouw, brandweervoorzieningen e.d. zijn als dan belangrijk. Vooralsnog wordt voor 's-Hertogenbosch niet voorzien dat in de toekomst sprake zal zijn van een plaatsgebonden risicocontour. Wel is bekend dat in de zone langs het spoor op de lijn Eindhoven-Utrecht de oriëntatiewaarde van het groepsrisico wordt overschreden en verder zal worden overschreden. Dit geldt voor de hele zone langs het spoor (Paleiskwartier, 't Zand, Boschveld, etc).

Vanwege de hierboven genoemde belasting (geluid, lucht en veiligheid) wordt langs deze rand van Boschveld (blokken T, U en V) gekozen voor het realiseren van een soort buffer van (enigszins) ongevoelige bestemmingen. Voor afscherming van het geluid zal ook hier een zo gesloten mogelijk hoog front moeten worden gemaakt. Bebouwingshoogte van deze bouwblokken is daarom 1 a 2 bouwlagen hoger dan de achterliggende bebouwing. Ook de openingen tussen de bouwblokken, zoals bijvoorbeeld ter hoogte van de aantakking van de invalsweg op de nieuwe Parallelweg, moeten zodanig worden ontworpen dat optimale afscherming plaatsvindt.

Gevoelige bestemmingen kunnen achter deze buffer worden geprojecteerd op een aanbevolen afstand van ca. 85 m'



integraal waterbeheer (blz 106)



waterplein

vanaf het doorgaande spoor van het vervoer van gevaarlijke stoffen. Kwetsbare groepen, zoals voorzieningen voor gehandicapten, ouderen en scholen, moeten op een nog grotere afstand worden geplaatst. Voor blok S is de vraag of invulling met woningbouw vanuit deze milieuopectiek mogelijk is, milieuonderzoek is hiervoor noodzakelijk.

De ontworpen stedenbouwkundige structuur garandeert dat voldoende vluchtwegen van het spoor af kunnen worden genomen. Met de Parallelweg en onderliggend wegennet is de bereikbaarheid van de hulpdiensten eveneens voldoende gegarandeerd.

14.3 Bestaande en toekomstige bedrijvigheid, Winkelcentrum, BBS

De bestaande en/of toekomstige bedrijvigheid binnen de bouwblokken in Boschveld zal moeten worden afgestemd op de nabijheid van woningen. Ten aanzien van Grasso is overeengekomen dat de activiteiten

ter plaatse worden afgestemd op de toekomstige omliggende functies en nieuwbouw. Hier is in principe maximaal milieucategorie 2 denkbaar, met vrijstelling categorie 3 (mits omvang en uitstraling geen grotere milieu-impact hebben dan categorie 2). Ook de mogelijke indirecte hinder van het aan- en afrijden, laden en lossen hoort tot de activiteiten die op de woonomgeving moeten worden afgestemd. Dit vergt vooral een oriëntatie/ontsluiting aan de spoorkant. In het geval mogelijk een woonfunctie in bouwblok S in beeld komt, dient ook die bestemming bij de herinvulling van de Grasso-locatie te worden bekeken.

Uitbreiding van het winkelcentrum met een supermarkt vergt een oplossing qua aan- en afvoer, opstelplaats en routes van winkelwagentjes, airco- en koelapparatuur.

De Brede Bossche School met vooral een levendig schoolplein vergt voldoende afstand c.q. voldoende afscherming naar gevoelige functies. Met een goede aansluiting op de wegen, openbare ruimte en parkeerplaatsen bij het winkelcentrum is een goede combinatie mogelijk tussen levendigheid en hinder.

14.4 Integraal waterbeheer

De huidige riolering is een gemengd stelsel met een overstort op de Dieze. Bij droog weer voert de riolering af naar het hoofdrioolgemaal aan de Oude Engelenseweg. Dit gemaal pompt het afvalwater naar de Riolwaterzuivering Treurenburg. Voor Boschveld wordt integraal waterbeheer ingezet. Integraal waterbeheer beoogt duurzame en veerkrachtige (stedelijke) watersystemen waarbij schoon hemelwater in principe gescheiden blijft van afvalwater. Daarnaast moeten nieuwe ontwikkelingen voldoen aan het principe van hydrologisch neutraal bouwen. Dit betekent dat de hydrologische situatie minimaal gelijk moet blijven aan de uitgangssituatie. De gemeentelijke ambitie is om in Boschveld uiteindelijk een oppervlak van circa 26 hectare stedelijk gebied af te koppelen. Dit is gekoppeld aan de gefaseerde herontwikkeling van Boschveld, waardoor stapsgewijs het gescheiden stelsel met een riolering voor schoon regenwater en een riolering voor het afvalwater. Afvalwater wordt afgevoerd naar het rioolgemaal. De schone regenwaterstroom sluit de gemeente aan op het stadswatersysteem van de wijk West. Het huidige watersysteem



regenwaterafvoer

in wijk West wordt nu al aangepast om het overtollige regenwater uit Boschveld op te vangen. Niet al het regenwater zal afstromen naar het oppervlaktewater van de stadspolder. De bodem in Boschveld is door ophoging in het verdelen relatief hoog en droog en daarom geschikt voor bodeminfiltratie. Het nieuwe regenwaterriool wordt dan ook uitgerust met een infiltratievoorziening. Zo kan een deel van het regenwater direct in de bodem worden geborgen. Hierbij dient te worden bezien of sanering van de bodem en regenwater ter plekke noodzakelijk is.

Naast bodeminfiltratie zal de gemeente in het nieuwe Boschveld één of enkele locaties creëren waar overtollig regenwater tijdelijk kan worden geborgen. Daarvoor is het concept van zogenaamde waterpleinen kansrijk. Een waterplein is een normaal plein dat na een hevige bui tijdelijk verandert in een bijzondere stadsvijver of waterspeelplaats. Water vasthouden op zogenaamde groene sedem-daken kan nog een aanvulling zijn.

Wijk West (de stadspolder) blijft gebaat bij de mogelijkheid van aanvulling en doorspoeling met water uit de Dieze. Dit als bron van water in perioden van droogte. Voor een adequate aanvoer en doorspoeling is het nodig dat de stadspolder een nieuwe waterinlaat krijgt. De industriehaven ter hoogte van Boschveld is daarvoor de aangewezen plek. Het nieuwe regenwaterstelsel van Boschveld zal als dubbelfunctie gaan functioneren voor deze wateraanvoer.

14.5 Duurzaamheid, zoals energie, materialen, schone bodem

Boschveld zal een energiezuinige wijk moeten worden. Op termijn wil 's-Hertogenbosch klimaatneutraal worden waarvoor bij een grootschalige herstructurering goede kansen bestaan. Warmte-koude-systemen, productie van duurzame energie in combinatie met de bedrijvigheid al dan niet aansluitend bij het bedrijventerrein De Rietvelden/Brabanthallen bieden mogelijkheden.

Aan materialen van bouw en openbare ruimte worden vanuit milieu eisen gesteld. Dit betekent minimaal dat uitsluitend niet uitlogende materialen mogen worden toegepast en duurzame bouwmaterialen worden toegepast, zoals FSC-hout. Bovendien geldt voor de publieke ruimte dat het ontwerp van ieder "werk", de inrichting en het beheer van o.a. het groen voldoet aan eisen van "duurzaamheid".

De bodem is hier en daar licht en op sommige plaatsen zwaarder verontreinigd. Sanering zal plaatsvinden tot waarden die benodigd zijn voor de desbetreffende functie.

15. Programma en haalbaarheid

Het concept wijkplan is financieel getoetst. Op basis van het telmodel is een zo goed mogelijke inschatting gemaakt van de kosten en opbrengsten. De verwervingskosten bestaan uit de verplaatsingskosten van de afvalstoffendienst en het Overpad en de aankoop van de overige benodigde gronden en opstallen. De kosten van openbare werken betreffen de aanleg van riolering, wegen, groen en speelplaatsen. Daarnaast is rekening gehouden met plankosten, renteverliezen en enkele overige kosten. De opbrengsten bestaan uit verkoop van bouwrijpe gronden waarop woningen en overige functies gerealiseerd kunnen worden. De kosten vallen hoger uit dan de opbrengsten. Het tekort wordt gedekt door de inzet van gelden uit GrootStedenBeleid-fysiek.

Elders in dit wijkplan wordt uitgelegd dat er wijzigingen per bouwblok mogelijk zijn. De kracht van het wijkplan is juist deze flexibiliteit. De verwachting is echter dat de veranderingen geen grote invloed hebben op het financiële eindresultaat. Dat wil niet zeggen dat er geen financiële risico's kleven aan de realisatie van het wijkplan. De veranderingen dienen daarom steeds getoetst te worden aan het financiële kader.

Raamwerk met flexibele invulling, variaties mogelijk

Centraal staat de transformatie- en vernieuwingsopgave die de komende jaren op flexibele manier wordt vormgegeven. In het wijkplan is één hoofduitwerking verbeeld. Aangezien op langere termijn de onzekerheden steeds groter worden moet de visie en de invulling van het raamwerk flexibel zijn. Het raamwerk maakt daardoor een stapvoorstep gebiedsontwikkeling mogelijk en is dus zeker geen blauwdruk. Nieuwe invullingen, ideeën of ander inzichten die in de loop van de tijd ontstaan, kunnen later worden ingepast. Het wijkplan dient voor de komende 15 jaar en verder als een stevig kader voor de toekomstige ontwikkeling en inrichting van het gebied en concrete projecten. Aan de hand van enkele voorbeelden wordt de flexibiliteit van het wijkplan in beeld gebracht. Hiermee wordt aangetoond dat ondanks wijzigingen toch de ambities en het raamwerk overeind blijven. De hoofdrichting is duidelijk, maar er zijn altijd wijzigingen noodzakelijk en mogelijk.

Zo kunnen binnen hetzelfde volume in plaats van grote appartementen, kleinere appartementen, grondgebonden

woningen of werkruimtes worden gebouwd als dat op dat moment wenselijk is. Verder is met hetzelfde programma een andere vormgeving mogelijk. Er wordt inzichtelijk gemaakt dat bestaande panden of delen ervan kunnen worden ingepast en dat keuze voor sloop/nieuwbouw of renovatie ook tot de mogelijkheden behoort. Dat werkruimten en appartementen op heel verschillende wijze kunnen worden neergezet. Zo kunnen er in het Waterkwartier grondgebonden woningen en bestaande bedrijfspanden worden gecombineerd, maar dat is ook mogelijk in een andere samenstelling van meer bijzondere woonvormen en bedrijvigheid. De pagina's 90 en 91 geven het telmodel en het bijbehorende programma weer.



telmodel mogelijke invulling

- bestaande bebouwing
- grondgebonden wonen
- appartementen
- grondgebonden + appartementen
- wonen / werken
- werken / bijzondere functies

blok nr	programma nieuw		sloop	bedrijvigheid						overig	hoogte (in lagen)	
	grondgebond	appartement		opmerking	herstructurering			A+B	EKP			totaal
					nieuwe hal	bestaande hal	monument					
A	66	78	108					500 m2	500 m2	3 * 5		
B	40	40	57						0 m2	3 * 5		
C									0 m2	1500m2 (supermarkt)		
D		50							0 m2	3500m2 BBS		
E	24	25							0 m2	3 * 4		
F		44							0 m2	4		
G		28		bedrijvigheid in plint	1.000 m2				1.000 m2	5		
H		96		bedrijvigheid in plint	1.200 m2				1.200 m2	4		
I	10	59				1.400 m2			1.400 m2	2 * 4		
J		84	36						0 m2	3 * 7		
K	26								0 m2	3		
L	8		2						0 m2	2		
M		24		kantoor	2.250 m2				2.250 m2	4 * 5		
N	11	12		bedrijvigheid alleen in plint van app. gebouw op kop	350 m2	1.500 m2			1.850 m2	3 * 4		
O	30								0 m2	3		
P	30	18		bedrijvigheid alleen in plint van app. gebouw op kop	650 m2				1.000 m2	3 * 4		
Q		28		bedrijvigheid in plint	2.700 m2				2.700 m2	3		
R				8600 hal + 5000 kantoor	2.850 m2		13.600 m2		16.450 m2	1*2		
S								* 100 woningen		3		
T								7.600 m2	7.600 m2	1 * 3 * 5		
U				7600 + 4000 ekp				11.600 m2	11.600 m2	1 * 3 * 5		
V				13000 kantoor + 2000 bedrijf				15.000 m2	15.000 m2	1*5		
totaal	831	245	586	203								
					11.000 m2	2.900 m2	13.600 m2	500 m2	34.200 m2	62.550 m2	5.000 m2	

* Deze 100 woningen zijn niet meegerekend in het programma nieuwbouw in verband met onzekerheden gezien de milieubeperkingen in het gebied.



16. Waardering en voorstellen bestaande bebouwing

Het wijkplan stuurt het sterkst op de ruimtelijke reservering en realisatie van het Hart en de Lanen. Deze zorgen voor structuur en samenhang. De illustraties in het wijkplan schetsen een mogelijke ruimtelijke invulling binnen het raamwerk, maar dat kan nog niet gelezen worden als een concreet stedenbouwkundig plan.

Het wijkplan, met daarin de belangrijkste kaders, zal stapsgewijs verder verfijnd worden tot stedenbouwkundige (deel)plannen en architectonische uitwerkingen. Die worden vastgelegd in een verkavelingsplan en beeldkwaliteitsplan voor de verschillende kwartieren. Dat is het moment en de concrete vervolgstap waarop concrete keuzes zullen worden gemaakt over de inpassing of vervanging van bestaande bebouwing in Boschveld.

Een eventuele voorkeur voor vervanging zal in dat licht goed moeten worden onderbouwd. Voor het wijkplan is alleen een eerste afweging gemaakt op grond van stedenbouwkundige en architectonische aspecten. Voor het maken van een definitieve afweging, spelen meerdere elementen een rol:

- De architectonische en stedenbouwkundige waarde
- De inpasbaarheid van het gebouw of complex in het raamwerk van het wijkplan
- De bouwkundige staat
- De aanpasbaarheid van het gebouw of complex
- De financiële haalbaarheid van een (bouwkundige) opwaardering
- De bezettingsgraad van het gebouw of complex
- De afzetbaarheid van het gebouw of complex
- Het woningtype

De (on)mogelijkheden rond inpassing van bestaande gebouwen in deelgebied 1 zijn in kaart gebracht. Het is een verbeelding van de bestaande kwaliteiten in relatie tot het Wijkplan. Het gaat hier om een werkkaart met een signalerende functie, dat de onderlegger vormt voor nader onderzoek en uitwerking.

Op gebouwniveau zijn het Winkelcentrum en Grasso beschermde monumenten en panden, met monumentale tijdseigen architectuur. Deze hebben een formeel beschermde status. Daarnaast kan de architectonische

kwaliteit van individuele panden worden versterkt door een stedenbouwkundig ensemble waarvan zij deel uitmaken. Paardskerkhofweg en de Copernicuslaan zijn hoogwaardige stedenbouwkundige structuren of ruimtes met de status van beschermd stadsgezicht, of krijgen de suggestie mee om ze deze status te verlenen.



1. Winkelcentrum Boschveld

- **Waarde:** Het winkelcentrum wordt architectonisch zeer hoog gewaardeerd en heeft een monumentale status. Het bouwblok van het winkelcentrum wordt inclusief winkelplein stedenbouwkundig hoog gewaardeerd als entree van de wijk.
- **Overwegingen:** Het winkelcentrum is een belangrijke schakel in het raamwerk. Opwaardering van het bouwblok is noodzakelijk en gewenst.
- **Voorstel:** Uitgangspunt is om het blok te renoveren met respect voor de oorspronkelijke staat. De stedenbouwkundige kwaliteit zal worden versterkt door herinrichting van het winkelplein en toevoeging van een hoogteaccent aan de kop van het plein tpv de Celsiusstraat.



2. woningen 's-Gravesandestraat / Celsiusstraat

- **Waarde:** De woonblokken zijn architectonisch kenmerkend voor de betreffende periode.
- **Overwegingen:** Stedenbouwkundig kunnen de bouwblokken in het raamwerk goed worden ingepast. Er is op stedenbouwkundige grond geen reden om sloopnieuwbouw toe te passen. Opwaardering van het bouwblok aan de Celsiusstraat is in relatie tot de nieuwe BBS noodzakelijk en gewenst.
- **Voorstel:** Voor het wijkplan is zowel sloopnieuwbouw als inpassen van deze woningen mogelijk. De studie naar herstructurering van het winkelcentrum en het Menno van Coehoornplein kan mogelijk andere kansen en mogelijkheden inzichtelijk maken.



3. basisschool Copernicuslaan

- **Waarde:** Het bouwblok wordt architectonisch laag gewaardeerd.
- **Overwegingen:** Stedenbouwkundig gaat het bouwblok weinig relatie aan met de directe omgeving en de wijk, ondanks de grote potentie van de plek. Daar waar een prominent gebaar verwacht wordt aan de kop van het plein, trekt het gebouw zich terug en is nauwelijks zichtbaar. De locatie zelf is goed inpasbaar in het raamwerk.
- **Voorstel:** Uitgangspunt is sloopnieuwbouw op deze locatie en ruimte te maken voor de BBS. Het nieuwe bouwvolume zal een sterke relatie aan moeten gaan met de directe omgeving; het winkelplein, het hart, de Copernicuslaan en de Celsiusstraat.



4. Parousia

- **Waarde:** Het blok kan een architectonische meerwaarde zijn voor de wijk.
- **Overwegingen:** Stedenbouwkundig beperkt het blok enigszins de mogelijkheden voor het doortrekken van de langzaam verkeer laan en het inpassen van de BBS, maar inpassing binnen het raamwerk blijft mogelijk.
- **Voorstel:** Voor het wijkplan is zowel sloop als inpassen van dit gebouw mogelijk.



5. woning aan de Edisonstraat

- **Waarde:** De woning kan een architectonische meerwaarde zijn voor de wijk.
- **Overwegingen:** Stedenbouwkundig beperkt het blok de inpassing van de nieuw te bouwen BBS en haar directe relatie tot het hart. De woning heeft een ongewenste verdraaiing in het nieuw te realiseren gebied (met name door het verdwijnen van de voorliggende Edisonstraat). Inpasbaarheid binnen het raamwerk is beperkt.
- **Voorstel:** Het voorstel is om deze woning te slopen en ruimte te maken voor de BBS.



6. bouwblok fase 2

- **Waarde:** De woonblokken zijn architectonisch kenmerkend voor de betreffende periode.
- **Overwegingen:** De blokken zijn goed inpasbaar in het nieuwe raamwerk. Vanuit de gedachte de Copernicuslaan te verbinden met het aanliggende woonkwartier is het verknippen van het lange bouwblok gewenst. Behoudens deze gedachten is er stedenbouwkundig geen reden om de blokken te slopen. Er is in 2005 reeds besloten dat sloop wenselijk is.
- **Voorstel:** Het voorstel is de blokken te slopen. Nader technisch onderzoek is gewenst.



7. schuine woonblokken Edisonstraat

- **Waarde:** Woonblokken met een nadrukkelijke architectonische verbijzondering.
- **Overwegingen:** Stedenbouwkundig is het gewenst om dit parkachtige gebied (het hart) meer openheid te geven en de bebouwing alzijdig te oriënteren. De bestaande bouwblokken passen goed in het nieuwe raamwerk, wel dienen de plinten en de bergingen aangepast te worden.
- **Voorstel:** Uitgangspunt is om de bouwblokken in te passen en te renoveren. Sloop en herpositionering van de bergingen is noodzakelijk voor een alzijdige oriëntatie naar het parkachtige gebied.



8. woningen Marconistraat

- **Waarde:** Woonblokken die een architectonische meerwaarde kunnen zijn voor de wijk.
- **Overwegingen:** Stedenbouwkundig is het gewenst om in het parkachtige hart meer openheid te geven en de bebouwing alzijdig te oriënteren. De huidige blokken kunnen worden opgenomen in het raamwerk, maar dit gaat in bepaalde mate ten koste van de openheid van het parkkwartier naar het hart.
- **Voorstel:** Advies is om het meest noordelijke blok te slopen en te bezien of de andere blokken in te passen zijn (of sloopnieuwbouw). Aanpassing van de begane grond en herinrichting van de openbare ruimten is dan noodzakelijk. Nader onderzoek is daartoe vereist.



9. bedrijfshallen

- **Waarde:** De hallen zijn architectonisch laag gewaardeerd.
- **Overwegingen:** De blokken vormen stedenbouwkundig een barrière in het hart en zijn niet inpasbaar in het raamwerk. De hal is momenteel tijdelijk in gebruik.
- **Voorstel:** Het voorstel is om het bouwblok te slopen om plaats te maken voor woningbouw.



10. Overpad

- **Waarde:** Het overpad wordt architectonisch laag gewaardeerd.
- **Overwegingen:** Het bouwblok vormt stedenbouwkundig een ongewenste verdraaiing in het plan en een barrière in de wijk. Het blok maakt een goede aanhechting van het stationskwartier aan het hart onmogelijk. De gebruikers krijgen een nieuw onderkomen buiten Boschveld en hergebruik van het gebouw is onmogelijk door haar niet flexibele structuur. Het bouwblok is niet inpasbaar in het raamwerk.
- **Voorstel:** Het voorstel is om het bouwblok te slopen.



11. basisschool / buurthuis

- **Waarde:** Met name het schoolgebouw kan een architectonische meerwaarde zijn voor de wijk.
- **Overwegingen:** De bouwblokken beperken in huidige vorm de gewenste stedenbouwkundige aanhechting van het stationskwartier aan het hart. De bouwblokken zijn dus beperkt inpasbaar in het raamwerk.
- **Voorstel:** Voorstel is om het 'buurthuis' te slopen. Voor het wijkplan is zowel sloop als inpassen van het schoolgebouw mogelijk. Voor een definitieve keuze is nader onderzoek naar mogelijkheden voor herbestemming en stedenbouwkundige inpassing vereist.



12. woningen Paardskerkhofweg

- **Waarde:** De twee woningen kunnen een architectonische meerwaarde zijn voor de wijk.
- **Overwegingen:** Een inpassing van beide woningen is mogelijk, maar zal ten koste gaan van het aantal toe te voegen nieuwe woningen op die plek.
- **Voorstel:** Voor het wijkplan is zowel sloopnieuwbouw of inpassen van deze woningen mogelijk. Nader onderzoek is vereist.



13. bedrijfsbebouwing Paardskerkhofweg

- **Waarde:** De bedrijfsbebouwing wordt architectonisch laag gewaardeerd.
- **Overwegingen:** De oriëntatie van het gebouw verschilt met het structuur van het nieuwe raamwerk. Een inpassing is mogelijk, maar zal ten koste gaan van het aantal toe te voegen nieuwe woningen op die plek. Het bouwblok is beperkt inpasbaar in het raamwerk.
- **Voorstel:** Het voorstel is om het bouwblok te slopen nadat de huidige gebruiker (de afvalstoffendienst) is vertrokken om plaats te maken voor woningbouw.



14. bedrijfshallen Paardskerkhofweg

- **Waarde:** De bedrijfshallen hebben een architectonische structuur die een meerwaarde kan vormen voor het waterkwartier. Met name de wanden en de spanten van de hallen zijn kenmerkend.
- **Overwegingen:** Stedenbouwkundig versterkt de lange bakstenen gevel de identiteit van de Paardskerkhofweg. Het blok is goed inpasbaar in het raamwerk.
- **Voorstel:** Het voorstel is om (delen van) de hal in te passen in de nieuwe structuur. Te denken valt aan een woon-werkgebouw met behoud en hergebruik van de bestaande gevels en spanten van de bedrijfshal.



15. PK14

- **Waarde:** Het gebouw is architectonisch kenmerkend voor de betreffende periode.
- **Overwegingen:** Stedenbouwkundig vormt het blok geen belemmering voor het raamwerk en kan goed worden ingepast. Een sterkere wand aan de zijde van het toekomstige Grasso plein en parkzijde Hart is wenselijk, maar op korte termijn niet noodzakelijk. Er is op stedenbouwkundige grond geen noodzaak om (in een vroeg stadium) sloopnieuwbouw toe te passen.
- **Voorstel:** Voor het wijkplan is zowel sloopnieuwbouw als inpassen van blok mogelijk. Op langere termijn is een transformatie of sloopnieuwbouw wenselijk, met name om een sterkere gevel aan de zijde van het plein te realiseren en wonen toe te voegen.



16. achterbouw Grasso

- **Waarde:** De stalen achterbouw van Grasso is architectonisch laag gewaardeerd. Daarentegen vormt de kenmerkende bakstenen wand rondom het terrein wel een architectonische verbijzondering die een meerwaarde kan zijn voor het waterkwartier.
- **Overwegingen:** Op langere termijn is stedenbouwkundig een doorgang richting Veemarktkwartier wenselijk.
- **Voorstel:** Voorstel is om de doorgang te realiseren bij herbestemming van het Grassocomplex. Voor het wijkplan is zowel sloopnieuwbouw als inpassen van de achterbouw mogelijk, maar het behouden van de bakstenen muur een uitgangspunt.



17. Grasso (kantoor + hallen)

- **Waarde:** Het Grassocomplex, kantoorstreng inclusief bedrijfshallen, wordt architectonisch zeer hoog gewaardeerd en heeft een monumentale status. De achterzijde van het complex is minder sterk.
- **Overwegingen:** In de toekomst zal aan de achterzijde het Grasso plein gesitueerd worden en zal er een langzaam verkeer laan door het complex lopen.
- **Voorstel:** Het voorstel is om bij herbestemming van het complex de achterzijde te versterken, bijvoorbeeld door een nieuwe kop te realiseren. Doorstroming en oriëntatie op de nieuwe langzaamverkeer laan is een uitgangspunt.



18. bedrijfshallen

- **Waarde:** De hallen zijn architectonisch laag gewaardeerd.
- **Overwegingen:** Stedenbouwkundig is het blok inpasbaar in het raamwerk.
- **Voorstel:** Het voorstel is om de hallen te slopen om plaats te maken voor woningbouw.



19. bedrijfshallen

- **Waarde:** De hallen zijn architectonisch laag gewaardeerd.
- **Overwegingen:** De hallen vormen stedenbouwkundig een grote klont in het waterkwartier en communiceren nauwelijks met de straat. De hallen zijn beperkt inpasbaar in het raamwerk.
- **Voorstel:** Het voorstel is om het bouwblok te slopen om plaats te maken voor woningbouw. Een goede doorstroming van het gebied en communicerende plinten zijn hierbij een uitgangspunt.



20. bedrijfshal Parallelweg

- **Waarde:** De bedrijfshal kent een architectonische structuur die een meerwaarde kan vormen voor het waterkwartier. Met name de wanden en de spanten zijn kenmerkend.
- **Overwegingen:** Het blok is goed inpasbaar in het raamwerk.
- **Voorstel:** Het voorstel is om (delen van) de hal in te passen in de nieuwe structuur. Belangrijk is het 'openen' van de gesloten plinten, zodat deze gaan 'communiceren' met de straat.



21. bedrijfsbebouwing Paardskerkhofweg

- **Waarde:** De bedrijfsbebouwing zijn architectonisch laag gewaardeerd.
- **Overwegingen:** Stedenbouwkundig schermt de bebouwing het achterliggende gebied af en communiceren de gevels niet met de Paardskerkhofweg. De hallen zijn beperkt inpasbaar in het raamwerk.
- **Voorstel:** Het voorstel is om het bouwblok te slopen om plaats te maken voor woningbouw.



22. Woon/ bedrijfsbebouwing parallelweg

- **Waarde:** De woon/bedrijfsbebouwing kan een architectonische meerwaarde zijn voor de wijk.
- **Overwegingen:** Een inpassing van beide blokken is mogelijk, maar zal ten koste gaan van het aantal toe te voegen nieuwe woningen.
- **Voorstel:** Voor het wijkplan is zowel sloopnieuwbouw als inpassen van deze woningen mogelijk. Een afweging tussen inpassen en sloopnieuwbouw zal in het vervolg traject gemaakt moeten worden.



23. Laurusgebouw

- **Waarde:** De kantoorgebouw is architectonisch laag gewaardeerd.
- **Overwegingen:** Stedenbouwkundig vormt ze geen belemmering voor het raamwerk en kan goed worden ingepast. Er is op stedenbouwkundige grond geen reden om sloopnieuwbouw toe te passen.
- **Voorstel:** Voor het wijkplan is zowel sloopnieuwbouw als inpassen van dit gebouw mogelijk. Voorstel is om het kantoorgebouw in te passen.



24. Woningen Copernicuslaan

- **Waarde:** De woonblokken kunnen een architectonische meerwaarde zijn voor de wijk.
- **Overwegingen:** Stedenbouwkundig markeren ze de entree van de Copernicuslaan aan de zijde van de Oude Engelseweg. De woningen zijn reeds gerenoveerd.
- **Voorstel:** Uitgangspunt is de bouwblokken te behouden.



impressie fasering 2009-2012



impressie fasering 2012-2014



impressie fasering 2014-2017



impressie fasering 2017 ev.

17. Planning en fasering

In dit hoofdstuk zal worden ingegaan op een aantal realisatie- faserings- en planningsaspecten van de vernieuwing van Boschveld.

De vernieuwing van Boschveld is een ingewikkelde opgave met een lange looptijd. Ingewikkeld vanwege de interne problematiek zoals het winkelcentrum, verplaatsen van het Overpad en de afvalstoffendienst, het opheffen van de stamlijn, de realisatie van een nieuwe school, de samenloop van nieuwbouw en renovatie en niet in het minst dat die vernieuwing plaatsvindt in een woonwijk waar ook nu gewoon dient te worden. Tijdens de verbouw gaat het wonen door!

In en rond Boschveld zijn diverse projecten te onderscheiden die elk hun eigen dynamiek hebben en in een aantal gevallen onderlinge afhankelijkheden. In het hiernavolgende zullen deze worden belicht.

- **Bouwplan fase 1.** De sloop en bouwrijpmaken zijn inmiddels afgerond. De bouw is gestart in de zomer van 2009. Oplevering medio 2011.

- **Herinrichten openbare ruimte.** Na gereedkomen van het bouwplan fase 1 zal uiteraard de directe omgeving woonrijp worden gemaakt, maar zal ook de Buys Ballot weg tot aan het Westerpark als "laan" worden ingericht.

- **Bouwplan fase 2.** Uitgangspunt is dat de bewoners van fase 2 de gelegenheid krijgen om met een sociaal plan naar fase 1 te kunnen verhuizen. Aansluitend kan gesloopt en gebouwd worden. Dat betekent start uitvoering medio 2011 en oplevering woningen medio 2013.

- **Winkelcentrum.** De aanpak van het winkelcentrum heeft wat planning betreft geen afhankelijkheden van andere ontwikkelingen. Bepalend zijn de voortvarendheid waarmee een plan kan worden opgesteld en de medewerking van private eigenaren. Realisatie zal plaatsvinden door een commercieel vastgoedontwikkelaar en Brabant Wonen. De ontwikkelaars moeten zich gesteund weten door de gemeente. De rollen van de gemeente zijn de invulling geven aan een restrictief beleid ten aanzien van veiligheid en openbare orde, het stimuleren van samenwerken van de diverse verenigingen van eigenaren

en het ondersteunen van de winkeliersvereniging.

- **Brede Bossche School.** Start bouw van een nieuwe BBS wordt voorzien medio 2011 op globaal op de huidige plek van de school. Afhankelijkheden zijn de voortgang van de planvorming. De school zal in gebruik worden genomen in het schooljaar 2013/2014. Daarna komt het huidige buurthuis c.a vrij voor herontwikkeling. Brabant Wonen zal de rol van projectleider vervullen.

- **Renovatie 4 woonblokken Brabant Wonen** Copernicuslaan. Brabant Wonen heeft besloten de 72 woningen (4 blokjes van 18) tussen Copernicuslaan en Marconistraat te renoveren. De planning heeft geen noodzakelijke relatie met andere ingrepen. De werkzaamheden zullen begin 2010 zijn afgerond.

- **Het doortrekken van de Parallelweg naar de Zandzuigerstraat.** De planning is er op gericht om de procedures en planvoorbereiding medio 2011 afgerond te hebben. Ingebruikname van de weg wordt voorzien eind 2013.