

Ruimtelijk en Functioneel Kader

EKP-terrein Noord

april 2020

's-Hertogenbosch



SPOOR
ZONE

Inhoud

01. Inleiding	4
1.1 Kansen	4
1.2 Ruimtelijk en functioneel kader	6
02. Uitgangssituatie	8
2.1 Projectgebied	8
2.2 Voorgeschiedenis	9
2.3 Huidige situatie	10
2.4 Waarom een Ruimtelijk en functioneel kader?	11
2.5 Kaders en eerdere besluiten voor het gebied	12
2.6 Ontwikkelingen omgeving	14
2.7 Gunningsleidraad aanbestedingsprocedure EKP-terrein Noord	17
03. Hoofduitgangspunten ontwikkeling EKP-terrein Noord	18
3.1 Doelstelling EKP-terrein	18
3.2 Ruimtelijke uitgangspunten	20
3.3 Ruimtelijke kwaliteit en beeldkwaliteit	23
3.4 Programma	25
3.5 Openbare ruimte	26
3.6 Kaart Ruimtelijk en functioneel kader EKP-terrein Noord	30
04. Duurzaamheid en milieu	32
4.1 Gezond, groen en klimaatbestendig	33
4.2 CO2-neutrale gemeente	34
4.3 Waardebehoud van grondstoffen	34
4.4 Duurzame mobiliteit	34
05. Mobiliteit	36
5.1 Context en doelstelling	36
5.2 Compact stedelijk woonmilieu	37
5.3 Uitgangspunten slimme mobiliteit	38
06. Plan 'Uit de Kunst aan de Dieze'	42
07. Ontwikkelstrategie	52

01

Inleiding

1.1 Kansen

In de Spoorzone liggen volop kansen om 's-Hertogenbosch door te ontwikkelen en te versterken. Toekomstgerichte mobiliteit, het verknopen van verschillende plekken in de stad, het toevoegen van een stedelijke mix aan functies, duurzaamheid en innovatie zijn daarbij belangrijke opgaven. De ontwikkeling die is ingezet in de zuidelijke Spoorzone krijgt hiermee een vervolg in andere herontwikkelingsgebieden in de Spoorzone. Eén van deze herontwikkelingsgebieden dient zich aan in de noordelijke Spoorzone: de transformatie van het voormalige Expeditie Knooppunt van PostNL en omgeving aan de Parallelweg.

Om de herontwikkeling van het Expeditie Knooppunt – het EKP-terrein – mogelijk te maken, zijn de afgelopen jaren belangrijke stappen gezet. Begin 2018 heeft de gemeenteraad het Ontwikkelkader EKP-terrein vastgesteld. In dit relatief globale Ontwikkelkader zijn kaders vastgelegd voor zowel het noordelijk plandeel (EKP-terrein Noord) als het zuidelijk plandeel (EKP-terrein Zuid). Het Ontwikkelkader was vervolgens uitgangspunt voor de aanbestedingsprocedure 'Gebiedsontwikkeling EKP-terrein Noord' die de gemeente als aanbestedende dienst heeft gevoerd, in overleg met medegrond eigenaren NS Stations en PostNL. Doel van deze aanbestedingsprocedure was het selecteren en contracteren van een marktpartij die het terrein koopt en ontwikkelt tot een stedelijk woongebied met een mix van stedelijke functies. Eind 2019 is de opdracht gegund aan SDK Vastgoed (VolkerWessels), met hun winnende plan 'Uit de kunst, aan de Dieze', een ontwikkelstrategie en een aanpak voor participatie en communicatie. De planning is om in 2022 te starten met de realisatie van de eerste fase van het nieuwe plan.



1.2 Ruimtelijk en functioneel kader

De gewenste gebiedsontwikkeling van het EKP-terrein Noord past niet binnen het geldende bestemmingsplan 'Boschveld'. Om de plannen mogelijk te maken is een vergunning in afwijking van het bestemmingsplan nodig. De plannen dienen te passen binnen het eerder vastgestelde Ontwikkelkader EKP-terrein en de vastgestelde gunningscriteria. De randvoorwaarden voor de ontwikkeling EKP-Noord zijn vervolgens op basis van het winnende plan verder uitgewerkt in voorliggend 'Ruimtelijk en functioneel kader EKP-terrein Noord'.

Het Ruimtelijk en functioneel kader EKP-terrein Noord beschrijft de visie op de ontwikkelingen in dit gebied en de daaruit voortvloeiende (toetsings)kaders voor bebouwing, openbare ruimte en verkeer. Het kader is opgebouwd uit de volgende hoofdstukken.

Hoofdstuk 2 beschrijft het projectgebied, de aanleiding voor het opstellen van dit Ruimtelijk en functioneel kader en de eerdere besluitvorming die van toepassing is. Voor een goed beeld van de omgeving worden ook de ontwikkelingen in de directe omgeving kort beschreven.

Hoofdstuk 3 gaat in op de hoofduitgangspunten voor de voorgenomen ontwikkeling EKP-terrein Noord. Dit zijn de kaders voor onder meer stedenbouw, massa, programma en openbare ruimte, waaraan de plannen dienen te voldoen.

Hoofdstukken 4 en 5 beschrijven de uitgangspunten en toetsingskaders op het gebied van duurzaamheid, milieu en mobiliteit.

De indiening van SDK Vastgoed (VolkerWessels), het plan 'Uit de kunst, aan de Dieze', wordt op hoofdlijnen beschreven in hoofdstuk 6. Het plan laat de mogelijke uitwerking zien, maar is geen onderdeel van de toetsingskaders van dit Ruimtelijk en functioneel kader.

Hoofdstuk 7 tot slot beschrijft de ontwikkelstrategie.

In het Beeldkwaliteitplan EKP-terrein Noord worden de kaders voor de beeldkwaliteit van de bebouwing en de openbare ruimte beschreven. Dit vormt een apart document.



De afbeeldingen in het Ruimtelijk en functioneel kader, met uitzondering van de kaart van het Ruimtelijk en functioneel kader, zijn slechts impressies. Hieraan kunnen geen rechten worden ontleend. De afbeeldingen zijn bedoeld om een zo goed mogelijke indruk te geven van de mogelijke uitwerking van de bouwplannen.

02

Uitgangssituatie

2.1 Projectgebied

Het EKP-terrein in 's-Hertogenbosch is gelegen in de Noordelijke Spoorzone, nabij het Centraal Station en de Dieze. Gelegen naast het monumentale Grasso-complex en nabij grote publiektrekkers als Brabanthallen, Verkadefabriek en Tramkade (Bossche Stadsdelta). Het bestaat uit twee gebieden die sinds 2015 van elkaar worden gescheiden door een afslag van de Nelson Mandelalaan. Het Ruimtelijk en functioneel kader EKP-terrein Noord geldt alleen voor het noordelijk plandeel. Het projectgebied wordt in het noorden begrensd door de Dieze, in het oosten door de Nelson Mandelalaan (onderdeel van de doorstroomas langs het spoor) in het zuiden door de afslag van de Nelson Mandelalaan naar de Parallelweg en in het westen door de bebouwing van het Veemarktkwartier gelegen aan de Parallelweg.

Het totale projectgebied is circa 4,49 ha groot. Het bestaat deels uit het toekomstig woongebied en deels uit openbare ruimte dat zal worden heringericht.



2.2 Voorgeschiedenis

Het terrein dat tot ontwikkeling komt, is voorheen in gebruik geweest als Expeditie Knooppunt van PostNL, waar post per trein werd gedistribueerd. Het EKP-terrein is slechts 13 jaar in gebruik geweest. Na het vertrek naar bedrijventerrein De Rietvelden (pakketjes) en bedrijventerrein De Brand (post) heeft het zijn functie verloren. De aanwezige bebouwing op het EKP-terrein werd daarna door PostNL deels ingezet voor tijdelijke huurders en de opslag van postkarretjes.

Sinds 2017 is de voormalige postsorteerhal tijdelijk in gebruik genomen door de kunstacademie AKV|St. Joost, onderdeel van Avans Hogeschool. Het gebouw heeft hiermee een extensief maar interessant gebruik voor kunstonderwijs, in afwachting op een toekomstige definitieve invulling.



2.3 Huidige situatie

Huidige bebouwing

De bebouwing op het EKP-terrein heeft geen bijzondere architectonische kwaliteit. Vanwege de oorspronkelijke relatie tussen het expeditieknooppunt en het spoor, is de bebouwing aan de oostzijde van het EKP-terrein gesitueerd. De centrale hal heeft een hoogte van ongeveer 16 meter, met enkele bijgebouwen en een opbouw van ongeveer 20 meter. Het hoogste punt werd gemarkeerd door het kantoor van ongeveer 22,5 meter, dat inmiddels is gesloopt. Op het terrein bevindt zich ook een lagere hal. De bebouwing wordt aan de Parallelweg deels afgeschermd door groen, deels door een gemetselde wand. Het deel ten noorden van de Veemarktweg, langs de Dieze is onbebouwd.



Huidige gebruiks- en bouw mogelijkheden

Het EKP-terrein Noord ligt binnen het plangebied van het bestemmingsplan 'Boschveld' dat op 9 oktober 2012 door de gemeenteraad is vastgesteld. Dit geldende bestemmingsplan is een beheerbestemmingsplan dat de situatie vastlegt die feitelijk (ten tijde van het vaststellen van het bestemmingsplan) of juridisch-planologisch bestaat. Het grootste deel van de gronden heeft de bestemming 'Bedrijventerrein'. Deze gronden zijn bestemd voor bedrijven in de lichtere milieucategorieën, productiegebonden detailhandel en aan de hoofdfunctie ondergeschikte voorzieningen. De Veemarktweg en de aftakking van de Nelson Mandelalaan hebben een verkeersbestemming. De gronden aan weerszijden van de Veemarktweg hebben een groenbestemming.

Om de functie van kunstacademie binnen de bestaande bebouwing mogelijk te maken, is op 28 maart 2017 een tijdelijke omgevingsvergunning verleend voor de duur van 5 jaar.



De bebouwingsopties op het EKP-terrein zijn in het huidige bestemmingsplan geregeld met bebouwingspercentages en bouwhoogten gebaseerd op de huidige bebouwing.

2.4 Waarom een Ruimtelijk en functioneel kader?

De gemeente en SDK Vastgoed streven naar een voortvarende ontwikkeling van het EKP-terrein Noord. Vanwege de gewenste snelheid, de gefaseerde ontwikkeling en de positieve ervaringen elders in de stad heeft de gemeente gekozen voor RO-procedures op basis van een door de gemeenteraad vastgesteld Ruimtelijk en functioneel kader (RFK). Hierdoor vindt participatie en politieke besluitvorming over de hoofdlijnen van het plan in een vroeg stadium plaats.

Het RFK is een doorontwikkeling van het (globale) Ontwikkelkader EKP-terrein uit 2018, op basis van het concept-stedenbouwkundig plan van SDK Vastgoed 'Uit de kunst, aan de Dieze' dat bij gunning is gekozen. Het RFK biedt enige flexibiliteit om het stedenbouwkundig plan nader uit

te werken, uiteraard binnen de mogelijkheden van de aanbestedingsprocedure en de gewenste rechtszekerheid.

Het RFK biedt de basis voor de inhoud van de benodigde ruimtelijke onderbouwing per deelfase. De ruimtelijke onderbouwing wordt (waar nodig) aangevuld met de specifieke beschrijving van het bouwplan en inrichtingsplan van de betreffende deelfase, de daarbij horende uitgewerkte visies en (resultaten van de) benodigde onderzoeken. Het RFK vormt daarnaast een bouwsteen voor de Omgevingsvisie. In dit kader maken we een gebiedskeuze die doorwerkt in de Gebiedsvisie voor dit gebied.

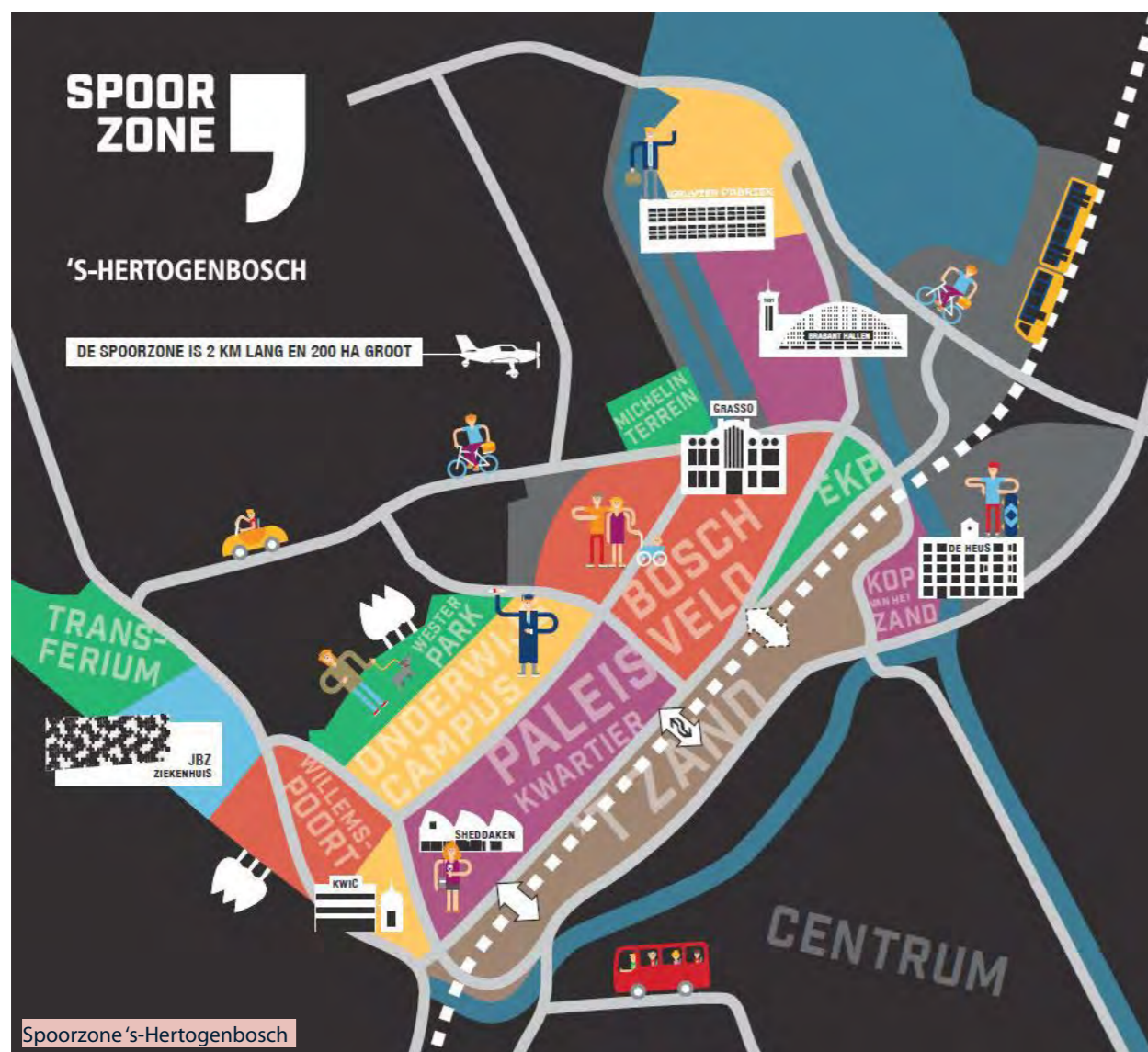
2.5 Kaders en eerdere besluiten voor het gebied

Spoorzone 's-Hertogenbosch

Het EKP-terrein is onderdeel van de Spoorzone 's-Hertogenbosch. De ambitie is om de Spoorzone in samenhang te (her)ontwikkelen tot een gebied dat enerzijds aansluit op de bestaande stad en anderzijds daaraan nieuw elan (cultureel en economisch) toevoegt. Een gebied dat optimaal gebruik maakt van de unieke kwaliteiten van de stad en de veelkleurigheid van de locatie: cultuur en historie, vervoersknooppunt en natuur, aanwezigheid van jonge mensen en nieuwe werkgelegenheid, maar ook vooruitstrevend in duurzaamheid en innovatie.

Het programma Spoorzone 's-Hertogenbosch zorgt voor samenhang en wisselwerking tussen de verschillende onderdelen, zodanig dat de potenties van dit gebied als geheel ten volle worden benut. Dit is van belang omdat de ontwikkeling van de Spoorzone niet op zichzelf staat. Het betekent groei voor de stad op kwantitatief en kwalitatief niveau.

De gemeenteraad heeft op 6 maart 2018 de ontwikkelrichtingen en de aanpak voor het programma Spoorzone 's-Hertogenbosch vastgesteld. De ontwikkelrichtingen omvatten de volgende hoofdlijnen:



- ✘ Stedelijk programma en een mix van functies met de nadruk op woon- en werkgebied voor (jongere) kenniswerkers, studenten, kleine huishoudens met geringe auto-afhankelijkheid en intensief grondgebruik
- ✘ Hoogwaardige kwaliteit van de openbare ruimte en duurzame mobiliteit
- ✘ Herbestemmen en restauratie van industrieel erfgoed
- ✘ Ruimte bieden voor innovatie en experiment
- ✘ Duurzame gebiedsontwikkeling

Vernieuwing in programma kan binnen de Spoorzone vooral gerealiseerd worden in de directe omgeving van het station en in de Noordelijke Spoorzone. Het EKP-terrein Noord wordt vanwege zijn ligging tussen Centraal Station en de Brabanthallen en tussen de Tramkade en het Grasso-complex met de achterliggende woonwijk Boschveld gezien als een belangrijk schakelpunt in de noordelijke Spoorzone.

Ontwikkeldkader EKP-terrein

Om de transformatie van het EKP-terrein vorm te geven, heeft de gemeenteraad op 30 januari 2018 het 'Ontwikkeldkader EKP-terrein' vastgesteld. Het Ontwikkeldkader EKP-terrein is mede gebaseerd op een dialoog met de omgeving en met marktpartijen. De ambities sluiten aan op de Ontwikkelrichtingen voor de Spoorzone. Doel is om het EKP-terrein te transformeren tot een hoogwaardig en levendig stedelijk gebied met een uniek en eigenzinnig karakter dat bijdraagt aan de doorontwikkeling van de Bossche Spoorzone. Voor dit gebied zijn er kansen voor een stedelijke mix aan functies, toekomstgerichte mobiliteit, zichtbaar groen, duurzaamheid en innovatie.

In het Ontwikkeldkader EKP-terrein zijn richtinggevende kaders gegeven met voldoende flexibiliteit en ruimte om tot verschillende ruimtelijke en functionele plannen te kunnen komen die goed zijn ingebed in de omgeving. Deze kaders waren het vertrekpunt voor de aanbestedingsprocedure 'Gebiedsontwikkeling EKP-terrein Noord' en blijven het vertrekpunt voor de verdere planvorming voor zowel het EKP-terrein Noord als het EKP-terrein Zuid.

In hoofdstuk 3 worden de kaders per thema benoemd.



2.6 Ontwikkelingen omgeving

De naastgelegen wijk Boschveld is al langere tijd in ontwikkeling. In de woonwijk zijn huurcomplexen gerenoveerd en zijn nieuwbouwwoningen gerealiseerd rondom het nieuw aangelegde Groene Hart met daaraan de Brede Bossche School Boschveld. Andere woningbouwprojecten zijn in voorbereiding.



Nieuwbouw Hart van Boschveld



CPO project en BBS Boschveld

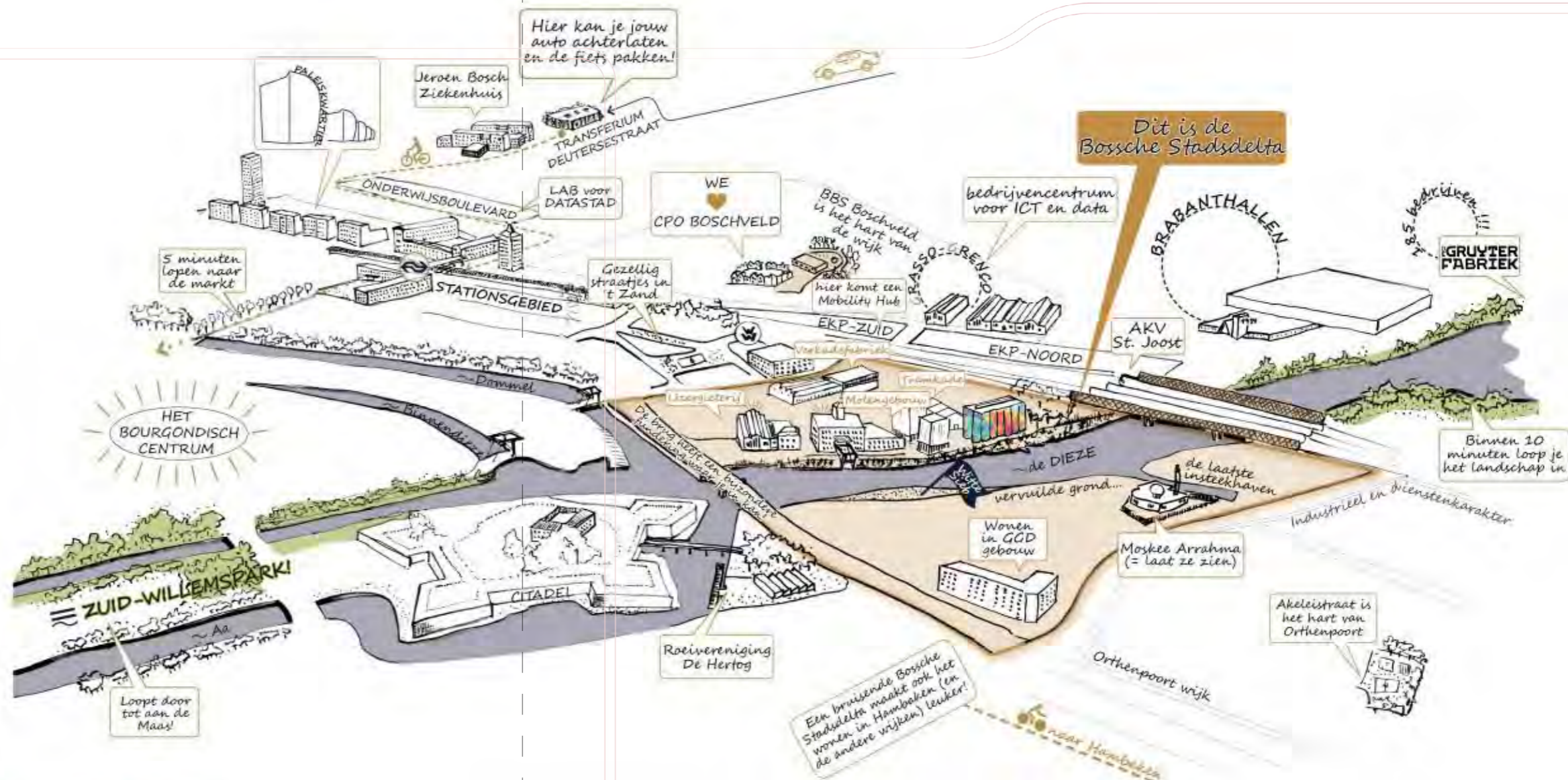
Het Grasso-kantoor en het naastgelegen Grenco-terrein worden in nauwe samenhang doorontwikkeld als interessante werklocaties in de sfeer van ICT, data en ambacht, en gemixt met andere functies. Het bedrijf GEA in het monumentale Grasso-complex blijft gehandhaafd. Behoud en doorontwikkeling van industrieel erfgoed zijn karakteristieke onderdelen in dit gebied.



De Brabanthallen heeft recent Main Stage geopend. De hoofdtoegang is gelegen aan de Diezekade. In de nabije toekomst zal het parkeerterrein aan de westzijde worden uitgebreid. Voornemen is om de Brabanthallen en De Gruyter Fabriek beter met haar omgeving te verbinden via langzaam verkeer routes in het verlengde van de Paardskerkhofweg en Parallelweg. Ook is er een tijdelijke langzaam verkeer route nodig tussen een tijdelijk parkeerterrein aan de overzijde van de Dieze en de Brabanthallen.



Het EKP-terrein Zuid ligt op een bijzondere plek. Enerzijds is het een schakel tussen EKP-terrein Noord en het station. Anderzijds is er een directe relatie met het Grenco-terrein aan de andere zijde van de Parallelweg. Momenteel vindt een ruimtelijke en programmatische verkenning plaats, op basis van het vastgestelde Ontwikkelkader EKP-terrein. Op het EKP-terrein Zuid zijn er kansen om een toekomstgericht, duurzaam 'mobiliteitshuis' te realiseren als onderdeel van de Knooppuntontwikkeling Centraal Station en als onderdeel van een gebiedsgerichte oplossing voor mobiliteit. Tevens biedt de locatie, gezien de ligging en de ambitie om te komen tot een hoogstedelijk gebied, mogelijkheden voor een gemengd programma van wonen, werken en voorzieningen. De ontwikkeling van EKP-terrein Zuid wordt afzonderlijk van de ontwikkeling van het noordelijk deel van het terrein uitgewerkt. Hierbij wordt wel gekeken naar de samenhang en betekenis van beide ontwikkelingen voor elkaar en voor hun omgeving.



Het EKP-terrein maakt onderdeel uit van het deelgebied Spoorzone van het Inspiratiedocument Zuid-Willemspark. In dit deelgebied kunnen aan beide oevers van het water nieuwe stedelijke ontwikkelingen plaatsvinden. Daarbij is de opgave om aantrekkelijke waterfronten te creëren. Hierbij wordt de mogelijkheid van een landschappelijk uitzichtpunt aan het eind van de Parallelweg genoemd. Onder de spoor- en autobridgen worden mogelijkheden gezien voor volumes met voorzieningen.



De Bossche Stadsdelta ligt aan de andere zijde van het spoor. Het is een bijzonder centrum stedelijk gebied omringd en doorsneden door infrastructuur (spoor/wegen/water) en een rijke historie met onder andere industrieel erfgoed en culturele functies (Verkadefabriek, Tramkade). Ook de Bossche Stadsdelta wordt in de toekomst herontwikkeld. Daarbij wordt gedacht aan een mix van functies: centrum stedelijk wonen aan het water en mogelijkheden voor kleinschalige bedrijvigheid, commerciële functies, maatschappelijke functies en kleinschalige culturele functies aanhakend op de Tramkade en het EKP-terrein Noord.

2.7 Gunningsleidraad aanbestedingsprocedure EKP-terrein Noord

De richtinggevende kaders van het Ontwikkelkader EKP-terrein zijn overgenomen als eis of als wens in de Gunningsleidraad. Het winnende plan voldoet aan zowel het Ontwikkelkader EKP-terrein als de eisen uit de Gunningsleidraad voor de aanbesteding van de gebiedsontwikkeling. De wensen zijn nu verder ingevuld met het winnende concept-stedenbouwkundig plan 'Uit de kunst, aan de Dieze'.

03

Hoofduitgangspunten ontwikkeling EKP-terrein Noord

3.1 Doelstelling EKP-terrein

De ambitie is om het EKP-terrein te transformeren tot een hoogwaardig en levendig stedelijk gebied dat bijdraagt aan de doorontwikkeling van de Bossche Spoorzone. Het EKP-terrein Noord is een hoogwaardig visitekaartje voor de stad en vormt de noordelijke entree naar de stad vanaf het spoor en de Nelson Mandelalaan.

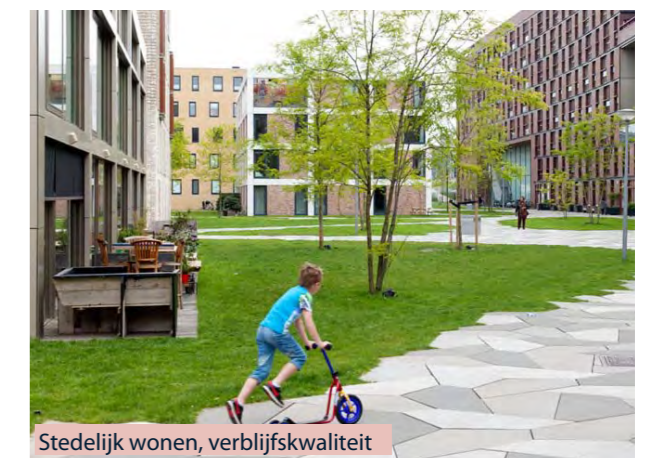
Kenmerkend voor het EKP-terrein is de goede bereikbaarheid voor alle vormen van mobiliteit en de prominente ligging tussen het Centraal Station en de Dieze-oever, naast het monumentale Grasso-complex en nabij grote publiekstrekkingen zoals de Brabanthallen, Verkadefabriek en Tramkade. Beschikbare ruimte op zo'n locatie is schaars en dient zorgvuldig te worden ingezet. De locatie geeft kansen voor een verdichting van het programma waardoor meer mensen kunnen wonen, werken, ontmoeten en reizen nabij een stationsgebied. Verdichting en intensief ruimtegebruik geven ook meer mogelijkheden voor milieuaspecten zoals duurzaamheid, energie en geluid. Mobiliteit speelt een belangrijke rol bij de ontwikkeling van het EKP-terrein Zuid, en heeft een relatie met de ontwikkeling op het noordelijk deel voor met name het bezoekersparkeren.

In dit hoofdstuk beschrijven we de ruimtelijke en functionele hoofdkeuzes voor het EKP-terrein Noord. Deze uitgangspunten per thema, en de bijbehorende kaart bij dit Ruimtelijk en functioneel kader, zijn het toetsingskader voor de toekomstige ontwikkeling van het EKP-terrein Noord. Samen met het Ruimtelijk en functioneel kader wordt een Beeldkwaliteitplan vastgesteld. Het Beeldkwaliteitplan EKP-terrein Noord legt de hoofdkaders voor de beeldkwaliteit van de bebouwing en de inrichting van de openbare ruimte op gebiedsniveau vast.

Per onderdeel wordt toegelicht welke onderdelen zich vertalen in de Kaart van dit RFK.



Stedelijk wonen



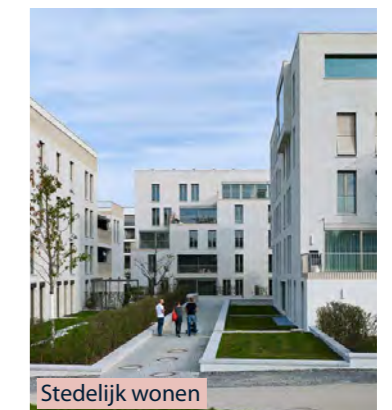
Stedelijk wonen, verblijfskwaliteit



Benutten waterkwaliteit



Ontmoetingsplekken



Stedelijk wonen

3.2 Ruimtelijke uitgangspunten

De ambitie is om met de nieuwe invulling van het EKP-terrein het gebied een uniek en eigenzinnig stedelijk karakter te geven, afgestemd op de kenmerken en kwaliteiten van de locatie en de noordelijke Spoorzone. Uitgangspunt is dat er een compact stedelijk milieu ontstaat met efficiënt ruimtegebruik. Daarmee is bepaald dat er wordt uitgegaan van overwegend stedelijke, gestapelde bebouwing. Waar mogelijk is er sprake van dubbelgebruik van ruimte. Daarbij is te denken aan onder andere dubbelgebruik van daken ten behoeve van verblijven, groen/natuur-inclusief bouwen, ontmoeten en energieopwekking.

Het stedenbouwkundig plan dient uit te gaan van een zorgvuldige ruimtelijke opbouw. Daarbij is van belang dat het compact stedelijk milieu goed past binnen de stedelijke context en een zorgvuldige overgang maakt naar de bestaande bebouwing in de omgeving en de nog te ontwikkelen locaties zoals EKP-Zuid en Grenco. Hiervoor zijn de massa-opbouw, bouwhoogte, schaal en korrelgrootte van belang.



Meervoudig ruimtegebruik

Uitgangspunt voor de nieuwbouw is een basishoogte met, zorgvuldig gepositioneerd over het gebied, vier hoogteaccenten. Deze basishoogte met de (te handhaven) EKP-hal als middelpunt sluit goed aan op de bebouwing in de omgeving. De basishoogte bestaat uit vier tot vijf bouwlagen met een maximum bouwhoogte van 19 meter. Langs de Nelson Mandelalaan bestaat de basishoogte uit vier tot zes bouwlagen met een maximum bouwhoogte van 22 meter.

Het EKP-terrein Noord is in de Nota Hoogbouw benoemd als een gebied dat met hoogbouw versterkt kan worden, tot een maximumhoogte van 60 meter. Voorwaarde daarbij is dat bouwhoogtes hoger dan 25 meter zorgvuldig worden onderbouwd aan de hand van Stap 3: Het ruimtelijk onderzoek uit de Nota Hoogbouw. De mogelijke effecten op de omgeving dienen daarbij te worden onderzocht (10 punten waaronder invulling en uitstraling van de plint, windhinder, bezonning en silhouet).

Verspreid over het projectgebied kunnen vier hoogteaccenten worden gerealiseerd, met een maximum hoogte van respectievelijk 60, 60, 55 en 32 meter. De hoogteaccenten dienen als ensemble met de overige bebouwing te worden ontworpen,



Wonen



Compact stedelijk milieu



Stedelijk wonen, hoogte accenten mogelijk

en afgestemd op de karakteristiek van de omgeving. De hoogste accenten zijn mogelijk langs de Dieze en de Nelson Mandelalaan (het spoor). Het laagste accent is mogelijk aan de westzijde van het gebied, aan de zijde van de Parallelweg.

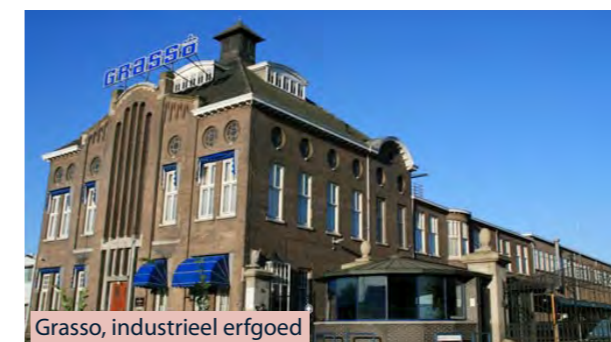
In de hoogtemaat per blok is rekening gehouden met de mogelijkheid van een hogere begane grondverdieping (de 'plint'), wat een flexibele invulling van deze ruimtes mogelijk maakt. Tevens is rekening gehouden met ruimte voor een eventuele opgetilde plint en een zorgvuldige afronding van de dakrand om installatieruimtes, zonnepanelen en dergelijke aan het zicht te onttrekken. Voor het meten van bouwhoogtes wordt gerekend vanaf het peil / de gemiddelde hoogte van het bestaande maaiveld aan de Parallelweg (6,18 m +NAP).

Op de kaart van het onderhavige Ruimtelijk en functioneel kader is het vlak aangeduid waarbinnen de nieuwbouw moet worden gesitueerd: 'Stedelijke programma mix met hoofdzakelijk wonen'. Langs de westzijde van het vlak, langs de Parallelweg is een rooilijn vastgelegd. De rooilijn aan de westzijde ligt ongeveer op de huidige perceelsgrens van de Parallelweg. Bebouwing aan deze zijde wordt overwegend in de rooilijn gebouwd ten behoeve van een ruimtelijke begeleiding van de weg.

De entreefunctie van EKP-terrein Noord geeft



Veemarktkwartier



Grasso, industrieel erfgoed

aanleiding tot verbijzondering in de uitstraling naar de Dieze, de weg en het spoor. Het plan dient eenzijdige oriëntatie op de omgeving en een zichtbare ruimtelijke relatie met het monumentale Grasso-complex en de Dieze-oever te hebben. Hierbij moet worden aangehaakt op bestaande routes en zichtlijnen vanuit de omgeving.

Industrieel erfgoed geeft de Spoorzone deels haar bijzondere karakter. Direct aan de overzijde van de Parallelweg ligt het monumentale Grasso-complex. Zowel de fabriek als het voormalige kantoor zijn Rijksmonument. Het EKP-terrein Noord grenst ook aan het voorterrein van de Brabanthallen, met het monumentale pand '1931'. Het Grasso-complex en 1931 verdienen specifieke aandacht onder meer door het aangaan van een ruimtelijke relatie met het EKP-terrein, zorgvuldige ruimtelijke inpassing en zichtbaarheid / zichtlijnen. Het is toegestaan om de bestaande Veemarktweg hiervoor te verleggen, mits de verkeersfunctie gegarandeerd blijft.

De Nelson Mandelalaan en het naastgelegen spoor lopen in de richting van de Dieze qua hoogteligging op. Bij de aanleg van de nieuwe weg- en spoorbruggen in 2015 is niet alleen gezorgd

voor voldoende vrije hoogte ter plekke van de Veemarktweg, maar ook voor een flinke verbetering van de ruimtelijke kwaliteit langs dit deel van de Dieze. Deze kwaliteit kan verder worden versterkt door de programmering van de Dieze-oever. Aandachtspunt daarbij is dat de oever te allen tijden openbaar blijft waarbij voldoende ruimte wordt ingepast voor openbare wandel- en fietsroutes. Indien mogelijk kan ook de ruimte onder de Royal Welschbrug worden ingezet voor een programma dat de levendigheid en sociale veiligheid van het gebied versterkt.



Bestaande EKP-hal



Vertaling toetsingskaders op de kaart als aanvulling op de beschrijving:

- ✘ *Nieuwbouw is mogelijk aan de oostzijde van de bestaande Parallelweg, waarmee er voldoende maat blijft behouden ten opzichte van de omgeving. De nieuwbouw heeft een basishoogte die goed aansluit op bestaande hoogtes in de omgeving, hiermee worden ongewenste contrasten voorkomen.*
- ✘ *De bebouwing dient te worden gesitueerd binnen het vlak 'Stedelijke programma mix met hoofdzakelijk wonen' van de kaart. Mogelijke uitzondering is inpassing van een follie onder de Royal Welsh brug. De haalbaarheid daarvan vraagt nader onderzoek.*
- ✘ *Het ensemble van (vier) zorgvuldig gesitueerde hogere accenten is weergegeven. De kaart geeft een indicatie van de locaties met de bijbehorende maximale hoogten.*
- ✘ *Rooilijn Parallelweg: bebouwing dient overwegend in de rooilijn te worden gebouwd. Aan de overige zijden hoeft de bebouwing niet in een rooilijn te worden gesitueerd.*
- ✘ *Aanhaking op de omgeving en de relatie met het industrieel erfgoed door routes en zichtlijnen. Er wordt rechtstreeks aangesloten op de bestaande routes vanuit het Veemarktkwartier en de omgeving van Grasso. Ter indicatie is aangeduid waar nieuwe routes door het gebied ontstaan; vanuit het EKP-terrein Zuid aan de zuidzijde tot aan de Dieze-oever. Routes komen samen bij de 'bijzondere functie, gemengd programma' centraal in het gebied. Het plan geeft invulling aan zichtlijnen op belangrijke gebouwen / functies; in het bijzonder het Grasso-kantoor en -fabriek, '1931' en de bijzondere functie binnen het projectgebied EKP-terrein Noord.*

3.3 Ruimtelijke kwaliteit en beeldkwaliteit

Het gebied vraagt om een hoogwaardige ruimtelijke kwaliteit zowel voor de openbare ruimte als de (nieuwe) gebouwde omgeving. Deze ruimtelijke kwaliteit wordt in samenhang gezien, samen met vergroening van het terrein. Doelstelling is om groen zichtbaar onderdeel van de ontwikkeling te laten zijn, in alle vormen.

De ontwikkeling van EKP-terrein Noord dient te voldoen aan een hoogwaardige ruimtelijke kwaliteit en hoogwaardig materiaal gebruik, passend in de Spoorzone en de directe omgeving. Beeldkwaliteit wordt in samenhang ontworpen op het niveau van het projectgebied.

Het Beeldkwaliteitplan EKP-terrein Noord beschrijft de kaders voor beeldkwaliteit en de inrichting van de openbare ruimte voor de toekomstige gebiedsontwikkeling. Het Beeldkwaliteitplan is zelfstandig leesbaar, en wordt vastgesteld samen met dit Ruimtelijk en functioneel kader. Het Beeldkwaliteitplan wordt onderdeel van de welstandsnota van de gemeente 's-Hertogenbosch en vormt daarmee het toetsingskader voor de Monumenten- en Welstandscommissie. De beeldkwaliteitskaders zijn gebaseerd op het concept-stedenbouwkundig plan 'Uit de kunst, aan de Dieze'. Het Beeldkwaliteitplan vormt ook een bouwsteen voor de Omgevingsvisie. In dit plan wordt een gebiedskeuze gemaakt die doorwerkt in de Gebiedsvisie voor dit gebied.





Ondersteunende functies



Ondersteunende functies



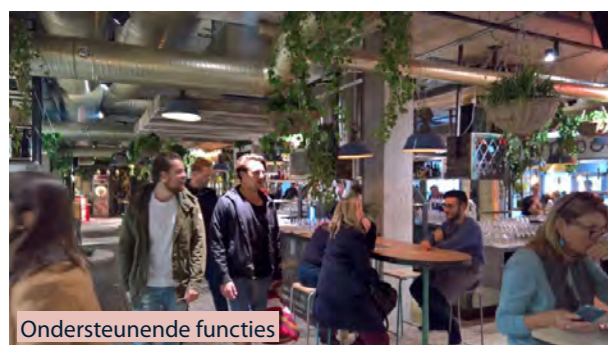
Levendige openbare ruimte



Hoofdzakelijk wonen



Kleinschalige werkfuncties



Ondersteunende functies



Levendige openbare ruimte

3.4 Programma

De wens is om op het EKP-terrein Noord een levendig gebied tot stand te brengen. Het programma dient te bestaan uit een gevarieerde, stedelijke programmamix met hoofdzakelijk wonen en een kleinschalige mix van niet-woonfuncties. De gevarieerde programmamix draagt bij aan deze levendigheid en sociale veiligheid.

Wezenlijk onderdeel van de ontwikkeling is de inpassing van een bijzondere functie in het gebied, met een deels openbare functie en uitstraling. In de voormalige hal van het postsorteercentrum is er de mogelijkheid en wens dat de kunstacademie AKV|St.Joost (onderdeel van Avans Hogeschool) definitief in het gebied gevestigd kan blijven. Het gebouw biedt ruimte voor onderwijs in combinatie met aanvullende functies zoals werkfuncties (kantoor, bedrijvigheid), expositieruimte en horeca (inclusief terras).

Voor de start van de ontwikkeling en ook tijdens de ontwikkeling van het EKP-terrein Noord biedt het terrein ruimte voor tijdelijke functies en evenementen om het gebied alvast op de kaart te zetten (placemaking).

Het woonprogramma bestaat uit een gevarieerd en stedelijk woonprogramma met een meerwaarde voor de Bossche woningmarkt en Spoorzone, met een accent op één- en tweepersoonshuishoudens.

In het gebied is ruimte voor ruim 800 woningen, hoofdzakelijk appartementen. Minimaal is 25% sociale huur of koop en minimaal 15% middeldure huur of koop. Onderdeel van het woonprogramma is ook studentenhuysvesting. In het gebied wordt gestreefd naar experiment, eigen initiatief en individuele woonwensen.

Het gebied vraagt om in de plint langs de belangrijke (loop)routes en openbare ruimte een accent op niet-woonfuncties met als doel een hoogwaardige kwaliteit, levendigheid en sociale veiligheid te creëren. Naast het woonprogramma zijn daarom ook kleinschalige niet-woonfuncties mogelijk zoals werken (zoals kantoren, al dan niet flexibele werkruimtes en vergaderruimte, bedrijf, ambacht), culturele, creatieve en maatschappelijke functies, functie-ondersteunende detailhandel en ondersteunende horeca (categorie 2 of daghoreca). Bedrijvigheid is alleen toegestaan mits passend in de (bestaande en nieuwe) woonomgeving en/of gevoelige functies. In het gebied is geen plek voor een supermarkt. Een hotel is uitsluitend toegestaan indien de functie en locatie gerelateerd zijn aan de congres-/beursfaciliteiten van de Brabanthallen.

Vertaling toetsingskaders op de kaart als aanvulling op de beschrijving:

- ✘ Een bijzondere functie bestaande uit een gemengd, deels openbaar programma in het hart van het projectgebied
- ✘ Het gebied is aangeduid waarbinnen een stedelijke programmamix mogelijk is bestaande uit hoofdzakelijk wonen met de mogelijkheid voor een kleinschalige mix van niet-woonfuncties, zoals in de plint langs belangrijke routes.

3.5 Openbare ruimte

Doelstelling is om een openbare ruimte te realiseren die uitnodigt tot gebruik en verblijf, zowel voor toekomstige bewoners van EKP-terrein Noord als voor omwonenden en passanten van het gebied. De pleinen en langzaam verkeersroutes spelen hierin een belangrijke rol. Deze zijn gekoppeld aan belangrijke plekken op het EKP-terrein Noord en de omgeving.

Uitgangspunt is de aanwezigheid van hoogwaardig groen in de openbare ruimte, bij voorkeur aansluitend op (bestaand) groen in de omgeving en met aandacht voor de ecologische waarde van de beplanting. Voorwaarde is verder dat er wordt onderzocht op welke wijze de architectonische tuin en het gedachtegoed van Mien Ruys terug te zien is in het plan, inclusief het beeld Pathos (in de volksmond ook wel 'Kolossos' genoemd). Waardevolle bestaande bomen worden zoveel als mogelijk behouden of verplant.



Tuin van Mien Ruys

De ligging van het gebied aan het water, de Dieze, biedt bijzondere kansen voor de openbare ruimte. Conform het Inspiratiedocument Zuid-Willemspark dient te worden ingezet op de versterking van de ecologische waarde en de waterbeleving met openbare, parkachtige verblijfsplekken langs het water en steigers. Uitwerking van deze ambities is projectoverstijgend, er dient te worden aangesloten op de ontwikkelingen rondom de naastgelegen Bossche Stadsdelta.

Door de Veemarktweg te verleggen in zuidelijke richting wordt de Dieze-oever verbreed, wordt een zichtlijn gecreëerd naar het monumentale pand '1931' van de Brabanthallen en wordt ruimte gecreëerd voor wonen aan het water en voor publieksfuncties. Daarbij wordt gedacht aan horeca in de plint van de Dieze-toren en verblijfsplekken in de openbare ruimten zoals terrassen, steigers en bankjes. Het gebied langs de Dieze wordt hierdoor een integraal onderdeel van



'1931' Brabanthallen



Dieze waterrecreatie

het plan. Belangrijk bij deze ingreep is dat de overstekbaarheid van de Veemarktweg verbetert. De Veemarktweg blijft beschikbaar voor autoverkeer, en aangesloten op de Oude Engelseweg en Diezekade.

Ook het realiseren van aantrekkelijke, herkenbare en sociaal veilige openbare looproutes is van belang, zowel in noord-zuidrichting als in oost-westrichting. Zo moet tussen het Centraal Station en de Brabanthallen een openbaar toegankelijke langzaamverkeersroute worden gerealiseerd voor fiets en voetganger (langzaam verkeersroute). Langs de waterlijn van de Dieze komt een openbaar toegankelijke langzaam verkeersroute, al dan niet in de vorm van shared space, waarbij voetgangers en fietsers gebruik maken van dezelfde ruimte, die onderdeel kan uitmaken van een langere route langs de Dieze. Ook komt er een



Water als ruimtelijke kwaliteit

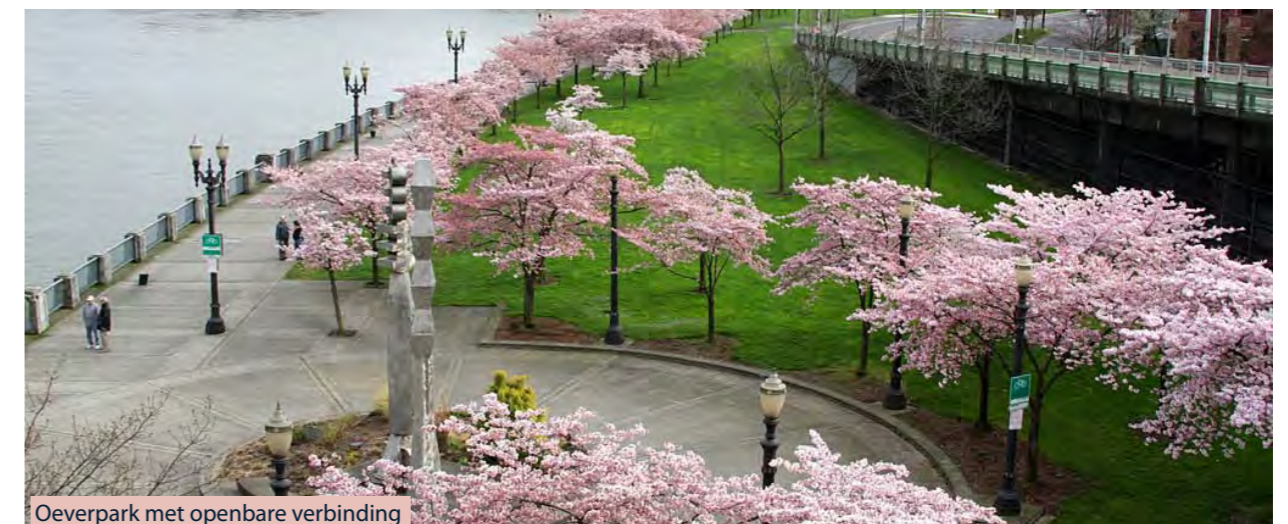
aansluiting op de doorgaande fietsroute langs de Nelson Mandelalaan.



Verblijf aan het water

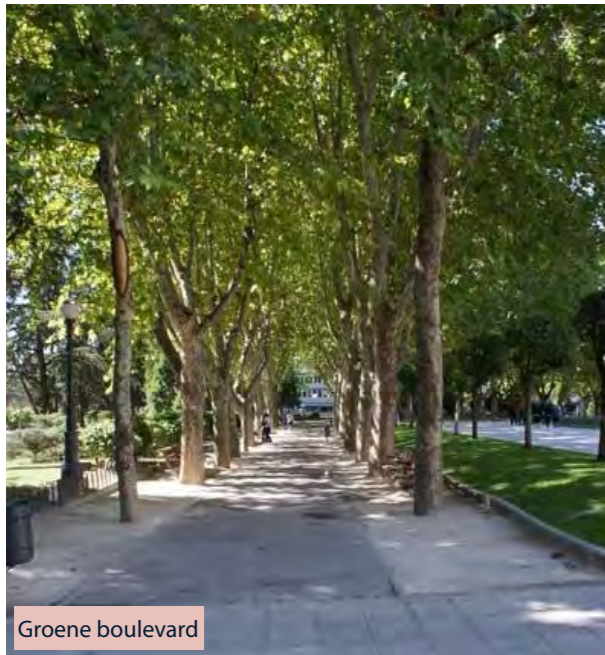


Recreatie en wonen aan het water



Oeverpark met openbare verbinding

Autoverkeer wordt opgevangen aan de randen van het projectgebied, aan de (verlegde) Veemarktweg en de bestaande afslag van de Nelson Mandelalaan. De rest van de openbare ruimte is autovrij / autoluw. Het behoud van een verkeersluwe verkeerssituatie van het Veemarktkwartier en Boschveld is uitgangspunt. Dit krijgt vorm in een (deels) autoluwe boulevard Parallelweg, waarbij de toegang naar het bedrijf GEA wordt behouden. Doorgaand autoverkeer tussen de Nelson Mandelalaan en de Brabanthallen is niet mogelijk.



Groene boulevard

In het openbare gebied dient ruimte te zijn voor innovatie en experiment om bijvoorbeeld projecten uit programma 'Slimme Buitenruimte' in de Spoorzone tot ontwikkeling te brengen. Kleine paviljoens of bouwwerken (follies) kunnen hierin een belangrijke rol spelen. Zo wordt o.a. gedacht aan een paviljoen onder de Royal Welschbrug, die een verbinding kan leggen tussen het EKP-terrein Noord en de Bossche Stadsdelta. Verder zijn er voldoende speel- en verblijfsplekken nodig, ook voor de omgeving van het EKP-terrein Noord. De openbare ruimte dient sociaal veilig te worden ontworpen. Dit betekent niet alleen aandacht voor het juiste verlichtingsniveau maar ook voor de uitstraling en oriëntatie van de bebouwing langs deze routes. De inrichting dient verder te voldoen aan het Kwaliteitshandboek Openbare ruimte en het Beeldkwaliteitplan EKP-terrein Noord. Alle verkeerskundige ontwerpen en maatvoering moet voldoen aan ASVV-normen en Duurzaam Veilig.



Hoogwaardige kwaliteit van de openbare ruimte

Vertaling toetsingskaders op de kaart als aanvulling op de beschrijving:

- ✘ *Versterking van de waterbeleving krijgt een plek door de realisatie van een openbare oeververbinding langs de Dieze in combinatie met een recreatieve en groene inrichting van de Dieze-oever.*
- ✘ *Ook het water heeft een recreatieve functie.*
- ✘ *De Parallelweg blijft onbebouwd, en is aangeduid als openbare ruimte. Het wordt een groene laan met een autoluw karakter.*
- ✘ *De Veemarktweg wordt verlegd in zuidelijke richting, in lijn met een nieuwe zichtlijn op het gebouw '1931' bij de Brabanthallen. De locatie is indicatief weergegeven op de kaart.*
- ✘ *De ruimte onder de spoorbruggen is een kansrijke plek voor publieke functies. De haalbaarheid van een folie op deze plek vraagt nader onderzoek.*
- ✘ *Pleinruimtes zijn indicatief aangeduid, en haken aan op routes door het gebied. Van belang zijn de openbare ruimte aan de zuidzijde waar Grasso, EKP-terrein Zuid en EKP-terrein Noord op elkaar dienen aan te sluiten, en openbare ruimtes rond de 'bijzondere' functie in het projectgebied.*

3.6 Kaart Ruimtelijk en functioneel kader EKP-terrein Noord

In het voorafgaande zijn de hoofduitgangspunten voor de gebiedsontwikkeling van het EKP-terrein Noord terrein toegelicht. Op bijgaande kaart zijn de uitgangspunten ruimtelijk vertaald.

De kaart van het Ruimtelijk en functioneel kader EKP-terrein Noord laat zien dat het grootste deel van het gebied is bedoeld als gebied voor een stedelijke programmix bestaande uit hoofdzakelijk wonen.

Een goede aanhaking met de omgeving wordt onder meer bereikt door een zorgvuldige ruimtelijke overgang naar de aangrenzende woonbebouwing. De belangrijkste rooilijn is de rooilijn aan de Parallelweg. Daarvoor wordt vastgelegd dat bebouwing overwegend in de aangeduide rooilijn wordt gebouwd, en niet verder richting Veemarktweg.

De Parallelweg en de aansluiting op de Diezekade en de Oude Engelseweg zijn aangemerkt als openbaar gebied. De Parallelweg wordt ingericht als een (deels) autoluwe groene boulevard. De bestaande Veemarktweg wordt verlegd. Dit is weergegeven met een gestippelde lijn 'indicatie verleggen Veemarktweg' om nog enige flexibiliteit te hebben in de precieze ligging.

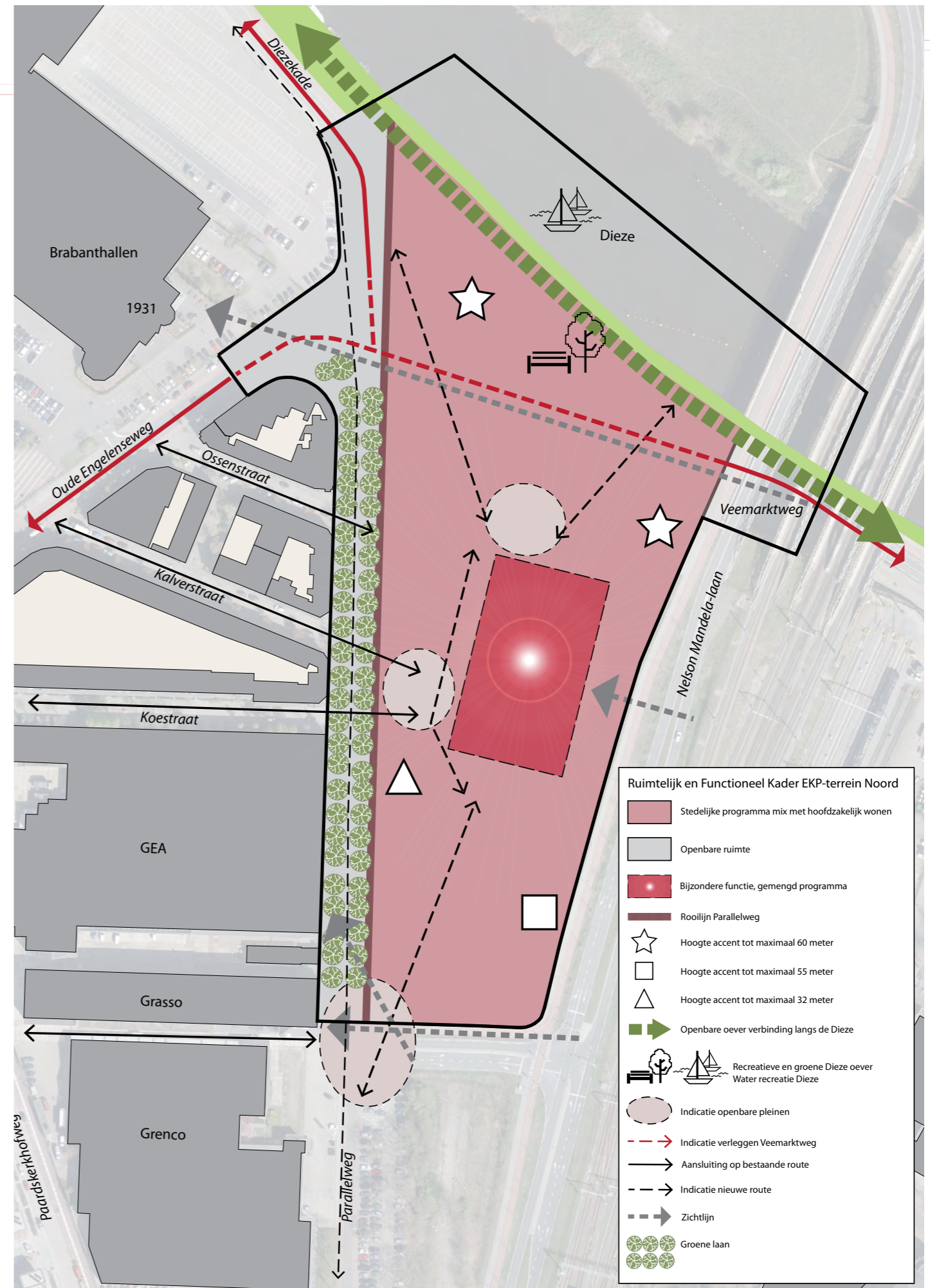
In het hart van het plan wordt voorzien in een bijzondere functie met een gemengd (deels publiek) programma. Dit komt waarschijnlijk (zoals in het concept-stedenbouwkundig plan) tot stand binnen de bestaande EKP-hal, in de vorm van een mix van onderwijs (de kunstacademie) met werken en horeca (inclusief terras).

Voor het gebied 'stedelijke programmix met hoofdzakelijk wonen' waarbinnen nieuwe bebouwing tot stand kan komen geldt een basishoogte die goed aansluit op de bebouwing in de omgeving en ongewenste contrasten voorkomt. Deze basishoogte bestaat uit vier tot vijf bouwlagen met een maximum bouwhoogte van 19 meter. Langs de Nelson Mandelalaan bestaat de basishoogte uit vier tot zes bouwlagen met een maximum bouwhoogte van 22 meter. Er wordt

gerekend vanaf de gemiddelde maaiveldhoogte van de huidige Parallelweg (peil = 6,18 m + NAP). Verspreid over het projectgebied kunnen hoogteaccenten komen, als ensemble ontworpen. De maximumhoogtes zijn 60, 60, 55 en 32 meter. Het laagste accent is gedacht aan de westzijde van het gebied. De locaties van de hoogteaccenten zijn indicatief aangeduid.

Routes, zichtlijnen en openbare ruimte zijn essentiële onderdelen van het plan, die de aanhaking op de bestaande stad maken. Indicatief zijn pleinruimtes aangeduid die een rol spelen als openbare ontmoetingsplek, en in aanhaking op routes. Met pijlen is weergegeven waar het plan dient aan te haken op bestaande routes in de omgeving. Routes binnen het projectgebied zelf zijn indicatief weergegeven. Doelstelling is om het EKP-terrein Noord goed doorwaadbaar te maken voor langzaam verkeer, onder meer met verbindingen vanaf het EKP-terrein Zuid tot aan de oever van de Dieze. Als belangrijke zichtlijnen zijn weergegeven de zichtlijnen op '1931' bij Brabanthallen, op de EKP-Hal en op het Grasso monument.

Het activeren van de Dieze-oever als groene oever met een recreatieve functie maakt wezenlijk onderdeel uit van de doelstellingen voor het gebied, en is aangeduid op de kaart. Daarmee hangt ook het activeren van het water zelf en de aangrenzende plekken zoals de route onder de bruggen door richting Tramkade/Bossche Stadsdelta nauw samen. Langs de oever dient een openbare route voor langzaam verkeer te worden voorzien.



04

Duurzaamheid en milieu

In de afgelopen jaren is er al veel bereikt in 's-Hertogenbosch op het gebied van duurzaamheid. In de visie Duurzaam 's-Hertogenbosch heeft de gemeente in 2019 haar kader bepaald via vier pijlers. Dit zijn:

1. Gezonde, groen en klimaatbestendige gemeente
2. CO2-neutrale gemeente
3. Waardebehoud van grondstoffen
4. Duurzame mobiliteit

Het EKP-terrein Noord draagt op de volgende wijze bij aan de ambities uit de visie Duurzaam 's-Hertogenbosch:

4.1 Gezond, groen en klimaatbestendig

Het EKP-terrein Noord ligt op een hoog-belaste locatie op het gebied van milieu. De doelstelling van een goed woon- en leefklimaat vraagt met het voornemen van het Tracébesluit Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) Meteren-Boxtel bijzondere aandacht bij het ontwerp. Maar ook de ligging ten opzichte van de Brabanthallen, bedrijventerrein De Rietvelden, de Nelson Mandelalaan en andere doorgaande wegen zijn aandachtspunten bij het creëren van een goed woon- en leefklimaat. Dit betekent dat vanaf de start van de planontwikkeling rekening wordt gehouden met onder andere geluid, trillingen en externe veiligheid. Onderzoek naar deze milieurelevante aspecten maakt hiervan onderdeel uit. Daarbij dient te worden voldaan aan de wettelijke kaders en gemeentelijk beleid die op het moment van de aanvraag omgevingsvergunning van toepassing is. Met slimme oplossingen bij elke stap van de planvorming is dit mogelijk.

De basis voor een goed woon- en leefklimaat is gelegd in het concept-stedenbouwkundig plan 'Uit de kunst, aan de Dieze'. Door de bebouwing op een goede manier te positioneren ten opzichte van de geluidsbronnen worden er geluidluwe plekken gecreëerd. In de uitwerking van het plan wordt voorzien in geluidluwe gevels en buitenruimtes voor ieder appartement. Zo nodig worden er aanvullende maatregelen getroffen. Ook is nagedacht over maatregelen die trillingen kunnen voorkomen, zodat wordt voldaan aan de Beleidsregel trillinghinder spoor.

Om de veiligheid te waarborgen van de toekomstige bewoners wordt aandacht besteed aan mitigerende maatregelen die de risico's van bedrijvigheid op bedrijventerrein De Rietvelden en van het spoor het hoofd kunnen bieden. Hiermee wordt in het concept-stedenbouwkundig plan al rekening gehouden door voldoende afstand te houden tot het spoor, veilige vluchtroutes en een goede bereikbaarheid tot uitgangspunt te maken. Brandveiligheid in de mobiliteitshub en de overige garages vergen extra aandacht. Duurzame mobiliteit zoals elektrisch vervoer maar ook waterstoftanks vragen soms andere maatregelen. In overleg met de brandweer en Veiligheidsregio

worden de externe veiligheid en brandveiligheid op bouwplanniveau nader uitgewerkt.

Windhinder kan voorkomen bij hoge bebouwing. In de Nota Hoogbouw is vastgelegd dat bij bebouwing boven de 25 meter onderzoek plaats vindt naar windhinder. Mocht er sprake zijn van windhinder dan dienen er passende maatregelen te worden getroffen.

Een natuurlijke omgeving zorgt voor een goede gezondheid van de mens. Naast de groene, zachte Dieze-oever is er elders in het plan veel groen aanwezig. Niet alleen op maaiveld, maar ook op daken. In de keuze van de beplanting wordt een ecologische meerwaarde gerealiseerd. Ook wordt er natuur-inclusief gebouwd zodat ook vogels, vleermuizen en insecten een plek hebben en de biodiversiteit wordt vergroot. Met het versterken van het groen en het vergroten van de biodiversiteit wordt bijgedragen aan een prettig leefklimaat en wordt hittestress voorkomen.

Daarnaast wordt rekening gehouden met (het voorkomen of beperken van) stikstofdepositie op Natura 2000 gebieden in de omgeving van het projectgebied.

Niet alleen de Dieze draagt bij aan de waterbeleving in het gebied, ook speelt water een zichtbare en onzichtbare rol bij energie, afvalstromen etc. Het hemelwater wordt gescheiden van het vuilwater afgevoerd (conform het Rioleringsplan 2016-2021). De hemelwaterberging voldoet hierbij minimaal aan de eis van 60 mm conform de eisen van Waterschap en de gemeente (Verordening Hemelwater). We zoeken hier naar mooie, beleefbare en robuuste wateroplossingen die bijdragen aan een mooi en prettig leefklimaat. Waterberging vindt plaats binnen het eigen projectgebied, conform het Waterplan 2016 en de gemeentelijke Verordening Hemelwater. Daarbij wordt gedacht aan groene daken en gebruik als irrigatiewater of het doorspoelen van toiletten. De

verharding wordt beperkt waarmee water maximaal kan infiltreren in de ondergrond. Bij de afvoer van overtollig hemelwater wordt rekening gehouden met de soms hoge waterstanden op de Dieze, waardoor afvoer van hemelwater naar de Dieze niet mogelijk is. Het EKP-terrein Noord draagt hiermee bij aan de klimaatbestendigheid van de gemeente 's-Hertogenbosch.

4.2 CO2-neutrale gemeente

De nieuw te realiseren bebouwing op het EKP-terrein Noord wordt gasloos en energieneutraal op gebiedsniveau. Er wordt voldoende warmte en energie opgewekt om zelfvoorzienend te zijn. Door energetisch slim en gezond te bouwen wordt minimaal voldaan aan BENG-eisen op gebouwniveau.

Om aan de warmtevraag te voldoen wordt gedacht aan toepassing van een open warmte- en koudeopslag (WKO) en aquathermie (Dieze). Er wordt uitgegaan van een smart grid, een energienet dat slim vraag en aanbod binnen het projectgebied op elkaar afstemt. Zo mogelijk en wenselijk kan de omgeving hierop worden aangesloten. Bij de nadere uitwerking van het plan wordt daarnaast rekening gehouden met toekomstige technologische ontwikkelingen.

Op deze wijze draagt de ontwikkeling van EKP-terrein Noord bij aan de doelstelling voor een CO2 neutrale gemeente.

4.3 Waardebehoud van grondstoffen

Door gebruik te maken van bestaande panden, sloopmaterialen zoveel mogelijk te hergebruiken en zorgvuldig te werken, wordt afval zoveel mogelijk voorkomen en hergebruik toegepast. Daarbij wordt de selectie voor materiaalkeuzen en installatiesystemen gebaseerd op kwaliteitseisen met aandacht voor het beperken van onderhoud.

De ontwikkeling van het EKP-terrein Noord wordt met aandacht voor waardebehoud van grondstoffen vormgegeven.

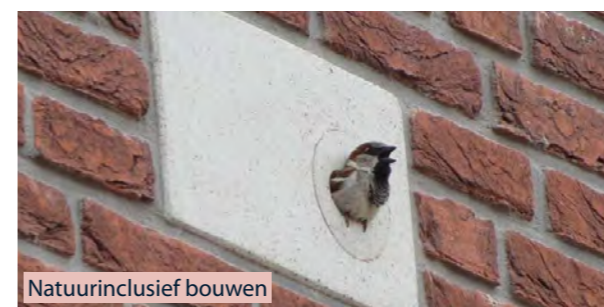
4.4 Duurzame mobiliteit

Duurzame mobiliteit is de vierde pijler in de visie Duurzaam 's-Hertogenbosch. Het is tevens een van de pijlers van het plan 'Uit de kunst, aan de Dieze'. Om deze reden is deze pijler in een apart hoofdstuk beschreven: hoofdstuk 5. Mobiliteit.

De aspecten rondom duurzaamheid en milieu worden verder uitgewerkt in het definitieve stedenbouwkundig plan en (per deelfase) het bouwplan en inrichtingsplan voor de openbare ruimte.



Ontwerpen i.r.t. milieu invloeden



Natuurinclusief bouwen



Water bergen



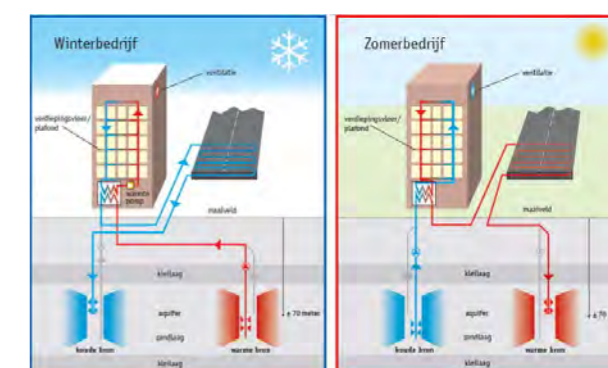
Water vasthouden, natuurinclusief bouwen



Biodiversiteit



Energie opwekken



Daken benutten



Afkoppelen regenwater

05

Mobiliteit

5.1 Context en doelstelling

In de Spoorzone 's-Hertogenbosch wordt gestreefd naar verstedelijking rondom het vervoersknooppunt NS station. Achtergrond daarbij is dat de autonome groei van de mobiliteit, mede door de groei van de bevolking, niet meer op te vangen is met de auto op de traditionele wijze zoals we dit al decennia doen. Wanneer meer mensen in de stad willen wonen en werken, vraagt dit om principiële keuzes en innovatieve oplossingen ten aanzien van verstedelijking en bereikbaarheid. Concentratie van functies rondom openbaar vervoersknooppunten is daarbij cruciaal. Daarnaast zijn veranderende wensen en eisen op het gebied van vervoer door individuele gebruikers in ontwikkeling. Van bezit naar (deel)gebruik, alsmede bewustwording van duurzame alternatieven zijn zaken die aandacht behoeven.

Ten gevolge van de groei van de stad en verdere verstedelijking is er toename in de vervoersbehoefte. Dit betekent dat in de Spoorzone andere keuzes nodig zijn om de bereikbaarheid te garanderen. Dit geldt voor de auto (verkeer en parkeren), de fiets, de voetganger en de bus. Bereikbaarheid is de sleutel voor het verwezenlijken van de gemeentelijke ambities. Daarbij wordt gekozen voor optimale bereikbaarheid met openbaar vervoer en langzaam verkeer en toereikende bereikbaarheid voor gemotoriseerd verkeer. Daarnaast wordt ingezet op de doorontwikkeling van het NS station en omgeving en innovatieve parkeeroplossingen.

Een van de doelstellingen is om de Spoorzone zo aantrekkelijk mogelijk te maken voor fietsers en voetgangers. Door de ligging nabij het NS Station is openbaar vervoer immers eenvoudig per fiets of te voet bereikbaar. Daarnaast dient 'Slimme mobiliteit' integraal onderdeel uit te maken van de ontwikkelingen binnen de Spoorzone. Daarmee wordt bedoeld: het aansluiten bij toekomstgerichte ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit en parkeren. Daarbij is het van belang om uit te gaan van het stapsgewijs beperken van (niet duurzame vormen van) autogebruik en het stimuleren van lopen, fietsen en gebruik van OV. Met een zorgvuldige inpassing van de stallingsplekken van de verschillende vervoerstypes wordt gestimuleerd dat de doelgroep die zich gaat vestigen in het gebied ook daadwerkelijk (meer) gebruik gaat maken van deelmobiliteit, de fiets en OV.

Daartegenover staat haalbaarheid van de oplossing (en daarmee langjarige beschikbaarheid) alsmede nut en noodzaak (hoe ligt het gebied in zijn omgeving en welke locaties in de directe omgeving kunnen samenwerken om een succesvol "vervoersorganisme" te creëren).

5.2 Compact stedelijk woonmilieu

De ambities op het gebied van mobiliteit passen bij de woningbouwopgave die is geformuleerd in het Ontwikkelkader EKP-terrein van 2018. Vastgelegd is dat er op het EKP-terrein Noord een gemixt compact woonmilieu moet worden gerealiseerd met een stedelijke dichtheid. Het plan 'Uit de kunst, aan de Dieze' komt hieraan tegemoet door binnen het projectgebied circa 820 woningen te realiseren. Daarnaast wordt een stedelijke programmix opgenomen in de voormalige hal van het postsorteercentrum. Dit bestaat uit een combinatie van onderwijs, werkfuncties,

expositieruimtes en horeca. Ook in de plinten van sommige woongebouwen worden niet-woonfuncties opgenomen.

Het woonprogramma op het EKP-terrein Noord is voornamelijk gericht op 1 à 2 persoonshuishoudens en doelgroepen die van een stedelijke levensstijl houden en gericht zijn op de voorzieningen en reuring in de Spoorzone en binnenstad. Dit uit zich in de keuze om hoofdzakelijk compacte woningen te realiseren.

5.3 Uitgangspunten slimme mobiliteit

Dit Ruimtelijk en functioneel kader maakt een ontwikkeling mogelijk met een innovatieve mobiliteitsoplossing. Het innovatieve karakter impliceert dat niet alles op voorhand al helder is en exact te voorspellen. Wel zijn uitgangspunten geformuleerd op basis waar aan toekomstige doorontwikkelingen en aanpassingen kunnen worden getoetst. De monitoring van het functioneren van de slimme mobiliteitsoplossing in de praktijk is hierbij van grote waarde. Het proces om te komen tot bereikbaarheid en het actief communiceren en activeren van de gebruikers is bij het implementeren een belangrijke pijler.

De inzet op slimme mobiliteit is gefocust op de volgende uitgangspunten:

- ✘ Hoogwaardige openbare ruimte
- ✘ Multimodaal
- ✘ Omgevingsgericht
- ✘ Duurzaam
- ✘ Toegankelijk & marktconform
- ✘ Betrouwbaar & robuust
- ✘ Proactief
- ✘ Flexibel

Hoogwaardige openbare ruimte

Het gebruik van langzaam verkeer en het openbaar vervoer wordt in het plan optimaal gefaciliteerd. Dit gebeurt door de aanleg van aantrekkelijke, herkenbare fiets- en voetgangersroutes die aansluiten op bestaande (of toekomstige) routes in de omgeving. Het Centraal Station, Brabant-hallen, Verkadefabriek, de binnenstad maar ook voorzieningen in het naastgelegen Boschveld zijn op deze wijze goed bereikbaar per fiets of te voet. Het projectgebied wordt daarnaast ingericht als aantrekkelijk verblijfsgebied voor voetgangers en fietsers, en zoveel mogelijk autovrij.

Het gebruik van de fiets wordt verder gestimuleerd door in de nieuwbouw en bestaande EKP-hal stallingsruimte op te nemen voor de fiets. Dit kan een gemeenschappelijke stallingsruimte zijn of privé. Uitgangspunt is dat de stallingsruimtes eenvoudig bereikbaar zijn voor de bewoners, werkers, scholieren en docenten, dat wil zeggen; op of via maaiveldniveau nabij de toegang van de woningen en de EKP-hal. Het aantal fietsvoorzieningen voldoet aan de normen uit de nota Parkeernormering 2016 en het Bouwbesluit. Fietsvoorzieningen voor bezoekers zijn aanwezig in de vorm van fiet-senrekken in de openbare ruimte. Ook worden er voldoende deelfietsen opgenomen in de centrale mobiliteitshub op het EKP-terrein Noord.

Naast het faciliteren van voetgangers en fietsers, wordt ingezet op het aanmoedigen van deelmobiliteit. In een hoogwaardige openbare ruimte past geen autoparkeren op maaiveld. Auto parkeren wordt aangeboden op afstand, uit het zicht. Deelauto's parkeren in de parkeergarage op goed zichtbare locaties.

Multimodaal

Op het EKP-terrein Noord komt een multimodale mobiliteitshub, die is voorzien in fase 1 van de ontwikkeling. De hub waarin meerdere vormen van deelmobiliteit wordt aangeboden, wordt voor (deel)autoverkeer ontsloten via de bestaande afslag van de Nelson Mandelalaan. Voor de fietser en voetganger is het bereikbaar via meerdere plekken in de openbare ruimte. De locatie van het EKP-terrein Noord, het stedelijk woonmilieu met een mix van functies en de doelgroepen voor de te realiseren woningen, het onderwijs en de werkfuncties passen goed bij de slimme

mobilietsoplossingen die worden nagestreefd in de Bossche Spoorzone. Hierbij gaat het met name om de nabijheid van het Centraal Station en de (langzaam verkeers-) verbindingen naar de trein, het busstation en andere voorzieningen in de omgeving. De beoogde doelgroepen in het programma zijn zeer ontvankelijk voor deelmobiliteit. Het stedelijk programma zorgt ervoor dat er voldoende kritische massa is om een duurzaam mobiliteitsconcept succesvol uit te rollen en te beheren.

Omgevingsgericht

Onderdeel van succesvolle invoering van deelmobiliteit is afstemming op de omgeving. Dit uitgangspunt komt tot uiting in verschillende onderdelen van het plan. Zo kunnen bezoekers van het EKP-terrein Noord - net als in de binnenstad - (betaald) parkeren in de openbare parkeervoorziening in de mobiliteitshub die op het EKP-terrein Zuid wordt gerealiseerd. In de openbare ruimte geldt een parkeervergunningstelsel. Hiermee wordt voorkomen dat er parkeerdruk ontstaat op omliggende wijken; dit wordt periodiek gemonitord.

Voor het optimaal functioneren van de hub wordt de mogelijkheid open gehouden voor afstemming met andere hubs en deelsystemen in de stad. Deelmobiliteit wordt namelijk succesvoller wanneer het op meerdere plekken op elkaar is afgestemd. Daarnaast is (een gedeelte van) het aanbod in de hub ook beschikbaar voor gebruikers van buiten het EKP-terrein. Deze groep potentiële extra gebruikers draagt bij aan een succesvolle exploitatie van de hub.

Duurzaam

Ambitie is mobiliteit met zero-emissie (bijvoorbeeld volledig elektrisch, waterstofmotor). Dit geldt bij voorkeur vanaf fase 1 maar kan ook de eindsituatie zijn na realisering van alle nieuwbouw. De multimodale mobiliteitshub geeft toegang tot deelvervoermiddelen zoals deelauto's en deelfietsen. Verder worden er voorzieningen getroffen om elektrisch laden optimaal te faciliteren. Dit moet op drie manieren bijdragen aan duurzame mobiliteit. Ten eerste zorgt verminderd bezit van voertuigen er voor dat er minder voertuigen geproduceerd hoeven te worden. Ten tweede maken zero-emissie voertuigen de weg



Stimuleren fietsgebruik



Stimuleren fietsgebruik



Prioriteit aan voetganger en fiets



Duurzame mobiliteit



NS Station op loopafstand

vrij naar de omschakeling naar transport op basis van hernieuwbare energie. Ten derde is het effect van zero-emissie deelvoertuigen dat het leidt tot een beperking van fijnstof en geluid.

Toegankelijk & marktconform

De benodigde deelmobiliteit voor de bewoners en gebruikers van het EKP-terrein Noord en omgeving zal 24/7 beschikbaar te zijn. De multimodale mobiliteitshub geeft bewoners, werkers, studenten, docenten en de omgeving op elk gewenst moment de beschikking over deelvervoermiddelen. Naar behoefte kan gekozen worden voor het vervoermiddel dat op dat moment past. Het deelvervoer is gemakkelijk en met een aantrekkelijke prijs te plannen, boeken en betalen. Het reserveren en het gebruik van de deelmobiliteit is laagdrempelig en tegen een aantrekkelijk, marktconform tarief. Voor de financiële haalbaarheid van de parkeervoorzieningen is het van belang dat de beschikbare parkeerplaatsen efficiënt worden gebruikt door de bewoners en gebruikers van het EKP-terrein Noord. Continuïteit en haalbaarheid van het concept zijn van groot belang. Dit kan betekenen dat er meerdere aanbieders van deelmobiliteit worden geselecteerd.

Betrouwbaar & robuust

De mobiliteitsoplossing wordt vormgegeven voor de langere termijn. Dat betekent naast hiervoor genoemde toegankelijkheid dat er ook ruimte nodig is voor flexibiliteit en fasering (zie hierna). Onderdeel van de aanvraag omgevingsvergunning van de verschillende deelfasen is een uitwerking en aanbod van de deelmobiliteit, op basis van de centrale uitgangspunten en de monitoring van de ervaringen in de eerdere fase(n). Het aanbod van deelmobiliteit wordt nader uitgewerkt op basis van de businesscase en behoefte aan deelmobiliteit in het projectgebied en de omgeving die ook onderdeel is van de periodieke monitoring. Daarbij wordt rekening gehouden met de gefaseerde ontwikkeling van het EKP-terrein Noord en actuele ontwikkelingen in het gebruik en toepassing van duurzame mobiliteit. Dit betekent dat er een verschuiving kan plaatsvinden in het gebruik van de hub en de overige garages, waarbij (afhankelijk van de behoefte) meer of minder ruimte wordt geboden aan duurzame deelmobiliteit. Om een efficiënt gebruik van

de parkeerplaatsen en een toekomstige verschuiving naar meer of minder deelmobiliteit mogelijk te maken, wordt een parkeerplaats bij voorkeur niet gekoppeld aan een specifieke woning.

Proactief & flexibel

Het aantal deelvoertuigen dat wordt aangeboden, is afhankelijk van de vraag ernaar. Het gebruik van de deelvoertuigen wordt gemonitord, zodat er kan worden meebewogen met de vraag. Indien de vraag blijkt tegen te vallen, is er ruimte voor een terugvalscenario. De vraag is een gevolg van enerzijds de ontvankelijkheid van de doelgroepen en anderzijds het gebruik van bewoners, bezoekers en omwonenden. De ontvankelijkheid van doelgroepen kan door de tijd veranderen, doordat bewoners verhuizen of doordat de attitude naar deelmobiliteit in de maatschappij verandert. Bewoners, hun opvolgers en andere gebruikers moeten weten dat er beperkt parkeerplaatsen beschikbaar zijn binnen het projectgebied en dat er in de openbare ruimte van de omgeving alleen betaald kan worden geparkeerd. Bij de verkoop/verhuur van de nieuwbouw wordt aandacht besteed aan de communicatie over de keuzes die in het plan zijn gemaakt met betrekking tot parkeren en duurzame mobiliteit. De bewoners van woningen > 80m² bvo hebben het recht tot het huren dan wel kopen van 1 parkeerplaats per woning, in combinatie met het gebruik van de deelmobiliteit voor de aanvullende behoefte. De bewoners van woningen < 80m² bvo maken in eerste instantie gebruik van deelmobiliteit of kunnen, indien beschikbaar, een parkeerplaats huren. Alle toekomstige bewoners worden door een aantrekkelijk aanbod gestimuleerd om deelmobiliteit te gaan gebruiken. Uitgangspunt in de toewijzing is optimale bereikbaarheid van het gebied in combinatie met een sluitende businesscase en het beperken van overlast voor het gebied zelf en de omgeving.

Fasering en totstandkoming van de mobiliteitsoplossing

De grootste en centrale 'parkeervoorziening' voor het EKP-terrein Noord maakt onderdeel uit van de eerste fase van de ontwikkeling. Daarnaast beslaat het woningbouwprogramma in deze fase voornamelijk de kleinere woningtypes voor de doelgroep met de meest concrete behoefte aan deelmobiliteit. Hierdoor wordt de meest kansrijke situatie gecreëerd voor het slagen van de mobiliteitsoplossing. Er is door deze volgorde veel ruimte (ook fysiek) om te experimenteren met deelmobiliteit en in te spelen op de behoefte. Het benodigd aantal parkeerplaatsen wordt slim gekozen om een basisvoorraad aan parkeren te realiseren die past bij het totaalconcept.

SDK Vastgoed (VolkerWessels) of een toekomstige eigenaar van de garage bespreekt met de gemeente en exploitant periodiek het functioneren en ontwikkelen van de mobiliteitshub aan de hand van de benoemde uitgangspunten en monitoringsgegevens. Vanuit gemeentelijke zijde wordt daar de informatie vanuit de omgeving ingebracht (parkeerdruk) en vanuit SDK Vastgoed / eigenaar (in samenwerking met de exploitant) de gegevens vanuit het gebruik en de gebruiker. Aan de hand van deze afstemming kunnen door SDK Vastgoed (VolkerWessels) in overleg met de gemeente wijzigingen worden aangebracht in het mobiliteitsconcept.



Eenvoudige toegang tot deelmobiliteit



Voorzieningen elektrisch rijden



Digitaal verbonden

06

Plan 'Uit de Kunst aan de Dieze'

In december 2019 is de aanbestedingsprocedure 'Gebiedsontwikkeling EKP-terrein Noord' gegund aan SDK Vastgoed (VolkerWessels), op basis van hun concept-stedenbouwkundig plan, ontwikkelstrategie en plan van aanpak voor de communicatie en participatie met de omgeving. De eerste stap is de nadere aanscherping van het stedenbouwkundig plan. Vervolgens worden de verschillende deelgebieden per fase uitgewerkt op bouwplanniveau. Het RFK biedt enige flexibiliteit om het plan nader uit te werken, uiteraard binnen de mogelijkheden van het Ontwikkelkader EKP-terrein, de resultaten van de aanbestedingsprocedure en de gewenste rechtszekerheid.



'Kubus'

Hieronder een toelichting op het winnende plan:

Ambitie van het plan

De ambitie van het plan 'Uit de kunst, aan de Dieze' steunt op vier pijlers: creatieve schakel, sterke identiteitsdrager, optimaal verbonden en de Dieze als groene drager.

Het EKP-terrein is onderdeel van de creatieve bedrijvigheid in de Spoorzone en fungeert als programmatisch en fysiek knooppunt. Daarmee wordt 's-Hertogenbosch als Cultuurstad van het Zuiden versterkt.

De locatie is de ideale woonomgeving voor de Dynamische Stedeling, met een geheel eigen karakter en een unieke combinatie van wonen, werken en onderwijs. Deze 'dynamische stedelingen' blazen het gebied nieuw leven in: een geweldige impuls voor de dynamiek in 's-Hertogenbosch en de Spoorzone in het bijzonder.

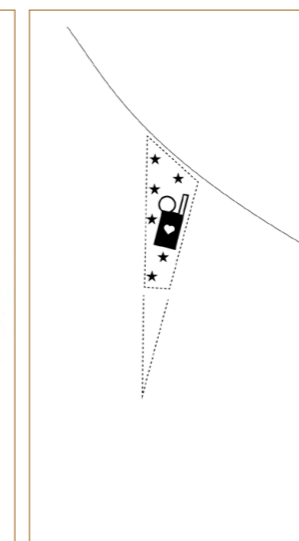
Het gebied past perfect in de omgeving en de stad 's-Hertogenbosch. Het is geen 'eiland', maar is optimaal verbonden met de omgeving. Dit is een belangrijk element voor de levendigheid in het gebied. Het binnengebied wordt grotendeels autovrij en de groene openbare ruimte wordt zo ingericht dat er geen achterkanten ontstaan. Het gaat om een duurzaam gebied waarin de Dieze een belangrijke rol speelt. Met het plan wordt een aantrekkelijke waterkant gemaakt om langs te wandelen of te fietsen. Het plan versterkt de groen- en waterbeleving met oog voor plant en dier.



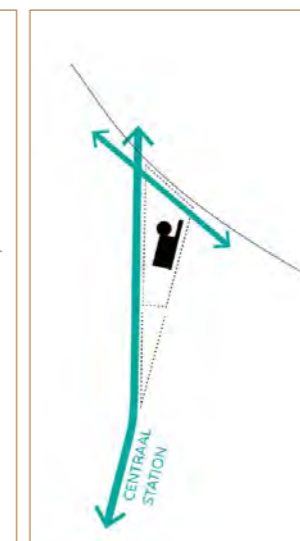
Autoluwe Parallelweg



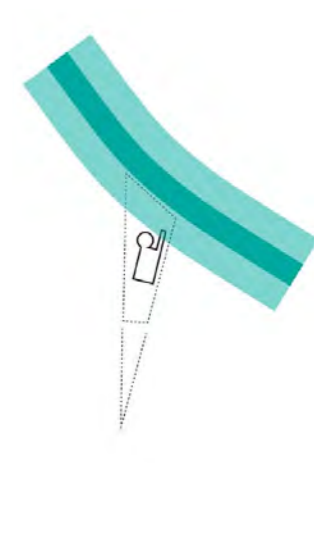
Creatieve schakel



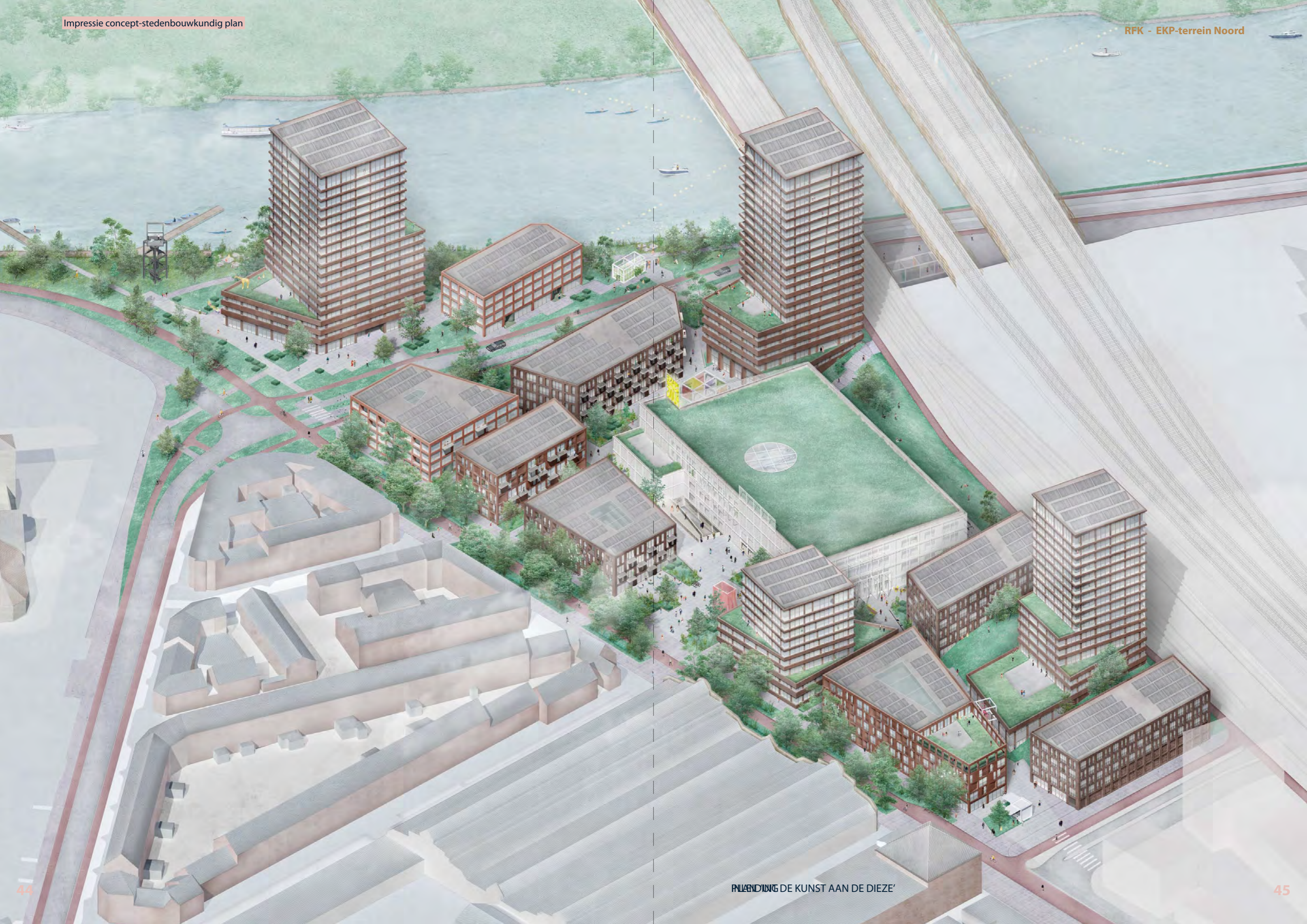
Sterke identiteitsdrager



Optimaal verbonden



De Dieze als groene drager





Impressie concept-stedenbouwkundig plan

Integrale visie 'Uit de Kunst aan de Dieze'

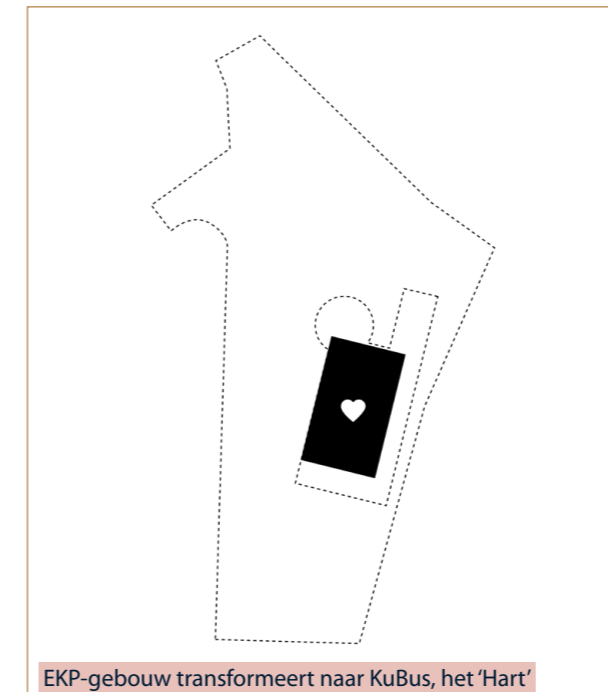
Het plan 'Uit de kunst, aan de Dieze' heeft de ambitie om van het EKP-terrein Noord een herkenbare culturele woon-, werk- en leerhot-spot te maken, met ruimte voor experiment. Het gebied wordt ingezet als creatieve schakel tussen het Grenco-/Grassoterrein en de Kop van 't Zand (onderdeel van de Bossche Stadsdelta). KuBus - wat staat voor Kunst & Business - is daarin de centrale spil. Dit komt tot uiting in de heldere stedenbouwkundige opzet van het plan, met looproutes en zichtlijnen vanuit de omgeving naar de voormalige EKP-hal. De uitstraling en indeling van de hal wordt aangepakt. Onder de Royal Welshbrug wordt een 'arthub' voorgesteld met ruimte voor kunst en activiteiten.

Stedelijk woonmilieu

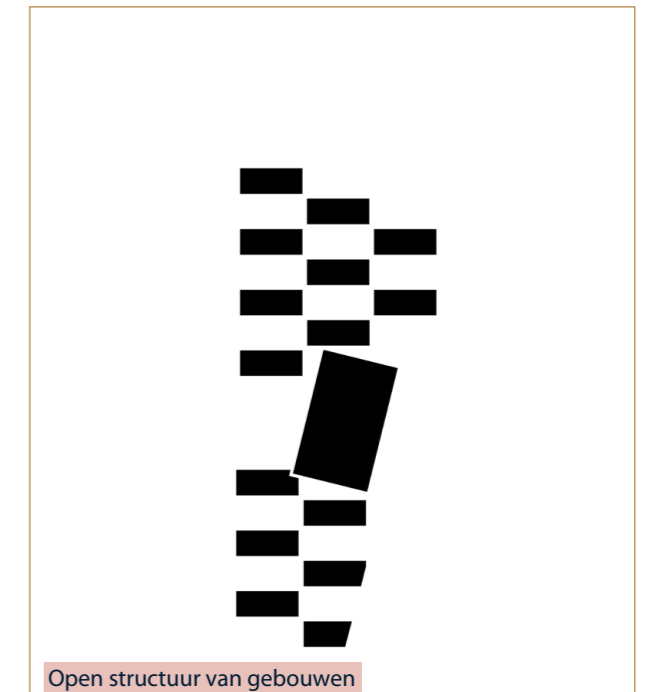
Het plan gaat uit van één samenhangende stedenbouwkundige opzet en signatuur, waarmee er voor het EKP-terrein een duidelijke identiteit ontstaat. Hoofdopzet van het plan 'Uit de kunst, aan de Dieze' is het behoud en de verbouw van de bestaande EKP-hal tot KuBus, het hart van het EKP-terrein. Er is voor het overige gekozen voor een open structuur van middelhoge bebouwing die zowel qua massaopbouw, schaal als situering en zichtlijnen goed aansluit op de bestaande woonomgeving. Vier zorgvuldig gepositioneerde hoogteaccenten in de vorm van torens oplopend in hoogte richting het spoor en Dieze (maximaal 60 meter) markeren de poortfunctie van het EKP-terrein op stadsniveau. De torens staan gedraaid ten opzichte van de basis, de draaiing zorgt voor

een verbetering van het windklimaat op maaiveldniveau en creëert een prettige overgang van onderbouw naar bovenbouw. De vertrapping zorgt voor een rank silhouet.

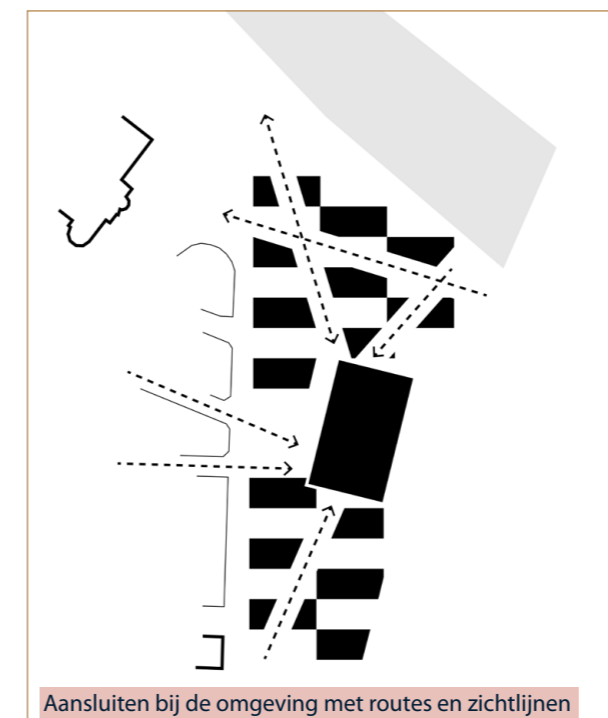
De nieuwe gebouwen zijn alzijdig, dat wil zeggen zonder 'achterkanten', en hebben een open plint. Een fraaie ingreep is het verleggen van de Veemarktweg waardoor het verkeer dat onder de Royal Welshbrug rijdt, vrijwel direct zicht heeft op het monumentale gebouw '1931' van de Brabanthallen. Hierdoor ontstaat er ruimte om de Dieze-oever te programmeren met wonen en publieksfuncties in de plint van de woontoren. Een aanlegsteiger zorgt voor extra levendigheid.



EKP-gebouw transformeert naar KuBus, het 'Hart'



Open structuur van gebouwen



Aansluiten bij de omgeving met routes en zichtlijnen



Toevoegen van vier torens: poort van de stad

Kunst en Business

De voormalige hal van het expeditieknoppunt wordt omgebouwd tot KuBus. In KuBus komt een permanente, compacte versie van de kunstacademie AKV|St.Joost en werkruimtes voor onder andere creatieve start-ups en scale-ups. Publieksfuncties zijn er in de vorm van horeca (inclusief terras), expositie en ruimte voor voorstellingen. Zo ontstaat een levendige mix van werken, leren, experimenteren en ontmoeten. Creatief talent krijgt hier de ruimte.



Impressie KuBus



Ondersteunende functies

Woonprogramma gericht op de dynamische stedeling

Rondom KuBus wordt een stevig stedelijk woonmilieu geïntroduceerd, gericht op de 'dynamische stedeling'. Deze doelgroep laat zich niet definiëren door leeftijd, inkomen of achtergrond maar deelt dezelfde leefstijl. Ze zijn jong en/of jong van geest en zien de stad als verlengde van hun huiskamer. Ze hechten meer waarde aan toegang hebben tot dan aan bezit.

Het woonprogramma in het concept-stedenbouwkundig plan bestaat uit circa 820 woningen, met een grote variëteit aan oppervlakten, oriëntatie en beleving. De focus is op één- en tweepersoonshuishoudens. Een groot deel van de appartementen is niet groter dan 60 m² gebruiksoppervlak. Er komen studentenwoningen, starterswoningen, woningen voor doorstromers en een aantal grote appartementen. Bijzondere voorbeelden zijn de vrij indeelbare atelier- en casco-woningen. The Startup House is een mogelijk concept bestaande uit een combinatie van kleine woonunits met gedeelde werkruimtes. Minimaal 25% van het woonprogramma wordt sociaal, minimaal 15% middelduur.

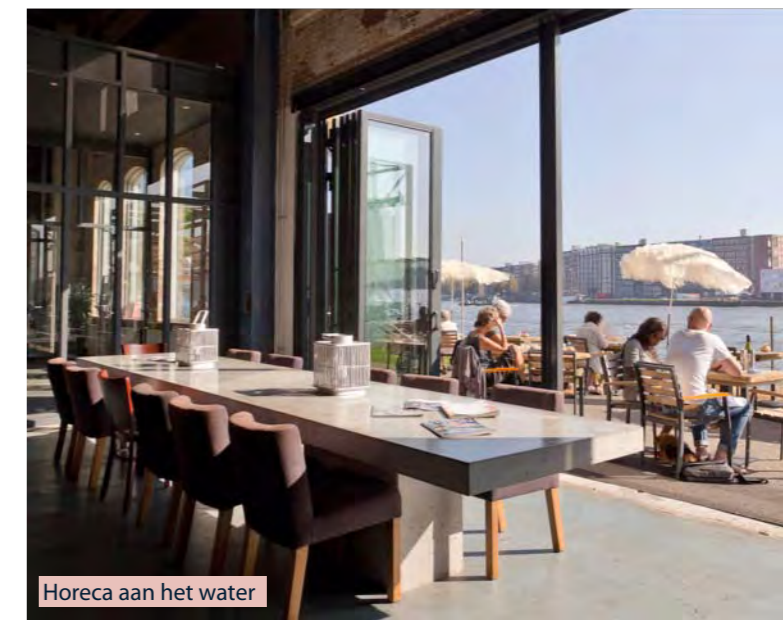


Ondersteunende functies

Niet-woonfuncties

Horeca is bedacht in KuBus en op nog minimaal twee andere plekken in het gebied. Het gaat om horeca in de vorm van daghoreca of een restaurant. Deze horeca is ondersteunend aan de functies wonen en werken. Aan de waterkant is ruimte voor dag- en avondhoreca met een terras met uitzicht op de Dieze. En op het EKP-plein is ruimte voor kleinschalige daghoreca dat meer gericht is op de bewoners en gebruikers van het EKP-terrein en de directe omgeving.

Andere niet-woonfuncties kunnen voorkomen in de plinten van (sommige) woongebouwen. De situering hiervan is afgestemd op belangrijke routes en zichtlijnen in het plan. Dagelijkse voorzieningen, zoals een fietsenmaker, drogist of bakker, zorgen voor meer levendigheid en sociale veiligheid op het openbaar gebied

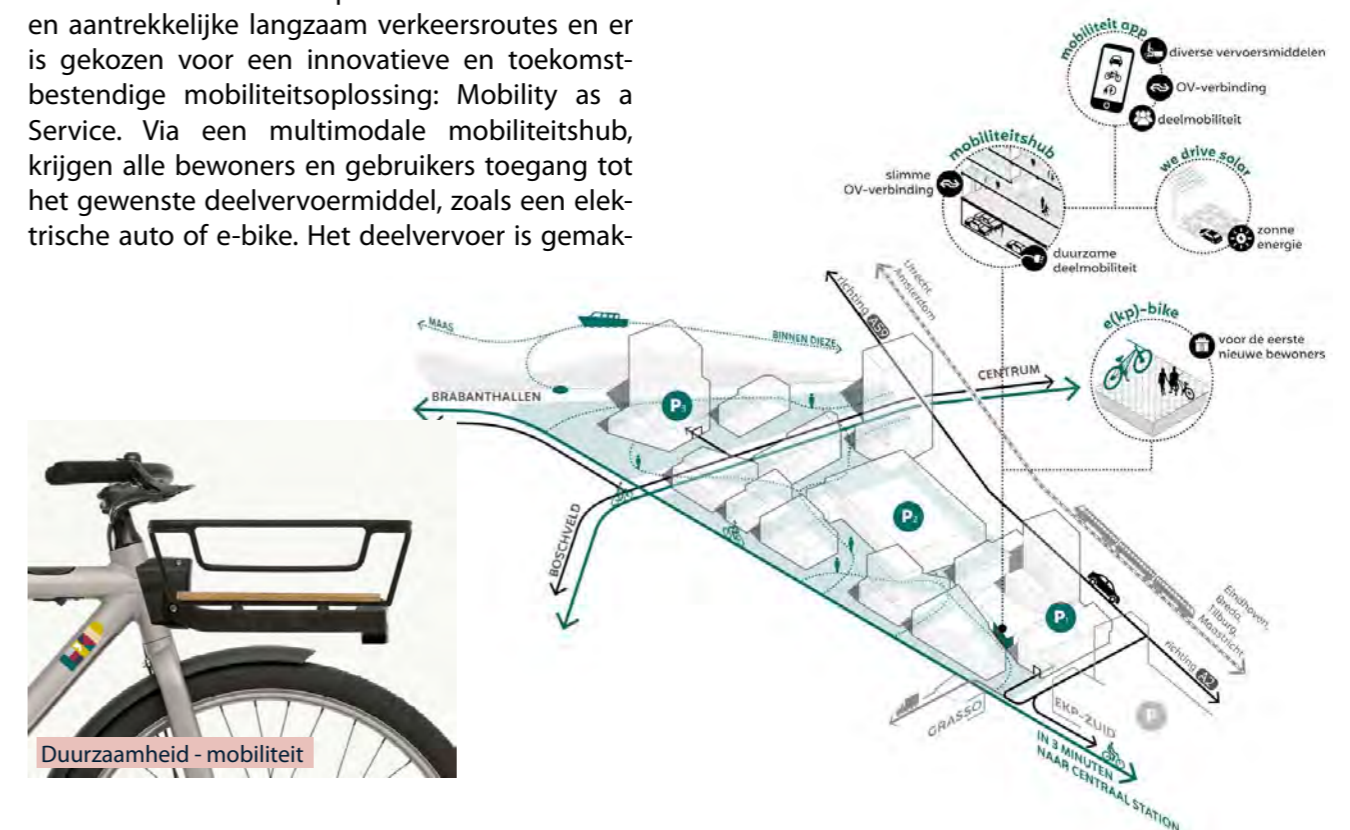


Horeca aan het water

Duurzame mobiliteit

Het plan 'Uit de kunst, aan de Dieze' gaat uit van toekomstbestendige duurzame deelmobiliteit. De ambitieuze visie op duurzame mobiliteit sluit naadloos aan op de beoogde doelgroep. Auto-bezit wordt ontmoedigd en het gebruik van fiets, OV en deelauto's optimaal gefaciliteerd. Er wordt een grotendeels autovrij binnengebied gemaakt. Auto's worden opgevangen in de parkeergarages aan de randen van het plan. Er komen heldere en aantrekkelijke langzaam verkeersroutes en er is gekozen voor een innovatieve en toekomstbestendige mobiliteitsoplossing: Mobility as a Service. Via een multimodale mobiliteitshub, krijgen alle bewoners en gebruikers toegang tot het gewenste deelvervoermiddel, zoals een elektrische auto of e-bike. Het deelvervoer is gemak-

kelijk te plannen, boeken en betalen via één app, waar je ook een OV- of taxirit mee regelt. Naast bewoners kunnen ook bezoekers en omwonenden gebruik maken van de app en de mobiliteitshub. De hub is eenvoudig af te stemmen op de wensen en vraag van de gebruikers. Voor de eerste bewoners van de nieuwbouw is er een EKP-fiets (per huishouden) die dicht bij huis gestald kan worden.



Duurzaamheid - mobiliteit

Groen en innovatief

De energiebehoefte, duurzaamheid en klimaatadaptatie worden voorzien met beproefde voorzieningen en nieuwe technieken en innovaties, daarbij wordt gedacht aan aquathermie (waarbij warmte wordt uitgewisseld via het water van de Dieze), WKO en zonnepanelen in combinatie met groene daken met een waterbergende functie. Een smart grid zorgt ervoor dat de zelf opgewekte duurzame energie efficiënt over het gebied wordt verdeeld en de energievoorziening in balans blijft.

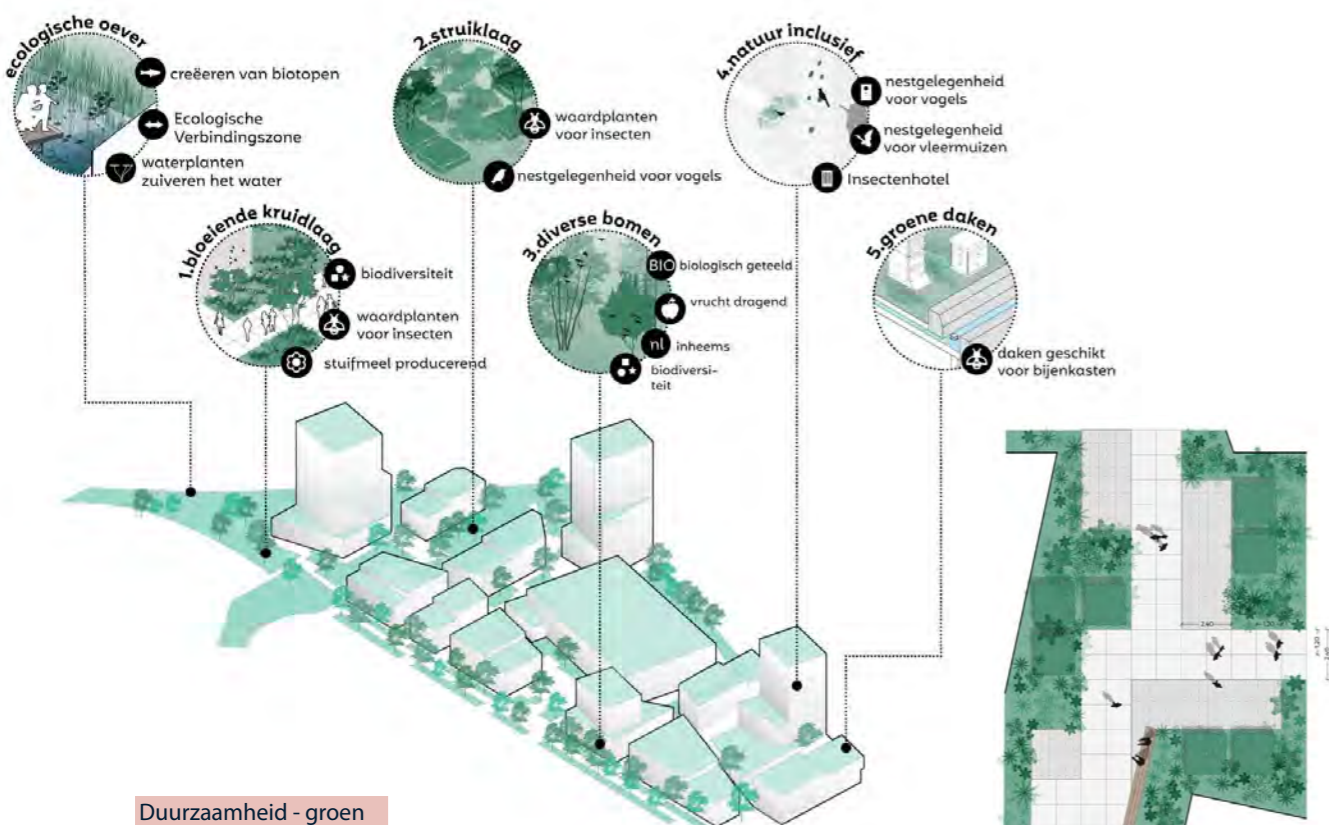
De groenblauwe daken, wadi's, plantvakken en bomen zorgen niet alleen voor waterberging en het verminderen van hittestress maar ook voor een prettig verblijfsklimaat. De visie en vormtaal van Mien Ruys vormt hierbij de basis voor het eigentijdse ontwerp van de pleinen en plekken in de openbare ruimte, met het beeld Pathos (ook wel 'Kolossos' genoemd) op een prominente plek. De ecologische waarde wordt versterkt door natuur-inclusief te bouwen en de inrichting van de Dieze-oever en de beplantingskeuze in de rest van de openbare ruimte.



Impressie recreatie en wonen aan het water



De Dieze



Duurzaamheid - groen

Levendigheid, ontmoeting en sociale veiligheid

Het EKP-terrein Noord wordt onlosmakelijk onderdeel van de Noordelijke Spoorzone. Pleinen, plekken en routes zijn zorgvuldig aangehaakt op de omgeving waardoor de bestaande en nieuwe bewoners, werkers en studenten elkaar makkelijk kunnen ontmoeten. Op strategische plekken wordt gezorgd voor levendigheid en sociale veiligheid: in en rond KuBus en de plinten van sommige woonblokken. Follies geven ruimte aan experiment, in de openbare ruimte is ruimte voor (kleine) evenementen.

Placemaking

Gestreefd wordt om met tijdelijke functies en evenementen het EKP-terrein Noord al voor de start van de ontwikkeling op de kaart te zetten (placemaking). De kunstacademie en andere geïnteresseerden worden hier actief bij betrokken.



Impressie levendig plein

07

Ontwikkelstrategie

De ontwikkeling en realisatie van het EKP-terrein Noord vindt plaats in drie fases. Deze fases zijn afgestemd op de marktvrage, opnamecapaciteit en schaalgrootte van 's-Hertogenbosch. De fasering zorgt ervoor dat het EKP-terrein Noord op een beheerste en zorgvuldige wijze wordt ontwikkeld.



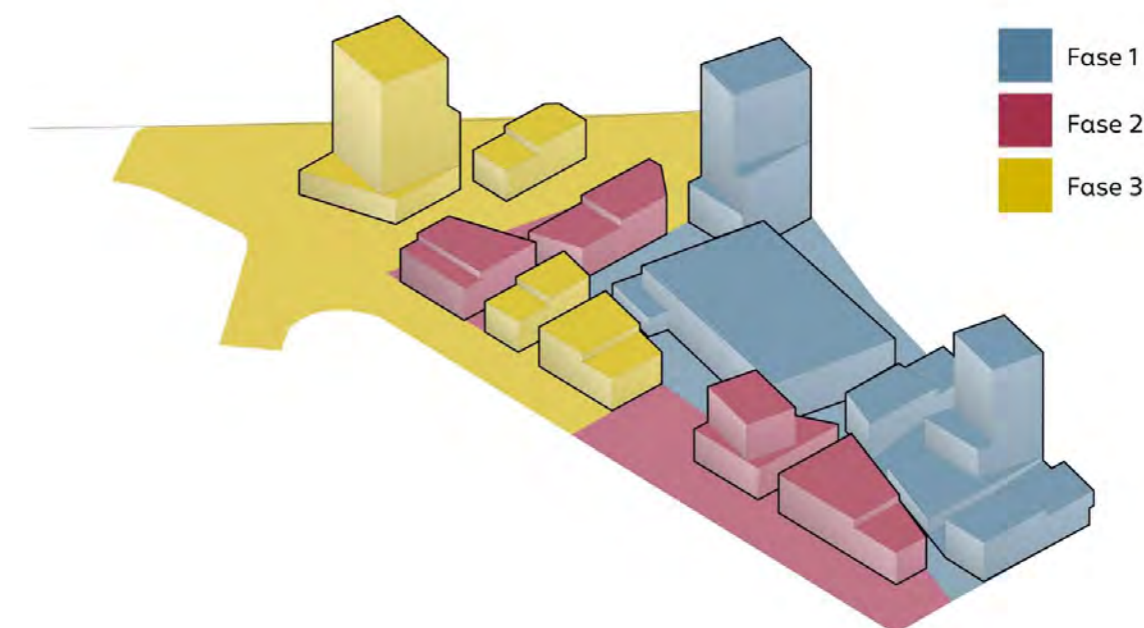
Impressie zicht vanaf Tramkade

Fase 1 start met de ontwikkeling van de nieuwbouw langs de Nelson Mandelalaan en de verbouwing van het voormalige EKP-gebouw tot KuBus. Ook de mobiliteitshub van het EKP-terrein Noord wordt in de eerste fase gerealiseerd. In fase 2 wordt een deel van de nieuwbouw langs de Parallelweg en de (toekomstige) Veemarktweg gerealiseerd, in fase 3 de nieuwbouw langs de Dieze-oever en de resterende nieuwbouw langs de Parallelweg. Onderdeel van elke fase is de aanleg van de aangrenzende openbare ruimte. Bijzondere aandacht vergt de Veemarktweg. Deze weg heeft een belangrijke verkeersfunctie en moet toegankelijk blijven voor autoverkeer. Pas na oplevering en overname van de nieuwe weg, wordt de bestaande Veemarktweg verwijderd. Planning is om dit in fase 2 of 3 te doen.

Er wordt uitgegaan van de volgende globale planning:

- ✘ Fase 1 Start bouw 2022
- ✘ Fase 2 Start bouw 2023
- ✘ Fase 3 Start bouw 2025
- ✘ Ontwikkeling EKP-terrein Noord gereed in 2027

De gebouwvolumes hebben een flexibele opzet. Gebouwen en segmenten zijn hierdoor uitwisselbaar, zodat maximaal kan worden ingespeeld op de marktvrage mocht die in de toekomst wijzigen. Dit zorgt bovendien voor meer flexibiliteit. Hierdoor kan er ingespeeld worden op mogelijk nieuwe trends en behoeftes. Het Ruimtelijk functioneel Kader blijft echter het uitgangspunt.



Fasering

