

Eindverslag Omgevingsdialoog Ontwikkelkader de Vliert 1^e fase

Inhoud

1.	Inleiding.....	3
2.	Mobiliteit.....	4
2.1	Verkeerstoename	4
2.2	Verkeersveiligheid	6
2.3	Inrichting infrastructuur.....	7
2.4	Fietsvoorzieningen	9
2.5	Parkeren	9
2.6	Deelmobiliteit.....	12
2.7	Verbindingen	13
2.8	Station en omgeving	14
3.	Groen	16
3.1	Bomen	16
3.2	Inrichting projectgebied, park en water	16
4.	Voorzieningen en ontmoeten	18
4.1	Voorzieningen algemeen.....	18
4.2	Invulling plinten voor een levendige wijkstructuur met voorzieningen	19
4.3	Gebruik bestaande voorzieningen en aanwezigheid van onderwijsinstellingen	21
5.	Wonen en Beeldkwaliteit.....	22
5.1	Woningtypologie naar woonbehoefte.....	22
5.2	Beeldkwaliteit algemeen	25
5.3	Hoogbouw en beeldkwaliteit Vliertpoort.....	25
5.4	Beeldkwaliteit Vliertpark	28
5.5	Beeldkwaliteit aan de Stadionlaan	30
5.6	Sfeer en gebruik binnenhoven stadsblokken	30
6.	Milieu.....	31
6.1	Hindercirkel Sportiom.....	31
6.2	Overlast verkeer en spoor.....	31
6.3	Hinder klimaatbeheersingssystemen	32
	Bijlagen Eindverslag Omgevingsdialoog	33
	Bijlage 1: Procesaanpak en kort overzicht resultaat Omgevingsdialoog de Vliert fase 1	34
	Bijlage 2: Inbreng Carolusbuurt herinrichting kruising Zandzuigerstraat /Bruistensingel.....	42

1. Inleiding

Voor het ontwikkelkader de Vliert 1^e fase hebben we, net als voor het Ambitiedocument voor dit gebied, een uitgebreide omgevingsdialoog doorlopen. Om zoveel mogelijk reacties vanuit de omgeving binnen te halen zijn we eerst op 26 juni 2024 gestart met een inloopbijeenkomst. We hebben betrokkenen via de nieuwsbrief (1.500 abonnees) en de gemeentelijke website over de avond geïnformeerd. Ook zijn er 4.000 omwonenden via een brief uitgenodigd. De avond werd door ruim 300 belangstellenden bezocht. Tijdens deze avond hebben we de aanzet van het ontwikkelkader gepresenteerd. Tijdens deze avond hebben we 113 ingevulde reactieformulieren op de aanzet van het ontwikkelkader teruggekregen op de plannen en 78 geeltjes met opmerkingen opgehaald.

De belangstellenden konden zich inschrijven voor workshops over drie thema's in het gebied: 'Beeldkwaliteit & wonen', 'Mobiliteit, groen & water' en 'Gezondheid, ontmoeten & voorzieningen'. Deze workshops werden op 5 en 11 september 2024 gehouden. De gesprekken over de drie thema's werden aan drie tafels geleid door de experts van de gemeente. Op beide avonden waren er drie rondes met dezelfde thema's, zodat belangstellenden maar één avond hoefden te komen om toch over alle thema's mee te kunnen praten. Ook hier was de sfeer in alle opzichten positief en constructief te noemen, met levendige discussies en uitwisseling van standpunten. Opvallend is ook de grote creativiteit aan ideeën die zijn ingebracht. Aan deze workshops hebben 73 belangstellende van verschillende doelgroepen deelgenomen.

Naast de fysieke workshops hebben we iedereen van 5 tot 22 september 2024 ook de mogelijkheid geboden om via een enquête online te reageren op een aantal stellingen en open vragen. Daarbij was nadrukkelijk ingezet op de moeilijker te bereiken doelgroep van woningzoekenden. Met een socialmedia-campagne was met name ingezet op jongeren van 25-35 jaar. De tweede doelgroep waren omwonenden. Ook hier zijn we in de vraagstelling uitgegaan van de participatiethema's 'Beeldkwaliteit & wonen', 'mobiliteit, groen & water' en 'gezondheid, ontmoeten & voorzieningen'. In totaal hebben 418 personen deze digitale enquête ingevuld.

In de aanzet van het ontwikkelkader, waarmee wij de omgevingsdialoog zijn ingegaan, hebben we bewust veel ruimte gelaten voor de creativiteit van de huidige én de nieuwe bewoners, en andere belangstellenden. De kennis vanuit de brede omgeving vormt immers een waardevolle bron om tot goede en breed gedragen plannen te komen. De verwerking daarvan heeft op veel punten dan ook geleid tot nieuwe oplossingen voor de thema's wonen, beeldkwaliteit, openbare ruimte, verkeer, ontmoeten en voorzieningen.

Niet alleen omwonenden en potentiële nieuwe bewoners hebben we gevraagd om een reactie op de aanzet te leveren. In de periode van 24 juni tot en met 10 september 2024 hebben wij verschillende gesprekken gevoerd met diverse (voor het gebied) belangrijkste groepen, organisaties, bedrijven en instanties (stakeholders). Zij spelen een belangrijke rol in de participatie, omdat zij verschillende groeperingen en belangen in het gebied vertegenwoordigen, dan wel behartigen. Hieronder vallen bijvoorbeeld ook de wijkraden/ buurtvertegenwoordigingen. Voor de verschillende stakeholders is een proces op maat gevolgd. Dit betekent dat er zowel 1-op-1 gesprekken zijn gevoerd, als meer grootschalige, informerende bijeenkomsten én verdiepende bijeenkomsten georganiseerd, waar op de

benoemde participatiethema's in kleinschaliger setting het onderlinge gesprek werd aangegaan. De lijst van stakeholders waar wij een gesprek mee hebben gevoerd zit in bijlage 1 van dit eindverslag.

Op 18 september 2024 hebben we een sessie met zeven geselecteerde marktpartijen georganiseerd. Enerzijds om kennis, expertise en creativiteit uit de markt op de halen in relatie tot het programma, de ontwikkelstrategie en de ambities voor het plangebied de Vliert. Anderzijds waren we benieuwd hoe 'de markt' aankijkt tegen de plannen in het aanzet-ontwikkelkader. Kunnen de marktpartijen hiermee uit de voeten? Zijn er nog kansen die we missen? De deelnemende partijen zijn geselecteerd op een brede mix van expertise (ontwikkelaars, beleggers, makelaars), op hun kennis van de lokale markt dan wel specifieke expertise met vergelijkbare projecten elders. Partijen die op dit moment actief zijn in lopende gebiedsontwikkelingen in 's-Hertogenbosch zijn uitgesloten van selectie. In de uitnodiging is duidelijk gesteld dat het hier gaat om een vrijblijvende uitwisseling waaraan voor het gevolg op geen enkele manier rechten kunnen worden ontleend. Ook van deze marktconsultatie treft u een lijst van de deelnemers aan in bijlage 1 van dit eindverslag.

Ter afsluiting van de omgevingsdialoog krijgt iedereen vier weken de tijd om op het concept ontwikkelkader te reageren. Ook deze reacties zullen we in de besluitvorming meenemen. Het ontwikkelkader dat nu voor u ligt, is dan ook daadwerkelijk het resultaat van een co-creatie met de stad.

Hieronder staan de ingebrachte reacties samengevat weergegeven. De integrale inhoud van de reacties zitten in bijlage 1 van dit eindverslag. Reacties over hoe het gebied het beste strategisch kan worden ontwikkeld, zijn in dit eindverslag buiten beschouwing gelaten. Deze worden meegenomen bij het opstellen van de ontwikkelstrategie.

Niet alle ideeën, opmerkingen en zorgen hebben we in het ontwikkelkader kunnen opnemen, beantwoorden en wegnemen. Veel zal namelijk nog in de verdere uitwerking nader moeten worden onderzocht. Met het ontwikkelkader hebben wij een stevige basis gelegd, waarop verder gebouwd kan worden. Ook bij deze verdere uitwerking zullen wij de omgeving betrekken. We blijven dan ook met de omgeving in gesprek.

2. Mobiliteit

2.1 Verkeerstoename

Tijdens de omgevingsdialoog heeft de omgeving zorgen geuit over de toename van het verkeer in de buurt die de voorgenomen ontwikkelingen met zich meebrengt, en de daarmee gepaard gaande gevolgen, zoals geluidsoverlast, gezondheidsrisico's en parkeeroverlast. De vrees van de buurt is dat de bestaande infrastructuur (met name Hintham, de Hervensebaan, en de Bruistensingel) zonder aanpassingen deze extra verkeersstroom niet aankan. Dat kan leiden tot opstoppen van zowel bouw- als forensenverkeer. Bij het maken van een groot nieuw woongebied zijn volgens de omgeving infrastructurele aanpassingen nodig. Het zou een gemiste kans zijn als er tijdens de ontwikkelingen in het gebied niets aan de verkeerssituatie gedaan wordt.

De buurtbewoners hechten daarbij groot belang aan het behoud van een veilige en toegankelijke omgeving voor bijvoorbeeld schoolgaande kinderen. Zij zijn bezorgd over de oversteekbaarheid van

de hoofdwegen en de bereikbaarheid van scholen tijdens en na de ontwikkeling van de nieuwe woonbuurt.

De bewoners van de Buitenpepers verwachten door de voorgenomen ontwikkelingen, een onevenredige toename van verkeer door hun wijk, van en naar voorzieningen aan de Rompertsebaan en Buitenpeperdreef. Zij vrezen daardoor meer overlast en drukte. Voorgesteld wordt de Vliert kleinschalig uit te voeren, zodat het aansluit op de Buitenpepers en de toename aan verkeer in hun wijk niet onevenredig wordt.

Antwoord: De druk op de omliggende wegen neemt door de woningbouw toe. De gemeente gaat het nieuwe gebied zo inrichten dat deze de nieuwe bewoners stimuleert om de fiets en het openbaar vervoer te nemen in plaats van de auto. Neemt niet weg dat ook het autoverkeer zal toenemen, met name tijdens de spits.

Om inzicht te krijgen in de toekomstige verkeersbewegingen van de Vliert en omliggende wijken zijn er verschillende onderzoeken gedaan. Deze onderzoeken maken enerzijds gebruik van verkeersmodelcijfers van de referentiesituatie 2030 en de plansituatie 2030 (inclusief voorgenomen woonprogramma). Daarbij is in de ambitie fase al een verkenning uitgevoerd van het gehele programma (fase 1 en 2).

In het kader van het ontwikkelkader is opnieuw gerekend voor alleen fase 1 met de meest actuele prognoses in van de autonome groei van het verkeer en de meest actuele cijfers over het bouwprogramma. Vanuit de resultaten van deze doorrekening blijkt dat de toenames op de verschillende wegen goed zijn af te wikkelen.

De wegen worden drukker maar de toenames leiden niet tot knelpunten in de verkeersafwikkeling. Wel zijn er aandachtspunten in de oversteekbaarheid van de Stadionlaan waar de gemeente extra maatregelen voor wil inzetten. Ook bij de twee met verkeerslichten geregelde kruispunten (Zandzuigerstraat – Bruistensingel en Aartshertogenlaan – Van Grobbendoncklaan) gaat de gemeente verbeteringen treffen in de fiets en voetgangersoversteken. Bovendien kijkt de gemeente nog naar het verbeteren van de oversteekbaarheid op het kruispunt Van Grobbendoncklaan- Pieter Breughelstraat.

Het gemotoriseerd verkeer van de verschillende te ontwikkelen woonblokken in de Vliert ontsluit in de toekomst direct op de wegen Hervensebaan, Zandzuigerstraat, Stadionlaan en Aartshertogenlaan. Het grootste deel van het gemotoriseerd verkeer van het te ontwikkelen gebied rijdt daarom direct op de hoofdontsluitingswegen, of wel doorstroommassen (50 km/uur wegen), en dus niet via de infrastructuur van de omliggende wijken. Alleen de drie ontwikkelvelden van Vlierpark-zuid worden aangesloten op de Aartshertogenlaan en zullen ontsluiten in de richting van de Van Grobbendoncklaan of Graafseweg.

Bij bouwontwikkelingen wordt er vanzelfsprekend gekeken naar de effecten van het bouwverkeer op omliggende wegen, de hinder en de mogelijke risico's die dit kan opleveren. De (toekomstige) plannen worden zodanig vormgegeven dat dit binnen redelijke termijnen en op een veilige manier gebeurt, met zo weinig mogelijk verkeershinder. Het bouwverkeer is een uitvoeringsaspect. Voor de start van de bouw zal de gemeente strakke richtlijnen en duidelijke veilige routes voor het bouwverkeer vaststellen.

Tijdens en na de ontwikkeling van het gebied blijven de bestaande omliggende scholen goed en veilig bereikbaar. Het is op dit moment is het nog niet duidelijk of er een nieuwe school in het te ontwikkelen

gebied nodig is. Op basis van de meest recente prognoses houdt het ontwikkelkader daar wel rekening mee. Aan de zuidzijde van het Aartshertogenpark is daarvoor plek gereserveerd. Dit zal nog verder moeten worden uitgewerkt. Deze school zal zo worden geplaatst dat deze, in ieder geval te voet en fiets, goed en veilig bereikbaar is.

De gemeente kiest in het ontwikkelkader de Vliert voor een wijk waar het prettig wonen is, met een groot park waarbij ook ruimte is gereserveerd voor andere (collectieve) functies en voorzieningen dan alleen wonen. Dit om juist ook de onderlinge samenhang en samenwerking tussen de bewoners te stimuleren. Door ook voorzieningen in de nieuwe wijk op te nemen, is niet te verwachten het verkeer van en naar de voorzieningen aan de Rompertsebaan en Buitenpepersdreef, door de wijk De Buitenpepers, onevenredig zal toenemen. Het nieuwe woongebied is voor de dagelijkse boodschappen niet alleen afhankelijk van de supermarkt aan de Rompertsebaan. In de omgeving zijn op redelijke fietsafstanden meerdere buurtwinkelcentra aanwezig, waar de nieuwe bewoners hun dagelijkse boodschappen kunnen doen.

2.2 Verkeersveiligheid

De omgeving gaf aan dat er nu al op de omliggende ontsluitingswegen te hard wordt gereden. Daarom stelt de omgeving voor om op Bruistensingel en de Hervensebaan een maximale snelheid van 30 km te gaan hanteren, hard rijden aan te pakken en zo de verkeersveiligheid op deze wegen te verbeteren. Dit kan volgens de omgeving door verkeersremmende maatregelen aan te brengen en camera's langs de wegen te plaatsen. Verlaging van de maximale snelheid betekent ook een verbetering van de luchtkwaliteit voor de omliggende wijken.

Fietsoversteek Stadionlaan/Grote Elst is nu al lastig door auto's die de parallelweg oprijden via de fietsoversteek. Ook is het verzoek om de fietsoversteek over de Stadionlaan bij de tennisvereniging veiliger te maken. Fietsers kunnen bij de oversteek naast het A2-viaduct slecht oversteken omdat de middengeleider te smal is en zicht op aankomend verkeer te beperkt. Bij de Tivoliweg staat het riet in de sloot te hoog waardoor er slecht zicht is. Bij de kruising Grote Elst/ Hintham is het bij drukte lastig in te voegen dan wel af te slaan.

Verder heeft de omgeving ingebracht dat de automobilist bij het uitrijden van de parkeerplaats bij het Sportiom door de aanwezigheid van de slagboom geen zicht heeft op de fietsoversteek. Ook ontbreekt er een fietsoversteek over de Victorialaan richting Toren A van het Stadion De Vliert, is de voorrang nabij de Schilderschool niet helder en is de kruising met de Stadionlaan door de aanwezigheid van borden slecht te overzien.

Antwoord: *Binnen de gemeente ligt een duidelijke structuur van doorstroommassen (50 km/uur wegen) die gericht zijn op ontsluiting van de wijken, en 30 km/uur wegen die meer focus hebben op verblijven. De doorstroommassen vormen de vrij liggende verbinding tussen wijken en de ontsluiting naar de snelwegen. Deze voorkomen dat de automobilist een weg gaat zoeken door de woonbuurten.*

De Bruistensingel, Zandzuigerstraat en Van Grobbendoncklaan behoren tot deze doorstroommassen, waarbij de nadruk ligt op een goede verkeersafwikkeling. Het huidige beleid van de gemeente om de snelheid op doorstroommassen op 50 km/u te houden, komt voort uit de behoefte om het verkeer efficiënt af te wikkelen en sluipverkeer door woonwijken te voorkomen. Als de gemeente de snelheid

op de doorstroommassen gaat verlagen naar 30 km/uur en verkeersremmende maatregelen op deze wegen gaat aanbrengen, is de kans groot dat de automobilist toch voor een (kortere) route door de woonwijken kiest. Door de doorstroommassen 50 km/uur te houden verkiest de automobilist deze snelle route boven (kortere) sluiproutes door de omliggende buurten. In de uitvoeringsfase gaat de gemeente wel onderzoeken of afsluiting van de Hervensebaan voor doorgaand verkeer een optie is.

Specifiek onveilige situaties worden aangepakt in het kader van het verkeersveiligheidsplan. Daarbij moet worden gezegd dat verkeersagressie lastig met verkeersmaatregelen door de gemeente is aan te pakken. De gemeente kan de wegen niet zodanig inrichten dat het (bewust) overtreden van de verkeersregels wordt tegengegaan. Verkeershandhaving ligt bij de politie.

De genoemde fietsoversteekplaatsen aan de Stadionlaan/Grote Elst en langs de A2 vallen buiten het projectgebied. Vanwege de toename van verkeer op de Stadionlaan gaat de gemeente de komende jaren wel deze fietsoverstekten opnieuw bekijken om eventuele veiligheidsverbeteringen uit te voeren. Mocht het riet langs de fietspaden te hoog opschieten waardoor de verkeerveiligheid in gedrang komt, dan zal het riet na melding hiervan worden gemaaid. Een melding kunt u doen via de pagina 'Melding openbare ruimte' op de website van de gemeente.

Het Sportiom valt in de tweede fase van de gebiedsontwikkeling. De buitenruimte van het Sportiom wordt echter deels wel al meegenomen in fase 1. Zo kijken we in samenspraak met het Sportiom naar een doorgaande nieuwe wandelroute langs de waterloop de Vliert, die langs de ligweide van het Sportiom loopt. De gemeente gaat bovendien kijken of zij in het kader van de planvorming iets aan de positionering van de slagboom kan doen. Ook kijkt de gemeente naar de mogelijke fietsenoversteek over de Victorialaan in relatie tot aanpassingen aan de infrastructuur bij de aansluiting van het parkeerhuis. De gemeente wil daarbij eveneens een verbetering van de verkeerssituatie bij de Schilderschool onderzoeken.

2.3 Inrichting infrastructuur

Vanuit de omgeving wordt geopperd om de kruising Bruistensingel/Zandzuigerstraat/Hervensebaan volledig ondergronds aan te leggen. Op zijn minst zou de ruimte tussen de wegen beter benut kunnen worden. Zo stelt de Carolusbuurt voor deze kruising kleiner aan te leggen (zie bijlage 2 van dit verslag). De omgeving vraagt om betere en veiligere oversteekplaatsen voor fietsers op de kruising. De omgeving wil dat de kruising wordt geoptimaliseerd. Vanuit de omgeving kwam ook het voorstel om de Victorialaan af te sluiten bij het Sportiom.

De inrichting van het nieuwe woongebied zou, volgens de omgeving, zich moeten richten op langzaam verkeer. In de huidige tijd weegt het groen zwaarder dan het gemak van de auto. De nabijheid van station en het centrum zou de bewoners moeten stimuleren gebruik te maken van de fiets, het openbaar vervoer of te gaan lopen.

De huidige plannen zijn volgens de omgeving hierin weinig ambitieus en laten de toch al erg aanwezige auto infrastructuur compleet in stand. Er zijn mogelijkheden voor het versmallen en, of verplaatsen autowegen, verlagen maximumsnelheid en het verbeteren en voetgangers en fietser oversteken. Daarnaast is de bereikbaarheid voor fiets en te voet tussen de verschillende kwadranten erg slecht door de aanwezige grote kruispunten en het spoor. Dit kan volgens de omgeving worden

verbeterd. Bovendien kan ook de bereikbaarheid van het station en het groen vanuit de vier kwadranten flink verbeterd worden.

Verder is het voorstel de fietstunnel onder het spoor aan te laten sluiten op het Hervensepad. Gevraagd wordt of de onderdoorgang op ecologische wijze kan worden uitgevoerd, onder meer voor klein wild.

Antwoord: Het ondergronds aanleggen van de Bruistensingel is niet realistisch en financieel onhaalbaar. Het verleggen van de Zandzuigerstraat langs het spoor en deze onder of direct langs het station laten aansluiten op de Bruistensingel, zoals door de Carolusbuurt is voorgesteld, is eveneens onrealistisch.

Op basis van het ambitiesdocument is een studie uitgevoerd, waarbij is gekeken of het mogelijk is het kruispunt Zandzuigerstraat/Bruistensingel te verkleinen. Het idee daarbij was dat, door het verkleinen van het kruispunt, er meer ruimte beschikbaar zou komen voor woningbouw en groen en dit de verkeerssituatie zou verbeteren. De conclusie van deze studie was dat de benodigde ruimte voor infrastructuur niet afneemt en dat het verkeerskundig, voor het groen en voor de gebiedsontwikkeling als geheel weinig oplevert. Daarbij zouden er voor de herinrichting daarentegen wel een grote hoeveelheid bomen moeten worden gerooid. Dit zou ten koste gaan van het al aanwezige groen, waardoor dit juist afneemt.

De gemeente heeft in het ontwikkelkader wel een aantal aandachtspunten rondom de grote kruispunten opgenomen in de ontwerpopgave. Dat heeft met name te maken met het creëren van meer ruimte voor fietsers en voetgangers rond het kruispunt, zodat men veiliger en beter kan oversteken.

Het afsluiten van de Victorialaan is afgewogen en bewust niet in het ontwikkelkader opgenomen. Deze weg vormt op dit moment een ontsluiting van enkele zuidelijke woonbuurten richting de Stadionlaan. Als de gemeente deze weg afsluit, ontsluit dit verkeer over de Graafseweg en Hintham. Dit is niet wenselijk. De Stadionlaan is juist bedoeld om deze route dwars door Hintham te ontlasten.

In de nieuwe plannen wordt ingezet op fiets en openbaar vervoer. Bij het inrichten van het gebied zal hierop dan ook de nadruk worden gelegd. Dat het omliggende wegennet niet wordt aangepast of verminderd, ligt in het feit dat deze wegen onderdeel uitmaken van de hoofdontsluitingsstructuur van de gehele stad (de doorstroommassen). Verwezen wordt naar het antwoord onder 2.3.

Het ontwikkelkader gaat uit van een nieuwe langzaam verkeersverbinding richting het Hervenpad. In verband met de beschikbaarheid van gronden kan deze niet in het verlengde van het Hervenpad worden aangelegd. Het voorkeurs tracé ligt nu op de grens van de Bossche Vakschool en Yuverta. Daarmee sluit het ook direct aan op de fietsvoorzieningen van beide onderwijsinstellingen. Ook voor de studenten van de scholen kan deze nieuwe verbinding een prettige route richting station en de (sport)voorzieningen ten zuiden van het spoor vormen. In de verdere planvorming werken we deze verbinding, in overleg met de onderwijsinstellingen, verder uit.

In de onderdoorgang (fietstunnel) worden faunavoorzieningen opgenomen zodat deze ook een extra verbinding noord-zuid voor de ecologie wordt. Onderzocht wordt nog of hierin ook een waterverbinding kan worden opgenomen.

2.4 Fietsvoorzieningen

Om fietsen te promoten zijn in het gebied voldoende fietsenstalling noodzakelijk gezamenlijk met kwalitatieve goede en gemakkelijke fietsvoorzieningen.

Een autoluw concept kan de sleutel zijn voor de haalbaarheid van zoveel woningen in de stad. Het moet wel een compleet verhaal zijn, met alles erin, zoals fietsparkeren. Belangrijk is om fietsen liefst dicht bij huis te parkeren, in een gebouwde fietsparkeervoorziening in het gebouw, daarmee voorkom je bergen fietsen voor de deur. Ga daarbij uit van twee fietsen per persoon. Ook vindt de omgeving het wenselijk dat in het openbaar gebied voorzieningen worden aangebracht waar je tijdelijk je fiets kan neerzetten.

Antwoord: Direct bij de woningen/woonblokken komen fietsvoorzieningen voor bewoners (in pandig, vanaf maaiveld toegankelijk) en bezoekers (nabij de entrees van de woningen). Ook rond het station en het parkeershuis komen extra fietsvoorzieningen. In de parkeernormering wordt rekening gehouden met meerdere fietsen per persoon, waarbij deze norm afhankelijk is van het woningtype.

2.5 Parkeren

De omgeving voorziet door de voorgenomen woningbouwontwikkeling ook een toename aan parkeerbehoefte. Vanuit de omgeving zijn er tegenstrijdige reacties binnengekomen. Enerzijds zijn er zorgen over de gevolgen voor het parkeren in de omliggende buurten. Sommigen vinden de parkeernorm voor de Vliert te laag, ze vinden dat er te weinig parkeerplaatsen worden gerealiseerd voor de nieuwe woningen. Andere omwonenden stellen juist dat de parkeernormering nog wel lager mag, als instrument om gedragsverandering (minder autobezit en –gebruik) te sturen. Ook voor wat betreft het al dan niet invoeren van gereguleerd parkeren in de omgeving van de Vliert zijn de reacties tweeledig. Sommigen willen dit niet, terwijl anderen de regulering juist zien als een belangrijk instrument en oplossing om het verschuiven van de parkeerdruk te voorkomen.

De zorg is dat in de nieuwe woningen tweeverdieners komen te wonen die beiden een auto nodig hebben om naar het werk te gaan. Hier lijkt het plan geen rekening mee te houden. Het moet niet zo zijn dat mensen die in de bestaande situatie één of twee auto's nodig hebben, omdat het OV of de fiets geen alternatief voor hen is, worden gehinderd om deze in de nieuwe situatie te kunnen parkeren.

De bewoners moeten ook met de auto hun boodschappen dichtbij huis kunnen brengen. De omgeving vraagt hier rekening mee te houden.

De nieuwe bewoners zouden een vaste parkeerplaats in de parkeergarage bij huis en/of in het parkeerhuis moeten krijgen. Ook bewoners die bijvoorbeeld later een auto aanschaffen zouden hiervoor in aanmerking moeten komen.

Jongeren vinden het niet erg om naar hun auto te lopen. Voor ouderen en doorstromers die luxe gewend zijn daarentegen geldt dat ze de behoefte hebben aan de auto dichtbij. Dus denk goed na over loopafstanden tot parkeren in relatie tot waar je doelgroepen neer wilt zetten

Daarnaast vreest de omgeving dat in het parkeerhuis alleen de bewoners mogen parkeren en niet de bezoekers. Deze gaan dan een parkeerplaats in de omliggende buurten zoeken.

Ook de scholen en bedrijven in de buurt hebben parkeerplaatsen nodig. Als overloop voor scholen en bedrijven worden nu nog de parkeerplaatsen bij het station gebruikt. De vraag is of deze gehandhaafd blijven. Als deze gaan verdwijnen, verwacht de omgeving dat mensen dan parkeerplaatsen gaan zoeken in de omliggende buurten. Het parkeerhuis wordt ver van de wijk De Buitenpepers gebouwd. Wat betekent dit voor deze buurt als de nieuwe bewoners geen gebruik maken van deze parkeervoorziening? De omgeving wil niet dat de voorgenomen ontwikkelingen parkeeroverlast veroorzaakt in omliggende buurten.

Ook vreest een deel van de omgeving dat door de voorgenomen ontwikkelingen in hun buurt betaald parkeren wordt ingevoerd. Dit jaagt de bewoners van omliggende buurten op kosten. Ook mantelzorg, bezoek en klanten zullen dan moeten betalen om hun auto te kunnen parkeren, hetgeen negatieve gevolgen kan hebben voor het sociale leven van de buurtbewoners. Andere omwonenden daarentegen zijn voorstander van gereguleerd parkeren (betaald parkeren en vergunninghouders) omdat hiermee wordt voorkomen dat de parkeerdruk in hun buurt gaat toenemen.

Door betaald parkeren verwacht men ook dat als de nieuwe bewoners moeten gaan betalen voor parkeren in hun parkeerkelder of het parkeerhuis, het dan niet uitmaakt voor die mensen of ze nu parkeren in de kelder of in de buurten. Men verwacht daardoor parkeeroverlast. De omliggende wijken hebben nu al te weinig parkeerplaatsen. Dit probleem wordt alleen maar groter met de komst van een nieuwe wijk waarin bewust te weinig parkeerplaatsen worden gerealiseerd. De norm zoals deze nu wordt voorgesteld is niet realistisch. De omgeving is van mening dat er meer parkeerplaatsen in de gebouwen moeten worden aangebracht om parkeeroverlast in de omliggende buurten te voorkomen.

Omdat het gebied dicht bij het centrum ligt, is er vanuit de omgeving ook voorgesteld om een parkeernorm van 0 aan te houden en in te zetten op deelmobiliteit. De parkeervraag gaat naar beneden door mentaliteit en gedragsverandering. De gemeente kan daar aan bijdragen door de parkeernorm laag te houden.

Mensen die slecht ter been zijn, of anderszins mindervalide zijn, moeten een mogelijkheid krijgen om dichterbij huis te kunnen parkeren. Zeker als er in het nieuwe woongebied ouderen komen wonen. Ook is het wenselijk dat er dicht bij huis, laad- en losmogelijkheden worden aangelegd.

Volgens de omgeving dient met het aantal parkeerplaatsen rekening te worden gehouden met mogelijke nieuwe voorzieningen in het gebied zoals een supermarkt.

Als voor het gebruik van Station Oost mensen in het parkeerhuis moeten gaan parkeren, is een goede (sociaal-)veilige looproute tussen het station en het parkeerhuis gewenst. Dit geldt ook voor looproutes van het parkeerhuis naar de woongebieden.

Antwoord: De gemeente kent een vastgestelde Nota Parkeernormering 2021. De gemeente wil in deze gebiedsontwikkeling voor de parkeernormering insteken op zone 2. Dat is een verschuiving van de huidige zone 3 naar een lagere parkeernorm. Deze zone 2-normering gaat er niet van uit dat alle bewoners twee auto's bezitten. Er zullen ook bewoners komen met slechts één of zelfs geen auto.

Gezien de ligging van het projectgebied in de nabijheid de binnenstad en direct rond het station kiest de gemeente er namelijk voor, om niet ruim in te zetten op parkeren, zodat andere vormen van mobiliteit worden gestimuleerd. Dat weten de bewoners ook als ze hier willen komen wonen. Er is dus niet voor iedere bewoner een eigen parkeerplaats.

Het gevolg van de wens om nieuwe woningen te bouwen is dat deze nieuwe woningen ook nieuw verkeer en een parkeervraagstuk met zich meebrengen. Om het verschuiven van parkeerdruk naar de omliggende buurten zoveel mogelijk te voorkomen, wil de gemeente aan de omwonenden voorstellen om bij hen gereguleerd parkeren in te voeren. Als de gemeente niets regelt, kan het parkeren zich inderdaad over de omgeving verspreiden en worden ook de omliggende woonbuurten belast.

De ligging van het plangebied sluit voor een klein gedeelte aan op een nu reeds parkeergereguleerd gebied ten zuiden van de Aartshertogenlaan. De afgelopen jaren ziet de gemeente dat in de gehele stad de parkeerdruk toeneemt. Om dit tegen te gaan is uitbreiding van het gebied waarbinnen sprake is van parkeerregulering nodig. De verwachting is dat ook zonder de gebiedsontwikkeling de komende jaren het gebied van de parkeerregulering wordt uitgebreid.

Daarom is dan ook binnen het plangebied van de Vliert al rekening gehouden met parkeerregulering. Een autovrij gebied in combinatie met een centraal parkeerhuis kan de gemeente alleen door middel van betaald parkeren en vergunningen regelen. Dat sluit ook aan bij de wens van een autovrij gebied en het concept dat het parkeerhuis de aangewezen plek is voor het parkeren van de auto.

Om uitwijkgedrag te vermijden en voldoende parkeerruimte voor de bestaande wijkbewoners te behouden, wil de gemeente ook de direct omliggende woonbuurten voorstellen om over te gaan naar gereguleerd parkeren. Dit is nodig om het 'waterbedeffect' van het parkeren in de omliggende woonwijken tegen te gaan. In overleg met de omliggende buurten zal dit met de verdere ontwikkeling van het plan worden opgepakt.

Door de parkeerregulering uit te breiden zorgt de gemeente ervoor dat de juiste mensen in het juiste gebied parkeren en geen overlast veroorzaken in omliggende woonbuurten. In veel situaties leidt dit tot een afname van de parkeerdruk, omdat alleen de eigen bewoners en hun bezoekers daar nog kunnen parkeren en geen anderen.

De bewoners en bedrijven kunnen ingeval van een gereguleerde parkeerzone gebruik maken van bezoekersregeling. Hiermee kunnen bezoekers voor een gereduceerd tarief (€ 0,05 per uur) in de parkeersector waar men op bezoek is, op straat parkeren. Voor mantelzorgers zijn volgens de gemeentelijke parkeerverordening, in parkeergereguleerde situaties specifieke ontheffingsregelingen

beschikbaar. Bewoners die dat nodig hebben kunnen die bij de gemeente aanvragen. Meer informatie hierover kunt u vinden via de gemeentesite:

<https://www.s-hertogenbosch.nl/product/bezoekersregeling>

Bij een deel van de woonblokken (o.a. in Vliertpoort) is sprake van een gebouwde parkeergelegenheid onder of naast de woningen. De parkeerbehoefte wordt hier dus (grotendeels) op eigen terrein, direct bij de woningen, opgelost.

Voor een deel van de woningen aan de Stadionlaan is sprake van parkeren in het parkeerhuis. Het parkeerhuis wordt zo vormgegeven dat er ruimte is voor bewoners, bezoekers van het gebied en de transferiumfunctie voor bezoekers aan de binnenstad. Hier wordt het parkeerhuis qua capaciteit op ingericht. Binnen het parkeerhuis wordt daarom ook niet gewerkt met vaste parkeerplaatsen, aangezien dat het efficiënte dubbelgebruik minder goed mogelijk maakt. Dan zouden we dus een relatief groot aantal weinig gebruikte parkeerplaatsen bouwen.

Bij de woningen zullen wel enkele centrale kort-parkeerplaatsen worden gerealiseerd om boodschappen uit te laden en voor pakketdiensten. Daarna moet de auto wel in het parkeerhuis worden gezet. In de woongebieden worden ook parkeervoorzieningen voor mindervalide mensen aangelegd. In de stedenbouwkundige situering van de woonblokken en de routing naar en tussen de blokken is bovendien genoeg ruimte opgenomen voor maatschappelijke functies zoals hulpdiensten en afvalinzameling.

Een deel van de huidige parkeerplaatsen bij het station wordt gehandhaafd. Daarbij wordt specifiek ingezet op het kort parkeren voor halen en brengen bij het station en voor mindervaliden. De langparkeerfunctie vervalt hier. Bij evenementen in de onderwijsinstellingen, zoals open dagen, kan men gebruik maken van het parkeerhuis. Door de aanleg van de nieuwe langzaamverkeer-doorgang onder het spoor is het parkeerhuis gemakkelijk te bereiken.

De looproutes in het plangebied van en naar het station de looproute van en naar het parkeerhuis worden (sociaal-)veilig en aantrekkelijk vormgegeven.

Gezien het woningaanbod dat wordt gebouwd, zal er in principe geen sprake zijn van laadpalen op eigen terrein. Ook is er geen sprake van eigen zonnepanelen. Dit worden beide collectieve voorzieningen.

2.6 Deelmobiliteit

Zet in op deelauto's, -scooters en – fietsen, eventueel samen met de NS. Groei aantal bewoners maakt introductie van deelautoconcept voor de omgeving (ook de omliggende wijk) wellicht mogelijk. Verder wordt gesteld dat deelmobiliteit meer is dan alleen deelauto's. Ook bakfietsen en scooters vallen hieronder. De aanbeveling is om heen partner aan te trekken die hierin is gespecialiseerd. De deelauto zou je dicht bij de woningen kunnen plaatsen.

Vanuit de marktconsultatie komt de reactie dat de doelgroep van jonge mensen die net begint met carrière vaak geen eigen auto heeft. Bij een project in Eindhoven stond de gehele parkeergarage leeg,

en alle deelauto's waren altijd weg. Je bent dus voor concepten heel erg afhankelijk van de doelgroep die er komt. Ouderen willen meestal juist geen deelauto.

Antwoord: In het ontwikkelkader is de mogelijkheid van deelmobiliteit opgenomen. Er wordt wel voorzichtig omgegaan met het dichterbij de woningen plaatsen van deelauto's.

2.7 Verbindingen

De omgeving vraagt om een veilige oversteek voor langzaam verkeer naar het Prins Hendrikpark en andere omliggende buurten. Zorg voor een groene ecologische (bovenwijkse) verbinding tussen de verschillende groene gebieden in de stad, van het Prins Hendrikpark naar de Heinis. Dit kan door bijvoorbeeld een bospad naar de Heinis aan te leggen. Veilige langzaam verkeersverbindingen met bestaande buurten stimuleert ontmoetingen. Aandacht wordt ook gevraagd voor een goede verbinding met het centrum. Het drukke verkeerspunt vormt daarbij een belemmering.

Daarnaast de vraag van omgeving hoe de gemeente de sociale binding in de buurt met de woontorens wil creëren.

Vanuit de Carolusbuurt komt een vraag over hoe de verbinding tussen de twee plandelen Vliertpark en Vliertpoort tot stand komt. Via het park is er een directe verbinding tussen de woningen in het Vliertpark en de wijk ernaast. Hoe wordt de groene en langzaamverkeersroute ingepast in de bestaande omliggende harde infrastructuur en de bijkomende woningbouw zodat ook de Carolusbuurt een groene verbinding krijgt met de omliggende wijken en parken? De stoep onder het viaduct van de Bruistensingel is daarvoor volgens de buurt te smal.

De nieuwe langzaamverkeersroute onder het spoor biedt geen soelaas voor de kinderen en de bewoners van de Carolusbuurt, omdat de kinderen aan de andere kant van de Bruistensingel op school zitten.

Vanuit de buurt komt ook het voorstel de bruggen en het spoor groener in te passen.

In verband met de realisering van de nieuwe langzaamverkeersonderdoorgang dient een buitengebruikstelling van het spoor vijf jaar van tevoren te worden aangevraagd, meldt ProRail.

Antwoord: In de huidige situatie zijn de stadsdelen ten noorden en ten zuiden van het spoor enkel verbonden via de onderdoorgang van de Bruistensingel onder het station. Dit is niet alleen een belangrijke verbinding voor langzaam verkeer, maar blijft dit ook als doorstroombaan voor autoverkeer in de verkeersstructuur van de stad. Zowel voor de kruising Bruistensingel/Zandzuigerstraat als de kruising Bruistensingel/Stadionlaan zullen maatregelen worden genomen om de (veilige) oversteekbaarheid voor langzaam verkeer te verbeteren.

Door de doorgaande wandelpaden via de binnenhoven van de te ontwikkelen woonblokken openbaar te maken, ontstaan er sociale verbindingen tussen deze gebieden en de omliggende buurten. Ook

een aantrekkelijke invulling van de plinten met op diverse plekken publieksgerichte functies draagt daaraan bij.

Om de nieuwe wijk beter te verbinden met de omliggende wijken wordt een nieuwe onderdoorgang voor fietsers en voetgangers gemaakt onder het spoor door. Deze is onderdeel van een fietsroute die naar het zuiden ingepast is in de Graafsebuurt en naar het noorden via de scholen langs de Hervensebaan richting het Hervenpad naar de Heinis. In de onderdoorgang worden faunavoorzieningen opgenomen zodat deze ook een extra verbinding noord-zuid wordt voor de ecologie. Onderzocht wordt nog of hier ook een waterverbinding kan worden opgenomen.

Zodra duidelijk is wanneer de onderdoorgang kan worden ontwikkeld, zal zo snel mogelijk een aanvraag buitengebruikstelling van het spoor worden ingediend.

De Bruistensingel kan nu al veilig via de langzaamverkeersbrug langs het spoor ongelijkvloers worden overgestoken.

Het spoor is al ingebed door het groen erlangs. Dit groen wordt in het ontwikkelkader als belangrijke groene ecologische verbinding aangeduid. Het groen langs het spoor blijft dus gehandhaafd en, daar waar nodig in het projectgebied, versterkt.

2.8 Station en omgeving

Vanuit de omgeving wordt gevraagd om de veiligheid rondom het station te verbeteren. De omgeving rondom het station wordt als onveilig ervaren. Veel mensen durven niet over de houten brug. Breng veiligere toegangen naar het station aan met onder andere betere verlichting. De sociale veiligheid rondom het station moet worden verbeterd. Dit kan door onder meer bij of rondom het station voorzieningen toe te voegen.

Het verzoek vanuit de buurt is rechtstreekse toegangen van de woonblokken naar het station aan te brengen en het gebied rondom het station levendiger te maken. Het integreren van het station in de nieuwe wijk is een goed idee. Men is benieuwd naar de uitvoering hoe het gebied levendiger wordt. Met name is men benieuwd naar hoe de gemeente om gaat met de hoogteverschillen tussen maaiveld en spoordijk/perron. Er wordt geopperd liften bij het station aan te brengen.

Tijdens de omgevingsdialoog werd ook geopperd het aantal treinen dat Station Oost aandoet te intensiveren om gebruik van het openbaar vervoer te stimuleren.

Volgens ProRail kan een kwaliteitsslag in de omgeving positief uitpakken voor het gebruik van het station. Zij geeft aan dat het dan nodig is hiervoor gezamenlijk een zogenoemd 'handelingsperspectief' op te stellen.

Antwoord: *In de huidige situatie ligt het station enigszins geïsoleerd van de omgeving. De omgeving wordt nu gedomineerd door de infrastructuur (Bruistensingel) en laagwaardig groen. Er is weinig sociale controle.*

In het ontwikkelplan wordt deze stationsomgeving getransformeerd tot een 'foyer': een gemeenschappelijke stedelijke ruimte waar alle nieuwbouw aan gelegen is. De nieuwe bouwblokken rond het station hebben hun entrees aan deze foyer. In de onderbouw van de bouwblokken (de plint) worden voorzieningen/funcities opgenomen.

Door deze nieuwbouw verandert de stationsomgeving in een levendig plein met veel sociale controle. De 'foyer' krijgt een stedelijke inrichting, met een eigen pleinverlichting en veel hoogwaardig groen. Ook de omgeving van het station wordt hierin meegenomen. Er komen geen nieuwe liften bij het station.

Als gemeente hebben we weinig invloed op het aantal treinen dat op dit traject rijdt. Dit ligt bij het ministerie, ProRail en NS. In een vervolgesprek met NS en ProRail gericht op het gezamenlijk oppakken van een kwaliteitsslag van het station en haar omgeving, hebben ProRail en NS aangegeven dat zij van mening zijn dat het station op dit moment voldoet en dat hier geen investeringen voor staan gepland. Over de stationsomgeving willen ze graag meedenken met de gemeente.

3. Groen

3.1 Bomen

Vanuit de omgeving komt de boodschap het bestaand groen te koesteren. Maak het net zo sfeervol groen en gezellig zoals de straten er nu al uitzien. Behoudt de mooie grote, oude bomen. Dat is wat je meteen het gevoel van thuis komen geeft in de wijk. Geen oude bomen kappen voor nieuw groen, het duurt 20-60 jaar voor zo'n nieuwe boom als een verkoeling en luchtzuivering gaat werken en enige impact heeft voor de omgeving.

De Carolusbuurt weet dat er bij de door haar voorgestelde aanpassing van de kruising Bruistensingel/Zandzuigerstraat/Hervensebaan (zie bijlage) is gesproken over het dilemma 'bestaande bomen'. Volgens de buurt is dit een afweging die men wellicht zou moeten herzien. De bomen kunnen worden herplant of aangeplant. De grote meerwaarde zit in een stuk leefbaarheid van het gebied voor de komende 100 jaar als de Bruistensingel wordt aangepast. Ook gaat het voorstel van de buurt niet uit van het rooien van alle bomen.

Antwoord: Het bestaande groen rond de voormalige Aartshertogenlaan is de basis van het inrichtingsplan. Dit wordt gehandhaafd of vernieuwd waar dit vanwege de vitaliteit van de bomen noodzakelijk is. De nieuwbouw van het Vliertpark bevindt zich op de plek van het huidige transferium. Hier zal tussen de bouwblokken veel groen worden toegevoegd, waarmee het Vliertpark tot aan het spoor wordt uitgebreid.

Voor de bouwblokken rond het station (Vliertpoort) kan niet al het bestaande groen worden gehandhaafd. Een deel van de bestaande bomen op dit terrein zal moeten worden verplant. Als dat niet mogelijk is, worden in het ontwikkelgebied ter compensatie nieuwe bomen geplant. Aanpassing van het kruispunt Bruistensingel/Zandzuigerstraat, zou tot gevolg hebben dat meer bestaande bomen moeten worden gerooid. Zoals beantwoord onder punt 2.3 is dit niet gewenst.

3.2 Inrichting projectgebied, park en water

Tijdens de dialoog werd voorgesteld zoveel mogelijk groen aan te brengen. Dit kan ook in combinatie met hoogbouw. Groen is volgens de omgeving cruciaal voor gezondheid, ook tegen hittestress. Daarom zoveel mogelijk groen en water (pierenbadje, fonteinen) toevoegen in de openbare ruimte. Sportiom kan worden vergroend door parkeren in parkeerhuis te stoppen.

Om ontmoeting te stimuleren kunnen er in het park evenementen worden georganiseerd, zoals een klein muziekfestival, een openluchtvoorstelling of een beeldende kunst-route.

Het verzoek is het gebied autoluw te maken en hardlopen en bewegen te stimuleren. De omgeving stelt daarom voor onder meer een struinp pad door het gebied aan te leggen, wellicht in combinatie met sportvoorzieningen. Ook een wandelgebied of hardlooppad (kort en lang) met daarlangs voldoende prullenbakken. Verder stelt de omgeving voor om een fiets- en skeeler rondje (een pad zonder obstakels), een jeu des boulesbaan, een tennisbaan, een (water)speeltuin, een picklebalbaan en/of

basketbalveld in het park aan te leggen, bankjes en fitness- of sporttoestellen in het groen te plaatsen en eventueel ruimte te reserveren voor een beeldenpark.

Een ander geluid dat onder meer uit de digitale enquête naar voren komt, is dat er ook voldoende ruimte voor rust moet zijn in het park. Zorg voor een goede balans tussen activiteit en rustige plekken, om je even terug te trekken in het groen, en gewoon wat voor je uit te mijmeren op een bankje.

De inrichting mag best wat ruig zijn, maar veiligheid moet voorop staan. De omgeving vraagt het park landelijk in te richten. Hoe landelijker het karakter, hoe minder de sportvoorzieningen 'huffer-proof' zal moeten zijn. Ook vraagt de buurt slimme verlichting in het park aan te leggen. Maak ook een natuurplek in het park van waar van de rust kan worden genoten, mogelijk met natuureducatie.

Uit de buurt is het een optie om te barbecueën in het park, zoals in veel culturen gebruikelijk is. Dit draagt bovendien bij aan de buurtbinding. Ook een gezamenlijke moestuin, volkstuintjes en/of een boomgaard/voedselbos met noten- en fruitbomen worden voorgesteld in het park. Er moet in het ontwerp van het park zeker ook aandacht komen voor de bestaande waterloop de Vliert.

In het park is ook een eigen hangplek voor pubers gewenst die ze dan zelf inrichten. Er zouden voorzieningen kunnen komen voor verschillende doelgroepen, waardoor generaties elkaar ontmoeten. Voorzieningen zouden die ontmoetingen moeten stimuleren. De voorzieningen moeten uitnodigend en stimulerend zijn om hier daadwerkelijk gebruik van te maken. In het park zou ook ruimte moeten zijn voor buurt evenementen om ontmoeten te stimuleren. Een open karakter van de wijk (zonder gesloten bebouwing) stimuleert ook ontmoeten.

Zorg dat het park een eenheid wordt. Deze is nu vooral gericht op de aanliggende wijken. Let op het sociale aspect: tuinen naar het park toe gericht, een mix van jongeren en ouderen, een plek om koffie te drinken. Buitenruimte inrichten voor verschillende leeftijden: bankjes, ligweiden, hellingen, rustige zitplekken. Een klein buurthuis als voorbeeld voor een ontmoetingsplek.

Wel wordt voorgesteld dat de gemeente zelf het groen onderhoudt, want het onderhoud van collectief groen door particulieren/vrijwilligers is kwetsbaar. Het gedeelte dat door particulieren moet worden onderhouden, kan beter door de gemeente worden georganiseerd bijvoorbeeld in een sociaal project of door de groenvoorziening.

Antwoord: Het bestaande groen rond de voormalige Aartshertogenlaan vormt het hart van de nieuwe wijk. Dit groen wordt verder uitgebreid tot diep in de nieuwbouw van Vliertpark. Met de aanleg van een nieuw netwerk van fiets- en wandelpaden wordt bewegen (wandelen, hardlopen, fietsen, bootcamps) gestimuleerd.

Dat vooral ontmoeten een belangrijke functie van het groen is, zal tot uitdrukking komen in de inrichting van het park met sport- en spelvoorzieningen en verblijfsplekken. Voor gezamenlijk gebruik zoals een moestuin wordt ruimte gereserveerd tussen de nieuwbouw. Dit zal later samen met bewoners worden uitgewerkt.

In het ontwikkelkader wordt namelijk alleen de basisstructuur van de inrichting voor de openbare ruimte opgenomen. Die biedt nog veel ruimte voor nadere invulling. De gemeente wil de huidige én de toekomstige bewoners actief bij de inrichting en het collectief gebruik van de openbare ruimte in het

gebied, waaronder het park, betrekken. Daarbij kan in het park ook ruimte worden gereserveerd voor buurt evenementen om ontmoetingen te stimuleren.

De waterloop de Vliert vormt de ruggengraat van het park en de verbinding met de volgende fase van de ontwikkeling van de Vliert. De waterloop zal meer zichtbaar worden gemaakt, er worden natuurvriendelijke oevers aangelegd en er komt een doorlopend wandelpad op de oever.

Het groen en het water in de Vliert worden daarbij goed verbonden met het natuurnetwerk van 's-Hertogenbosch: met omliggende parken, zoals het Prins Hendrikpark, de Heinis, het Annapark en met groengebieden buiten de stad. Deze ecologische verbindingen zijn tegelijkertijd recreatieve verbindingen naar het buitengebied voor de bewoners van de Vliert. Andersom vormt het gebied zelf ook een schakel voor de omliggende wijken, waardoor ook voor hen nieuwe verbindingen ontstaan.

4. Voorzieningen en ontmoeten

4.1 Voorzieningen algemeen

Vanuit de omgeving wordt de vraag gesteld welke gevolgen de ontwikkelkader heeft op de bestaande voorzieningen in de omliggende wijken. Met de toename van het aantal bewoners in het gebied zijn nieuwe voorzieningen nodig. De omgeving verwacht een toename van gebruik van bestaande voorzieningen zoals scholen, kinderopvang en winkels.

Kijk naar de functies die al in de buurten erom zijn: wat mist er nog? Dat kan ook zijn: zorgen voor verbindingen tussen oud en nieuw, een complementair programma maken. Neem in het ontwikkelkader ook mee waar mensen gaan eten, elkaar gaan ontmoeten, zoals een buurtkamer en dergelijke.

De nieuwe voorzieningen kunnen ook worden gecombineerd, bijvoorbeeld een kinderdagverblijf, school met seniorenwoningen en een gezondheidscentrum. Ook bestaande clubgebouwen kunnen daarvoor worden gebruikt. Een gezondheidscentrum met huisarts te combineren met fysio en sportfysio waar ook de bestaande sportclubs gebruik van kunnen maken.

Antwoord: *Bij de verdere uitwerking gaat de gemeente onderzoeken welke behoeftes aan voorzieningen de toekomstige bewoners hebben. Daarbij zal ook worden gekeken naar de al bestaande voorzieningen in de omgeving. Mocht uit dat onderzoek blijken dat er voor het te ontwikkelen gebied voorzieningen nodig zijn, dan kijken we waar in het gebied deze het beste passen. Hiervoor is in het programma ook ruimte opgenomen.*

Op basis van de recent vrijgekomen onderwijsprognoses ziet het er naar uit dat er op termijn zoveel kinderen in de basisschoolleeftijd bijkomen, dat een nieuwe basisschool in dit deel van de stad nodig is. Hoewel die prognoses van veel factoren afhangen en dus tweejaarlijks worden bijgesteld, houden we in het gebied daarom nu al rekening met een locatie waar een school kan landen. Ook buitenschoolse opvang en kinderopvang hebben we daarbij in het programma meegenomen.

In de actuele gebiedsontwikkelingen wordt de waarde van ontmoetingsplekken in het planproces onderdeel van afweging en kwaliteit. Denk hierbij aan in de gebouwen met gedeelde woonkamers of in gedeelde werkplekken. Dit wordt in afstemming met woningcorporaties, projectontwikkelaars en passend bij de inwoners bedacht. Kleinschalige (dag)horecavoorzieningen zijn mogelijk op twee specifieke plekken: in de foyer bij het station en in het park. Ook wordt in de buitenruimte rekening gehouden met ontmoetingsplekken en kan door goede programmering door inwoners hier worden gegeten, bewogen, gespeeld et cetera.

Daar waar het kan worden nieuwe voorzieningen gecombineerd. Zo kan een school met een kinderdagverblijf/BSO worden gecombineerd in een kindcentrum. Bij seniorenwoningen kan een gezondheidscentrum worden geplaatst. De voorzieningen moeten elkaar wel aanvullen en mogen geen hinder opleveren voor omliggende functies.

4.2 Invulling plinten voor een levendige wijkstructuur met voorzieningen

De omgeving stelt voor de plinten flexibel, uitnodigend en levendig uit te voeren, vooral rondom het station en in de looproutes. Zo wordt geopperd een mix van gemeenschappelijke voorzieningen in de plinten toe te staan voor ontmoeting.

De omgeving stelt voor ook kleine, buurtgerichte detailhandel en daghoreca in de plinten toe te laten zoals een buurtwinkel, een bakker en een koffiecorner. Deze brengen levendigheid in het gebied en creëren ontmoetingsplekken.

Daarnaast kan volgens de omgeving in de plinten ook een kinderdagverblijf zich vestigen. Denk ook aan een goed bereikbare hub waar pakketjes kunnen worden gebracht en opgehaald.

Door de voorzieningen te spreiden in het gebied zijn deze makkelijk te voet of met de fiets te bereiken en is autogebruik niet nodig.

Deze voorzieningen moeten voor verschillende doelgroepen zijn, ouderen, jongeren en starters. Denk ook aan de toegankelijkheid van de voorzieningen voor mindervaliden.

Behoud flexibiliteit in het plan, zodat de nieuwe bewoners de (ontmoetings)ruimte naar eigen behoefte kunnen invullen. Durf de dubbele bestemming aan in de plinten van de woonblokken. Geef ruimte aan eigen bedrijfjes van jongeren, lokale ondernemers: hou het betaalbaar, zeker de eerste jaren. Probeer bij de thematisering te blijven in de voorzieningen, maar durf ook realistisch te zijn. Stimuleer het ondernemerschap in de plinten.

Voorzieningen in de plinten zijn belangrijk en kunnen in de ontwikkeling goed worden meegenomen door middel van modulair bouwen met 'lege' begane grond. Daarnaast dragen ook woningen in de plinten bij aan levendigheid.

De nieuwe voorzieningen moeten gericht zijn op het bevorderen van gemeenschapszin en sociale cohesie. Gemeenschappelijke ruimtes, zoals een buurthuis, sportzaal, of een gezamenlijke keuken, zorgen ervoor dat bewoners van verschillende leeftijden en achtergronden elkaar kunnen ontmoeten en activiteiten kunnen organiseren. Een mix van werkplekken, ateliers, buurtkamers en vergaderruimten zorgen voor veelzijdig gebruik en interactie.

De voorzieningen moet ook de deeleconomie stimuleren, zoals een wasbar, gemeenschappelijke tuin en deelauto's. Deze voorzieningen stimuleren het gedeelde gebruik én ontmoeting, en dragen bij aan milieubewust gedrag. Bewoners ook stimuleren het gezamenlijke park en de voorzieningen te onderhouden en te beheren. Voor het halen en brengen van pakketjes is een hub wenselijk.

Antwoord: De gemeente heeft in het ontwikkelkader op de begane grond van de gebouwen (ook wel: de plint) in het programma vrije ruimten opgenomen die ruimte bieden voor diverse functies. Dit heeft meerdere doelen: het zorgt ervoor dat wandel- en fietsroutes kunnen worden begeleid door aantrekkelijke plekken langs die routes. Door de voorzieningen langs deze routes te leggen, zijn ze goed te voet en met de fiets bereikbaar. De inrichting van het openbaar gebied zal zo worden ingericht dat deze route ook goed toegankelijk is voor mindervaliden, waarmee de aan deze routes gevestigde voorzieningen ook voor hen goed bereikbaar en toegankelijk zullen zijn.

Voorzieningen langs de verschillende routes door het gebied verhogen de levendigheid en sociale controle door het stimuleren van ontmoeting en interactie. Functies die in de plint van de gebouwen passend worden geacht, zijn (behalve wonen): werken (zoals flexplekken, repaircafé, kleinschalig ondernemerschap), maatschappelijke functies en welzijns- en zorgfuncties. Voorbeelden daarvan zijn zorgwoningen, een wijkverpleegkundige, gezondheidscentrum, kinderopvang en buurtkamers. Dit past in de visie zoals ook de omgeving dat voorstelt.

Het is goed om de ruimtes in de plinten flexibel te houden, zo kan de invulling aansluiten bij veranderende wensen in de tijd. Het is belangrijk voor een gezonde buurt om voorzieningen te hebben die inwoners motiveren om te bewegen, ontmoeten en actief te zijn in de gemeenschap. De plint in de gebouwen maar ook de buitenomgeving moet hier ruimte voor bieden en dit stimuleren.

Hierboven onder punt 4.1 staat vermeld dat door de voorziene ontwikkelingen in het gebied er zeker een behoefte kan ontstaan aan een nieuwe kinderopvang. Deze kan zich als 'stand alone' in de plint vestigen, of gekoppeld worden aan de eventuele nieuwe basisschool, die dan een volwaardig kindcentrum wordt. Omdat kinderen niet zelfredzaam zijn in geval van een calamiteit, zijn een basisschool en kinderopvang nabij het spoor (en dus in de nabijheid van het station) vanuit veiligheidsoogpunt niet zomaar (zonder extra maatregelen) toegestaan binnen een zone van 200 m.

Voor wat betreft winkels heeft de gemeenteraad in 2023 de detailhandelsvisie 'Samen werken aan kwaliteit' vastgesteld. Met de detailhandelsvisie speelt de gemeente in op de trends en ontwikkelingen in het detailhandelslandschap en biedt zij een helder perspectief op de toekomst van de Bossche detailhandelssector. In het kader van de detailhandelsvisie heeft de gemeente een analyse laten uitvoeren naar de distributieve uitbreidingsruimte voor wat betreft detailhandel. Hier is ook de veranderende consumentenbehoefte en de bevolkingsprognose in meegenomen. In deze bevolkingsprognose zitten alle woningbouwontwikkelingen in de gemeente, waaronder de onderhavige ontwikkeling in de Vliert.

Uit de analyse blijkt dat door de veranderende consumentenbehoefte, het aantal fysieke winkelmeters (ook) in de gemeente 's-Hertogenbosch zal afnemen. De huidige fijnmazige Bossche winkelstructuur zorgt voor een goed voorzieningenaanbod in onze gemeente. Dit geldt ook voor het stadsdeel zuidoost, waar de ontwikkeling de Vliert onderdeel van uitmaakt. In het stadsdeel zuidoost is er op dit moment zelfs sprake van een overaanbod in de diverse wijk- en buurtwinkelcentra die soms vlakbij

elkaar liggen. Wel ligt hier een duidelijke opgave ten aanzien de beperkte keuzemogelijkheid in het winkelaanbod en de kwaliteit van de bestaande wijkwinkelcentra. In het kader van het uitvoeringsprogramma van de detailhandelsvisie wordt hier op dit moment aan gewerkt.

Voor de gehele gemeente geldt dat er enige distributieve uitbreidingsruimte is, maar dat die wel gericht moet zijn op het verbeteren en moderniseren van het huidig aanbod, zoals bij supermarkten. Versnipperde bewinkeling in woonwijken wil de gemeente zoveel mogelijk voorkomen, door te streven naar een moderner winkellandschap in bestaande wijkwinkelcentra. Oftewel: minder maar beter. In het plan voor de Vliert kiest de gemeente daarom niet voor ruimte voor extra nieuwe zelfstandige detailhandel. Eventuele uitruil door middel van sanering van bestaande oppervlakte aan detailhandel in de omliggende wijken is wel voorstelbaar.

Zoals opgenomen in de Horecavisie (2020) liggen er kansen voor een kleinschalige horecavoorziening (van maximaal 100 m2 daghoreca) in het (nieuw te ontwikkelen) parkgedeelte waarbij het horeca-concept zich voegt in de omgeving en van aanvullende kwaliteit is. Een kleinschalige ontmoetingsplek in het park levert een belangrijke bijdrage aan de doelstellingen op het thema gezondheid. Het is zowel voor de nieuwe bewoners, als voor de bewoners uit de bestaande omgeving een uitnodiging om het park in te gaan, te bewegen en elkaar hier te ontmoeten.

Om de kwaliteit van het station als trafficlocatie te verbeteren en tegemoet te komen aan de wensen die (veelal jongere) werknemers aan hun omgeving stellen, liggen er kansen voor een kleinschalige horecavoorziening (daghoreca) in directe nabijheid van het station. Die verlevendigt de openbare ruimte (de foyer) en is een aantrekkelijke voorziening voor de wachtende of flexibel werkende reiziger.

De in de omgevingsdialoog voorgestelde hub om pakketjes af te halen kan in het parkeerhuis maar wellicht ook rond het station of bij een van de andere woongebouwen worden gerealiseerd.

Bij de uitwerking wordt onderzocht of in de plinten van de woongebouwen een wat meer grondgebonden woonmilieu kan worden gecreëerd. Deze woningen kunnen aantrekkelijk zijn voor gezinnen. Ook deze functie zorgt voor levendigheid in de plinten.

4.3 Gebruik bestaande voorzieningen en aanwezigheid van onderwijsinstellingen

De sportclubs (BVV, Bastion Baselaar) staan positief tegenover het openen van de sportterreinen voor de buurt en het nadenken over een slimmer gebruik van ruimte door clustering. Zij denken onder andere aan het ontwikkelen van een multifunctioneel gebouw in het gebied, dat ook overdag functies heeft bijvoorbeeld voor ouderen, huiswerkbegeleiding of buitenschoolse opvang.

De verenigingen willen ook samen met de gemeente verder kijken naar kansen, samenhang en nieuwe invullingen, zowel voor het eigen terrein als het park en nieuwe routes. Meer inzet op 'vrije' buitensport (niet in verenigingsverband). Zij zien het nemen van een maatschappelijke rol als belangrijk. De sportverenigingen hebben bereidheid uitgesproken zich daarbij flexibel op te willen stellen, niet alles hoeft wat hen betreft precies te blijven zoals het nu is.

Ook het stadion kan worden gebruikt om voorzieningen onder te brengen. Verder wordt het combineren van voorzieningen voor dubbelgebruik aangedragen, bijvoorbeeld een klimwand maken aan de buitenkant van het parkeerhuis.

Het Sportiom wil zich meer naar een integraal gezondheidscentrum ontwikkelen, met nieuwe doelgroepen zoals ouderen en mensen die revalideren. De activiteiten wil zij naar buiten brengen en meer verbinding zoeken met de omgeving. Ze staat positief om de doorgaande wandelroute langs de Vliert over het terrein van de ligweide te laten lopen. Er wordt gedacht aan een interactief gezondheidsplein met een hardloopparcours. In samenwerking met het Sportiom, zou een buitenzwembad in het park een mooie aanvulling zijn. Dit vergroot de aantrekkingskracht van het Sportiom met de combinatie van sporten, ontmoeten, spelen en recreëren.

Wellicht zou een samenwerking met de studenten van de omliggende onderwijsinstellingen een mooie meerwaarde op kunnen leveren. Bijvoorbeeld de Bossche Vakschool die hier kan komen koken, of Yuverta die helpt bij de buiteninrichting. Studenten zouden de voorzieningen ook kunnen gebruiken als informele werk- en studieplekken.

Antwoord: De gemeente neemt de suggesties van de sportverenigingen en het Sportiom mee in het ontwikkelkader. Het accent gezondheid waarop Sportiom zich meer wil ontwikkelen past prima bij de ambities van de gemeente in dat gebied en dat geldt ook voor het meer openbaar maken van het sportpark. Beide reacties liggen dus in lijn met de gebiedsvisie van de gemeente en wij willen graag gezamenlijk deze kansen verder onderzoeken.

Een multifunctioneel gebouw voor de sportverenigingen kan een goede aanvulling zijn op de gewenste voorzieningen in het gebied en past bij de ambitie in het ontwikkelkader om functies te combineren. Afhankelijk van de functies die zich daarin gaan vestigen wordt onderzocht welke locatie in het projectgebied zich het beste voor leent voor een gezamenlijk gebouw.

5. Wonen en Beeldkwaliteit

5.1 Woningtypologie naar woonbehoefte

Vanuit de omgeving kwam de suggestie om de woningen zo te bouwen dat ze flexibel ingedeeld kunnen worden. Door modulair te bouwen of flexibele indelingen aan te bieden, kunnen woningen zich aanpassen aan de levensfase van de bewoners. Dit maakt het mogelijk om een kleiner woonoppervlak te creëren dat toch functioneel is voor zowel singles, stellen als gezinnen.

Een veelzijdig aanbod van woningen is nodig. Het voorstel is om verschillende typen woningen te ontwikkelen, van starterswoningen tot gezinswoningen. Dit kan helpen om de doorstroming op de woningmarkt te bevorderen. Bijvoorbeeld het opnemen van kleine eenkamerappartementen voor jonge alleenstaanden, gezinsappartementen voor gezinnen, en grotere appartementen voor senioren of mensen die behoefte hebben aan extra ruimte. Hierdoor krijgen zowel starters als gezinnen de kans

om een geschikte woning te vinden. Dit bevordert niet alleen de leefbaarheid, maar zorgt ook voor diversiteit en een sociale mix die bijdraagt aan een levendige en inclusieve gemeenschap.

Het is goed om te kijken naar de demografische ontwikkelingen in de regio. De vraag naar woningen voor jongeren, starters, gezinnen en ouderen verschilt. Door hier proactief op in te spelen, kan de woningmarkt beter functioneren en kunnen leegstand en sociale isolatie worden voorkomen.

Het ontwikkelen van specifieke woningtypes die zich richten op starters en ouderen die kleiner willen wonen, kan bijdragen aan een betere doorstroming. Denk hierbij aan levensloopbestendige woningen voor ouderen en betaalbare huizen voor starters.

Het laten kiezen van duurzame materialen door de bouwer kan niet alleen de kosten drukken, maar ook bijdragen aan een duurzamer woningaanbod. Dit kan leiden tot lagere energiekosten en een verminderde ecologische voetafdruk.

Leefruimte is belangrijk, maar ook aandacht voor gemeenschappelijke ruimtes of voorzieningen kan het woonklimaat verbeteren. Dit kan variëren van gedeelde tuinen tot gemeenschappelijke werkruimtes of recreatievoorzieningen.

Het ontwerpen van woningen die zijn afgestemd op de specifieke behoeften van de beoogde doelgroep is belangrijk. Ga na wie de potentiële bewoners zijn en wat hun wensen en behoeften zijn. Dit kan bijdragen aan een hogere tevredenheid onder bewoners en een betere leefbaarheid in de wijk.

Daarnaast is het belangrijk om binnen de woonblokken ook variatie in woningtypes aan te brengen. Zeker als het gaat om sociale huur. Voorgesteld wordt dat deze niet geconcentreerd worden in bepaalde woontorens. Dit lijken nu wel de plannen te zijn voor de noordkant van Vliertpoort. Dat is voor de omgeving een punt van zorg. Het creëren van een gezonde spreiding van sociale huurwoningen is goed voor een integratie van verschillende bevolkingsgroepen en zorgt voor een harmonieuze woonomgeving.

Op de Bastionlocatie in Vliertpoort-noord kiest de gemeente te veel voor kleine woningen en veel van hetzelfde. De mix aan woningbouwtypologieën wordt hier gemist. De zuidzijde van de ontwikkeling profiteert daarvan.

Een wooncorporatie is voor een gemixte invulling van de woningblokken en vindt dat die nog wel scherper kan. Ze wil meer verscheidenheid in het aanbod. Het sociale segment zal nu alleen appartementen zijn. De wooncorporatie ziet een vraag naar kleinere eenheden, maar ook van driekamerwoningen voor doorstromers. Eenkamerappartementen realiseert ze alleen in het centrum.

Sociaal en middenhuur mixen gaat goed. Duurdere koop verkoopt beter als deze wordt losgekoppeld van het sociale deel.

Het zou fijn zijn als de huurwoningen deels via loting gaan om zo de mensen die particulier moeten huren ook de kans te geven om in deze wijk te wonen.

Vanuit de omgeving kwam de vraag hoe een gebied, bestaande uit alleen maar kleine woningen en met veel sociaal, over 50 jaar functioneert. Het voorstel is nu in te zetten op flexibiliteit in het woonprogramma, voor een mix in woningbouwtypologieën. Bouw de woonblokken dusdanig dat de kleinere woningen na de piek van éénpersoonshuishoudens samen kunnen worden gevoegd.

Voeg ook grondgebonden woningen toe, met name voor gezinnen.

Er zijn zorgen geuit of de projecten wel betaalbaar zijn nu vooral ingezet wordt op betaalbare woningen. De huurprijs voor middenhuur is door regulering beperkt.

Denk ook aan doorstromers uit de omliggende wijken die luxe gewend zijn maar kleiner willen gaan wonen. Zij verwachten, ook in een appartement kwaliteit, ruimte en comfort.

Antwoord: Het woningbouwprogramma zal in hoofdzaak bestaan uit appartementen en is daarmee bij uitstek een product dat aansluit bij de wensen van starters/jongeren maar is ook voor alleenstaanden, tweepersoonshuishoudens, gezinnen en ouderen interessant. Met de mix in zowel de betaalbaarheid als de grootte van de woningen wordt ingezet op een mix van doelgroepen. Vanuit het belang van een gemixte wijk, bouwen we in verschillende prijsklassen, met daarbinnen 30% middenhuur. Een hoger aandeel vinden we niet wenselijk omdat we juist een evenredige mix in inkomensgroepen woonmogelijkheden willen bieden. Met een hoger aandeel middenhuur zou dat ten koste gaan van de duurdere of de sociale woningen.

Het aandeel betaalbare woningbouw is groter in de twee bouwvlakken ten noorden van het spoor (Vliertpoort-noord). Dit deel voorziet namelijk in de meeste appartementen. Als wordt ingezoomd op het aandeel sociale huur, dan zijn in elk deelgebied sociale huurwoningen voorzien. Alleen in het deelgebied Vliertpoort-noordoost is het aandeel sociale huur substantieel hoger (75%) dan het gemiddelde. Op deze locatie willen de initiatiefnemer en een woningcorporatie een programma ontwikkelen met een hoger aandeel sociale huur. Gezien de grote behoefte aan sociale huurwoningen en het nagenoeg ontbreken van sociale woningen in het aansluitend bestaande woongebied, zien we dit als een goede aanvulling.

De wooncorporaties gaan de nieuwe sociale huurwoningen toewijzen. Dit gebeurt, net als met de bestaande sociale huurwoningen, door middel van loting, inschrijfduur of directe bemiddeling.

Het sociale deel zullen inderdaad alleen appartementen zijn. Wél wil de gemeente hier voor een mix aan oppervlaktes kiezen. Wellicht zullen er enkele studio's komen, mogelijk ook gekoppeld aan specifieke doelgroepen, maar zeker ook 2- en 3 kamerappartementen. In de uitwerking zal de gemeente, samen met de woningcorporaties en de ontwikkelende marktpartijen, invulling moeten geven aan de mix aan prijsklassen en inkomensgroepen en hoe deze te realiseren.

Ook in de grotere bouwblokken wil de gemeente een mix in sociaal, middenhuur en duur. Compleet mixen is vanuit beheeroptiek echter een illusie. Hoe de mix te realiseren, is nog punt van aandacht bij de verdere uitwerking op kavelniveau.

Met 30% aandeel sociaal voldoet de nieuwe wijk aan het gemiddelde aandeel sociaal voor de gehele stad. Het gaat hier niet om louter 'kleine woningen'. Corporaties zullen ook in een mix bouwen. In het sociale segment ligt het accent wel op 2-kamerwoningen (naast studio's en 3-kamerwoningen). Dat sluit ook aan bij de overwegende doelgroep van de sociale huurwoningen, namelijk 1- en 2-persoonshuishoudens). Om die reden hebben we dan ook geen zorgen voor het functioneren van de buurt over 50 jaar. Te zijner tijd samenvoegen van kleinere woningen is bovendien mogelijk. De vraag is of dit nodig zal zijn, aangezien de demografische tendens is dat er verhoudingsgewijs steeds meer 1- en 2-persoonshuishoudens komen.

Het overgrote deel van het programma betreft appartementen, een klein deel grondgebonden woningen. Aandachtspunt voor de uitwerking is of in de plinten van de woongebouwen een grondgebonden woonmilieu kan worden gecreëerd. Deze woningen kunnen ook aantrekkelijk worden gemaakt voor de huisvesting van gezinnen.

De regulering van de middenhuur is een fenomeen dat landelijk speelt. De corporaties kunnen een deel van de middenhuur realiseren. Het is nog een aandachtspunt in de uitwerking van de plannen hoe hier, ook door beleggers, woningen in de middenhuur gerealiseerd kunnen worden.

Voor doorstromers uit de omgeving die meer luxe verwachten zijn de appartementen in het dure segment interessant.

Het materiaalgebruik is hoogwaardig en duurzaam, waardoor veroudering en weersinvloeden nauwelijks negatieve gevolgen hebben voor het uiterlijk. Natuurlijke of biobased materialen zoals baksteen en hout hebben de voorkeur vanwege verschillende positieve effecten.

Collectieve plekken zowel in de gebouwen als in de buitenruimte zijn uitnodigend en bieden ruimte voor gemeenschapsactiviteiten zoals buurtkassen en speelplekken. Routes en entrees faciliteren spontane ontmoetingen en stimuleren beweging, met aantrekkelijke looproutes.

5.2 Beeldkwaliteit algemeen

De uitstraling van de woningblokken mag van de omgeving gevarieerd zijn. Dat geeft misschien meer mogelijkheden en zolang er binnen die variatie duidelijke verwijzingen zitten naar de andere woningblokken en naar de bouwstijl van de omliggende buurten, voelt de wijk toch als één wijk. Er mag wel variatie zitten in hoogte en oriëntatie, maar graag vergelijkbare gevels, ramen en materialen voor de algehele uitstraling. Esthetische overeenkomst is nodig om de wijk er mooi uit te laten zien. Verder is het goed als er wel diversiteit in de gebouwen zit. Zorg voor kwaliteit ook in het groen.

Antwoord: Een architectonische verwantschap tussen de bebouwing zorgt voor een herkenbare identiteit en samenhang in de Vliert. De stadsblokken bijvoorbeeld, met veel appartementen, worden geen anonieme woongebouwen maar nodigen bewoners uit om elkaar te ontmoeten, naar buiten te gaan en te bewegen. Het creëren van een menselijke maat is hierbij een cruciale ontwerpopgave. Dit wordt onder andere gedaan door de verschillende gebouwen onderling architectonisch subtiel maar herkenbaar te laten verschillen, waardoor bewoners zich kunnen identificeren met de plek en het gebouw waar ze wonen. In het ontwikkeld kader wordt hier veel aandacht aan besteed.

5.3 Hoogbouw en beeldkwaliteit Vliertpoort

De omgeving heeft zorgen geuit over de verhouding van de geplande hoogbouw in Vliertpoort ten opzichte van de bestaande bebouwing en woonwijken. De voorgestelde hoogte van 60-70 meter is volgens de omgeving veel te hoog in verhouding met de bebouwing in de omgeving en met de rest van de plannen. Hoge torens kunnen negatief uitwerken op de leefbaarheid in de buurt, vooral voor omwonenden. Er zijn zorgen over zonlicht, inkijk, windoverlast en het aanzicht van de hoge torens.

De voorgestelde hoogbouw is in het verleden nooit in eerdere gepubliceerde plannen opgenomen. De omgeving is dus verrast over de voorgestelde hoogbouw. De voorgestelde toren op de locatie Vliertpoort-noordoost zou meer trapsgewijs uitgevoerd en iets lager kunnen worden. Er is ook een voorstel gedaan om de torens wat meer op de blokken te plaatsen en met groen in te kleden. Het verzoek is om in het bepalen van de beeldkwaliteit naar verbinding te zoeken met de bestaande bebouwing ten noorden van het plangebied en aan de stadskant ten zuiden van het spoor. Schep een goede verhouding tussen hoogbouw en laagbouw.

Ook zijn er veel reacties vanuit de omgeving binnengekomen dat, gelet op de woningcrisis, hoogbouw hier juist wenselijk is. De stadsknoep bij het station mag nog meer stedelijk worden om meer ontspanning in de buurten rondom het park te creëren. Voorstanders van hogere gebouwen wijzen erop dat locaties nabij OV-knooppunten, zoals Station Oost, zich goed lenen voor hoogbouw, aangezien dit kan bijdragen aan de efficiëntie van stedelijke ontwikkeling, een hoger woningaanbod en het gebruik van openbaar vervoer kan stimuleren. De Nota Hoogbouw gaat in deze omgeving uit van een hoogte van meer dan 80 meter, maak hiervan gebruik. Ook een bouwhoogte van meer dan 100 meter zou hier kunnen. Er zijn weinig direct aanwonenden die daar onaanvaardbare hinder van zullen ondervinden. Een hoogte van 15 – 20 bouwlagen (45 tot 60 meter) wordt als karig beschouwd. Kies voor hogere torens zodat de rest laag kan blijven en in de omgeving meer ruimte komt voor groen en andere functies.

Het voorstel vanuit de omgeving is om de torens opvallend, gevarieerd, divers in materialen en getrapt uit te voeren (met dakterrassen), zodat deze een identiteit geven aan de plek. De torens mogen opvallend, spannend en uitdagend worden uitgevoerd, maar geef ze wel een rustige aanblik, niet te rommelig. Voer de torens zo uit dat ze landmark/marker voor het gebied en de stad kunnen dienen. Door aan de noordkant samenhang te creëren tussen de beide torens, kunnen deze het gebied de allure geven van een echte stadspoort/stadsentree.

De blokken lijken wat meer naar binnen gericht. Draai het om, maak het open om de gebieden levendig te maken, zeker bij het station.

Qua gevels zouden deze torens licht en speels uitgevoerd kunnen worden. Donkere kleuren zijn te heftig. Voorgesteld wordt het groen op de grond gevarieerd aan te brengen. Geef iedere hoek zijn eigen identiteit, door kleur en materiaal kan eenheid tussen de gebouwen worden geschapen.

Antwoord: Volgens de Nota Hoogbouw uit 2003 zou een landmark hoger dan 80 meter binnen het deelgebied Vliertpoort voorstelbaar zijn. Hoogbouw met een hoogte tussen de 70 en 110 meter, zeker met een fors aandeel sociaal, is zeer moeilijk rendabel te krijgen (o.a. vanwege de extra constructie-eisen, een extra lift en andere installaties die dan nodig zijn). Om een haalbare businesscase te krijgen zal deze landmark dan al snel naar een hoogte springen van 110 meter.

Voor de locatie de Vliert is een van de hoofdambities ontmoeting en collectiviteit. De stedenbouwkundige invulling en het ontwerp van het landschap zetten daar maximaal op in met een woonvorm in stadsblokken rond de Vliertpoort. De stadsblokken hebben geluidsluwe, collectieve, groene binnenhoven die voor woonkwaliteit zorgen. Woningen (ook op het maaiveld) kijken hierop uit, hebben hier privéruimtes aan (waar de ramen ook open kunnen) en bewoners kunnen hier elkaar ontmoeten. De stadsblokken leveren een belangrijke bijdrage aan de leefbaarheid van de openbare

ruimte in het plan: de gevelwand hiervan begeleidt de openbare ruimtes (foyer en routes), in de plint kunnen voorzieningen worden opgenomen. Ook kan in de stadsblokken op de begane grond gewoon worden, wat gunstig is voor de sociale veiligheid op straat. Met het voorgestelde ensemble van stadsblokken met torens tot circa 70 m ontstaat een nieuw stedelijk landschap met samenhang rondom het station.

Deze stadsblokken kunnen wel gecombineerd worden met een toren van 110 meter hoog, maar dan neemt de druk op de openbare ruimte (de binnenhoven) toe. Het nadeel van dergelijke torens op de openbare ruimte is de schaduwwerking en de windval. Deze hebben negatieve invloed op de beleving van met name de binnenhoven. Als een toren van 110 meter in het stadsblok moet worden ingepast, zet dit het leefklimaat in het stadsblok van 6-8 lagen (zowel in de aangrenzende woningen als in het openbare binnenhof) zwaar onder druk.

Een toren van 110 meter heeft daarbij een grotere footprint nodig. De ongeveer 100 extra woningen die in deze torens kunnen worden ontwikkeld, worden deels tenietgedaan door vermindering van het woonprogramma in de onderste lagen en beperking van het aangrenzende stadsblok door de vergrote footprint. De extra parkeerdruk van 70-90 plekken vergt een extra ondergrondse parkeerlaag in het ontwikkelveld.

Bij solitaire XXL-torens (110 meter) worden de onderste verdiepingen ingenomen door entrees, serviceruimtes en gemeenschappelijke voorzieningen. Er is geen ruimte voor publieke voorzieningen of wonen op de begane grond. Daardoor is de openbare ruimte rond een solitaire toren meestal anoniemer. Vanuit de kwaliteit van de openbare ruimte zijn de stadsblokken dan ook gewenst. Bij een solitaire toren is meer (groene) openbare ruimte rondom mogelijk, maar door de zware geluidsbelasting van omliggende infrastructuur op deze locatie is de belevingswaarde hiervan wel minder. De drie stadsblokken met vier torens zijn qua geluidsbelasting optimaler omdat de blokken een afschermende werking hebben voor het binnenhof en de achterliggende woningen.

Vanwege de relatief beperkte oppervlakte van betaalbare appartementen, waar in Vliertpoort veel ruimte voor wordt gegeven, zijn de gemeenschappelijke ruimtes extra belangrijk als uitwijkmogelijkheid voor de bewoners, zowel binnen het gebouw als in de buitenruimte. Hoe hoger de toren, hoe minder de relatie tussen woning en collectieve ruimtes doorgaans is. Dit vraagt extra inspanning om collectieve ruimtes te voorzien in de toren, wat op gespannen voet staat met de betaalbaarheid en het aantal woningen. De verhouding tussen de maat van de gemeenschappelijke buitenruimte en het aantal bewoners dient in balans te zijn zodat deze ruimte als volwaardig alternatief kan dienen van de privé-buitenruimte.

Gelet op het bovenstaande blijkt het gekozen ensemble in het ontwikkelkader van drie grote stadsblokken met vier torens tussen de 60 en circa 70 meter hier beter aan te sluiten op de checklist in de Nota Hoogbouw en de ambities die de gemeente heeft in de Vliert, in het gebied. Het ensemble van drie grote stadsblokken met vier torens tussen de 60 en circa 70 meter doet recht aan de mogelijkheid uit de Nota Hoogbouw om hier stedenbouwkundig een stevig hoogstedelijk gebaar te maken: Vliertpoort. Dit is qua dichtheid vergelijkbaar met de Spoorzone. Verwezen wordt naar hoofdstuk 5 onder principe 4 van het ontwikkelkader waarin de keuze van hoogbouw tot circa 70 meter vanuit stedenbouwkundige voorwaarden nader wordt gemotiveerd.

In het verleden is inderdaad voor het perceel Vliertpoort-noordoost een ander plan voor woningbouw in voorbereiding geweest. De eigenaar/ initiatiefnemer heeft echter van dit plan afgezien en bereidt voor deze locatie, in samenwerking met wooncorporatie Mooiland, een nieuw woningbouwplan voor. Dit ontwikkelkader gaat niet uit van oude plannen, maar beschrijft wat, gelet op de omgeving en het gemeentelijk beleid, aanvaardbaar is op dit perceel. Daarbij wordt alle inbreng in de omgevingsdialog betrokken, dus ook de ideeën die eigenaars van locaties hebben ingebracht over de ontwikkelmogelijkheden op het betreffende perceel. Als die in lijn zijn met de mogelijkheden die de gemeente hier inpasbaar acht, dan wordt daarmee dus rekening gehouden.

Uiteraard moet de inpassing van hoogbouw voldoen aan alle hieraan gestelde normen, waaronder ook bezonning en windhinder. Een eerste verkennend onderzoek naar bezonning op omliggende bebouwing toont aan dat de voorgestelde hoogbouw tot 23 bouwlagen (circa 70 m) voldoet aan de norm die genoemd wordt in de Nota Hoogbouw. Dit betekent dat ook na de ontwikkeling van hoogbouw in Vliertpoort, voor de omliggende woningbouw in de maatgevende periode van 19 februari tot 21 november (dus gedurende 9 maanden van het jaar), bij een zonnestand van 10 graden, minstens 2 bezonningsuren in het midden van de vensterbank binnenkant raam blijven gegarandeerd. De hoogbouw leidt qua bezonning dus niet tot een onaanvaardbare aantasting van de omliggende woonbebouwing. Ook een eerste indicatief windhinderonderzoek toont aan dat de hoogbouw in maximaal 23 bouwlagen in beginsel geen gevaar voor de omgeving zal veroorzaken in de vorm van windhinder.

Gelet op de minimale afstand tussen de voorgenomen hoogte accenten en de omliggende woonbebouwing (ongeveer 130 meter) is niet aan te nemen dat de eventuele inblik al bij voorbaat onaanvaardbaar zal zijn.

In het ontwikkelkader is de voorwaarde gesteld dat meer gedetailleerde onderzoeken naar bezonning en windhinder door de initiatiefnemer moeten plaatsvinden als de vormgeving van de hoge gebouwen bekend is. De gemeente toetst de bouwplannen aan de gestelde normen, waarbij dus aangetoond moet worden dat er geen onaanvaardbare effecten plaatsvinden.

In het ontwikkelkader is de voorwaarde opgenomen dat de toren, ten opzichte van de eerste zes bouwlagen (onderbouw), iets 'terugspringt' naar achter. Hierdoor vindt er in de bebouwing optisch een schaalverkleining plaats. Bovendien dient er op maaiveld een plint over twee bouwlagen te worden aangebracht. En ook in de toren zelf zal variatie plaats moeten vinden door het aanbrengen van geledingen (getraptheid) op alle niveaus, met een verbijzondering (kroon) als beëindiging.

In het ontwikkelkader is aangegeven dat de gemeente rondom de foyer gaat werken met een plintprogramma. Niet alles wordt naar binnen gericht. Er dient een evenwicht te worden gezocht tussen entrees aan binnenzijde en aan entrees aan de buitenzijde.

Voor wat betreft architectuur wordt er gestreefd naar een stoere uitstraling van de stadsblokken in Vliertpoort die uitnodigend en warm is. Onder het hoofdstuk Beeldkwaliteit in het ontwikkelkader wordt ook ingezet op het toevoegen van verticale tuinen (beplanting tegen de gevels) aan de gebouwen.

5.4 Beeldkwaliteit Vliertpark

Een vloeiende overgang tussen het omliggende park en de bebouwing kan een omgeving creëren, waarin natuur en wonen harmonieus samengaan. Dit kan worden bereikt door groene accenten op en rond de gebouwen te integreren, zoals daktuinen, groene gevels, en binnentuinen, waardoor bewoners zich meer verbonden voelen met de natuur.

Vermijd het gevoel van 'blokkentorens' door gevels speels te ontwerpen en verschillende hoogtes en structuren te gebruiken. Organische structuren met een lichte golvende beweging geven een levendige uitstraling en passen bij het omringende landschap. Hierdoor ontstaat een wijk die uitnodigend en herkenbaar is en waarin het 'massieve' karakter van monotoon hoge bebouwing wordt vermeden.

Materialen zoals hout, steen, en plaatwerk dragen bij aan een warme en tijdloze uitstraling. Houten gevels, bijvoorbeeld, passen goed bij de groene omgeving en zorgen voor een vriendelijke uitstraling. Vermijd een te formeel en strak uiterlijk en creëer een gevoel van warmte en levendigheid door natuurlijke materialen.

Om anonimiteit te voorkomen en voor bewoners een gevoel van herkenning te creëren, komt het voorstel vanuit de omgeving om ieder blok een subtiel eigen karakter te geven. De uitstraling van de gebouwen kan goed op elkaar worden afgestemd door een gemeenschappelijk kleurenpalet en materiaalkeuze, terwijl elk blok een eigen 'adres' en identiteit behoudt. Vermijd uniformiteit die kan leiden tot een saai of ongezond ogende buurt; geef in plaats daarvan de blokken elk hun eigen flair binnen een samenhangend geheel.

Door de gebouwen te laten variëren in hoogte ontstaat een golvende skyline die dynamisch oogt en een natuurlijk gevoel van afwisseling geeft. Het toevoegen van enkele puntdaken biedt afwisseling en voegt een speels element toe, passend bij een stad met een rijke historie. Dit voorkomt het 'blokkerige' karakter en geeft een meer levendig straatbeeld.

Kleuren kunnen een enorme bijdrage leveren aan de sfeer en levendigheid in het gebied. Door zachte, natuurlijke tinten en hier en daar uitgesproken kleuraccenten toe te voegen, krijgt de wijk een eigen uitstraling en charme. Vermijd een algeheel wit of grijs palet; een levendig en gebalanceerd kleurgebruik brengt de bebouwing tot leven.

Maak de wijk eigentijds zonder naar nep-historische stijlen te grijpen. Bouw een wijk die van deze tijd is en waarin moderniteit op een tijdloze manier tot uiting komt. Dit geeft de wijk een eigen identiteit die bij de moderne stad Den Bosch past, zonder de valkuil van 'nep-oud' dat al snel ouderwets kan lijken.

In het zuidelijk deel van het Vlietpark kan het wonen ook in een hofje plaatsvinden, dat hoeft volgens de omgeving niet per se gesloten bebouwing te zijn. Het moet geen 'dorpje met dozen' worden. Laat de mensen hier zelf bedenken hoe ze willen wonen. Laat variatie toe per locatie, maar wel inpasbaar in de omgeving. Niet drie dezelfde blokken, maar met grote variatie. De woningbouw opnemen in het landschap is gewenst, met voldoende ruimte en een goede overgang tussen de bouwblokken. Liever de gebouwen wat lager uitvoeren met voldoende afwisseling. Gebruik ook duurzame materialen met veel variatie. De architectuur moet een overgang scheppen tussen bestaande en nieuwe gebouwen.

Er is een grote behoefte aan CPO-projecten met collectief wonen. Voorgesteld wordt voor elk CPO-project een eigen ontmoetingsplek in te passen.

Antwoord: Het hoofdstuk Beeldkwaliteit was in het ontwikkelkader bewust opengelaten om eerst de input vanuit de omgeving op te halen. Veel van de bovenstaande suggesties zijn in het nieuwe ontwikkelkader overgenomen. Hierin wordt voor het Vliertpark ingezet op eigentijdse architectuur die een warme uitstraling heeft en het omringende park tot zijn recht laat komen.

De keuze om variatie in architectuur en uitstraling te realiseren binnen de stadsblokken, met eigen identiteit per hof en samenhang tussen de blokken, is een uitstekende benadering om bewoners zich thuis te laten voelen en de wijk een unieke identiteit te geven. De afwisseling tussen baksteen en hout, gecombineerd met aardse kleuren en natuurlijke materialen, zal zeker bijdragen aan een uitnodigend en harmonieus, ingetogen (maar niet sobere) beeld in lijn met de groene omgeving. Uitgegaan wordt van een vriendelijke architectuur.

5.5 Beeldkwaliteit aan de Stadionlaan

Vanuit de omgeving komt het voorstel om de Stadionlaan met veel (gemeenschappelijk) groen en water in te kleden. Als voorbeeld wordt de Groote Wielenlaan genoemd. Maak er een boulevard van. Zorg dat er vanuit de woningen verbinding blijft met de weg, anders ontstaat er een 'achterzijde-gevoel' in de straat.

Het gevoel leeft dat het tracé nu te breed is: spoorloot, fietspad, weer een sloot en dan de weg. Door de weg dicht op het spoor te leggen ontstaat er ruimte. Om versterking tegen te gaan wordt gevraagd om de laan zo groen mogelijk aan te leggen en zo min mogelijk te verstenen. Kies voor duurzame en kwalitatieve materialen die ook de tand des tijds kunnen doorstaan. Bij nieuwe oversteekplekken zouden steentjes kunnen worden gebruikt in plaats van asfalt. Misschien de weg door het gebied laten meanderen zodat de snelheid ook eruit wordt gehaald. Of de weg omleggen zodat er meer ruimte komt voor grondgebonden woningen. Ook zou de weg omgeklapt kunnen worden met het fietspad (F59) om meer ruimte te kunnen scheppen.

Antwoord: De Stadionlaan ter hoogte van de Vliert wordt onderdeel van het park. Meer ruimte voor bomen en herinrichting om de snelheid te verlagen worden onderzocht. Ter plekke van de langzaam verkeersoversteek van Vliertpoort-zuidoost naar het Vliertpark wordt het aantal rijstroken verminderd en de weg dus versmald. Hier krijgt de overstekende voetganger/fietser voorrang. Vanwege het belang van het fietspad en de functie van de weg als doorstroomas in het stedelijk netwerk is het omklappen van de Stadionlaan en F59 niet gewenst. De bebouwing aan de Stadionlaan is alzijdig georiënteerd. Dit betekent dat er geen duidelijke voor- of achterkant is. Ogen op straat zijn waardevol voor de sociale veiligheid.

5.6 Sfeer en gebruik binnenhoven stadsblokken

De voorkeur van de omgeving gaat uit naar toegankelijke, rustige open hoven, groen en informeel ingericht. Kleine parkjes afgesloten door een heg of bomen. Een fijne ontmoetingsplek voor bewoners die ook beschutting biedt. Kleine privé-buitenruimten zijn gewenst, maar geen harde grenzen. Geen afgesloten ruimte: doorkijk naar buiten is voor de bewoners prettig. Alle binnenhoven een andere inrichting. Leuk om allerlei verborgen hoekjes te hebben, niet alleen voor bewoners. De binnenhoven zo inrichten dat deze hittestress tegengaan, daarbij kan inpassing van waterpartijen ook een rol spelen. De binnenhoven moeten wel goed beheerd worden.

De routes door de binnenhoven zijn goed maar ze moeten wel ergens doorheen lopen, groen worden uitgevoerd en kort en logisch liggen in het groter geheel. Overdag mogen deze openbaar zijn, maar 's avonds en 's nachts afsluiten, zodat er geen onveilig gevoel en overlast ontstaat.

Antwoord: Hoewel de verschillende stadsblokken van buitenaf een sterke verwantschap tonen, mogen de hoven binnen deze blokken juist verschillend zijn. Dit biedt ruimte voor verrassingen en zorgt voor een herkenbare identiteit gebaseerd op locatie-specifieke kenmerken. De basis voor de hoven wordt gevormd door een natuurlijke inrichting met maximale ruimte voor vegetatie, een publiek toegankelijk karakter en ruimte voor ontmoeting. Omdat het park vrij tussen alle bouwblokken door meandert, is het niet mogelijk om deze open hoven 's nachts af te sluiten. De open plekken zijn openbaar toegankelijk en zo ingericht dat bezoekers zich welkom voelen, maar tegelijk ook te gast bij de bewoners.

6. Milieu

6.1 Hindercirkel Sportiom

Bij de bouw van het Sportiom is een MER gemaakt. Daarin is aangegeven dat binnen een afstand van 100 m vanaf de gevel van het pand geen woningbouw mag plaatsvinden vanwege in het gebouw opgeslagen chloor. Is bij de Vliert ontwikkelingsplannen hiermee rekening gehouden?

Antwoord: De regels rondom de opslag van chloor zijn in de loop der tijd gewijzigd. Het perceel van het Sportiom voldoet momenteel aan de eisen. Het Sportiom is onderdeel van fase 2 van de gebiedsontwikkeling. In die fase wordt bij eventuele verplaatsing uiteraard uitgegaan van de dan vigerende regelgeving.

6.2 Overlast verkeer en spoor

Door de toename van verkeer zal geluidsoverlast vanuit de wegen op de omliggende buurten ook toenemen. Ook zijn tijdens de omgevingsdialoog zorgen geuit over verslechtering van de luchtkwaliteit in de omliggende wijken door de toename van verkeer. Dit zou kunnen worden verbeterd door

vrachtwagens op de omliggende wegen te verbieden. Eventuele geluidsvoorzieningen langs wegen en spoor groen uitvoeren.

Antwoord: Door de ontwikkeling van het plan zal het verkeer toenemen. De toename van het verkeer op de omliggende wegen zorgt echter voor een minimale toename van het geluid. Toetsingskader daarbij is of er sprake is van een toename van ten minste 1,5 dB. Dat is niet het geval. Daarmee is de toename van de geluidbelasting als gevolg van dit plan acceptabel en zijn geen geluidsvoorzieningen langs de wegen nodig.

Ook langs het spoor hoeven voor de voorgenomen ontwikkelingen geen geluidsvoorzieningen te worden aangebracht. Door de juiste positionering van de woongebouwen en het aanbrengen van geluidsvoorzieningen in de woongebouwen kan hier, ondanks de aanwezigheid van het spoor een goed woon- en leefklimaat worden gegarandeerd.

Als een project maar weinig (dat wil zeggen, niet in betekenende mate) bijdraagt aan luchtverontreiniging is toetsing aan de omgevingswaarden voor luchtkwaliteit niet nodig. In de Regeling niet in betekenende mate staat aangegeven dat het realiseren van minder dan 3.000 woningen bij tenminste twee ontsluitingswegen ontwikkelingen zijn die niet in betekende mate bijdragen aan luchtverontreiniging. In het projectgebied de Vliert (fase 1 en 2) worden minder dan 3.000 nieuwe woningen gebouwd. Bovendien heeft deze nieuwe woonwijk meer dan twee ontsluitingswegen. Er wordt dan ook van uitgegaan dat het project maar weinig bijdraagt aan luchtverontreiniging en dus dat er geen nader onderzoek naar verslechtering van de luchtkwaliteit noodzakelijk is.

Een verbod van vrachtverkeer op de wegen rondom het plan de Vliert is niet realistisch. Deze wegen zijn juist bedoeld als doorstroomassen voor de gehele stad. Ze vormen de hoofdontsluitingswegen dan wel toegangswegen naar bedrijven binnen de gemeente. Deze doorstroomassen zorgen er juist voor dat het verkeer via deze wegen wordt afgewikkeld en niet door woonstraten hoeft te rijden. Er zijn milieutechnisch ook geen redenen om vrachtverkeer op deze wegen te verbieden.

6.3 Hinder klimaatbeheersingssystemen

De klimaatbeheersingssystemen van de bestaande instellingen langs de Hervensebaan geven geluidsoverlast. Gevraagd wordt om bij de uitwerking van de plannen rekening te houden met de positionering van zulke systemen ten opzichte van woningen.

Antwoord: Klimaatbeheersingssystemen moeten voldoen aan de reguliere geluidvoorschriften van woningen van derden. Zo ook voor de ontwikkelingen van het plan de Vliert. Daarop wordt getoetst bij de bouwplannen.

Bijlagen Eindverslag Omgevingsdialoog

Bijlage 1: Procesaanpak en kort overzicht resultaat Omgevingsdialoog de Vliert fase 1

In deze bijlage beschrijven we per onderdeel van de omgevingsdialoog de procesaanpak, de opkomst dan wel deelname aan de activiteiten en de algehele sfeer van de bijeenkomsten.

Startbijeenkomst in Stadion De Vliert

Datum: 26 juni 2024

Tijdstip: 16.30-20.30 uur

Aantal deelnemers: ruim 300

Opzet inloopbijeenkomst

De inloopbijeenkomst is ingericht met een routing langs 17 panelen, verdeeld over de thema's *Locatie en identiteit; Ontmoeten, gezondheid en bewegen; Mobiliteit, groen en duurzaamheid; Stedenbouw en woningen*. Bij alle thema's staan meerdere medewerkers van de gemeente om toelichting te geven en vragen te beantwoorden. Bij de entree plakken bezoekers een sticker op hun woonadres en geven ze aan omwonende of woningzoekende te zijn. Bij de laatste panelen kunnen bezoekers hun mening achterlaten, zowel via een geeltje op het paneel als via een reactieformulier. De bezoekers waren goed verspreid over de tijd en het is op ieder moment druk bij de panelen. Er zijn veel gesprekken gevoerd bij de panelen en de mensen bleven relatief lang. Naast de omwonenden is er veel belangstelling van (jonge) woningzoekenden en gezinnen.

Wanneer zijn de woningen klaar?

De sfeer is goed en positief. Zowel de plannen zelf als de manier van presenteren van de plannen worden zeer positief ontvangen. Bij de panelen werden veel vragen gesteld en vonden levendige gesprekken en discussies plaats. Er leeft veel interesse in de plannen voor de nieuwe buurt. Uit de vragen blijkt veel belangstelling voor thema's als energie, wonen in het park, duurzame oplossingen en nieuwe voorzieningen. Ook de ruimte voor maatschappelijke voorzieningen bijvoorbeeld voor zorg/gezondheid, kinderdagopvang of buurtkamer valt in goede aarde. Er wordt geïnformeerd naar supermarkten, scholen en horeca. Er is vanwege de grote woningvraag begrip voor de stedelijke omgeving van de woningen: appartementen in stedelijke blokken in plaats van grondgebonden woningen met een tuintje. Vanuit de woningzoekenden is de urgentie groot: 'wanneer zijn de woningen klaar??' is een veelgehoorde vraag. Opvallend is ook het vrij grote aantal ouderen (veelal uit de directe omgeving) dat wil doorstromen naar een nieuwe woning. Ze willen verhuizen naar een kleinere, functionele woning. Ook is er veel belangstelling vanuit diverse CPO-initiatieven. Zorgen zijn

er over de woontorens, toenemende verkeersdruk en mogelijke parkeeroverlast in de omliggende buurten. Op het parkeerhuis wordt positief gereageerd. Er is er veel bijval voor de uitbreiding van het park, de groene binnentuinen en nieuwe groene routes. Aandacht wordt gevraagd voor de verbindingen met andere groengebieden zoals de Heinis en IJzeren Vrouw. Er zijn ook vragen over wat er gebeurt met de voorzieningen in de tweede fase, met name het Pierson College en het Sportiom.

Workshops in de aula van het Pierson College

Datum: 5 en 11 september 2024

Tijdstip: 19.00 - 22.00 uur

Aantal deelnemers: 78 (verspreid over 2 avonden)

Opzet workshops

Voor de verdiepende workshopsessies zijn drie hoofdthema's benoemd:

- **Beeldkwaliteit & wonen**
- **Mobiliteit, groen & water**
- **Gezondheid, ontmoeten & voorzieningen**

De drie tafels werden geleid door de experts van de gemeente. Op beide avonden waren er drie rondes met dezelfde thema's, zodat belangstellenden maar één avond hoefden te komen om toch over alle thema's mee te kunnen praten. Bij alle tafels was steeds sprake van een levendig gesprek, waarbij deelnemers met elkaar en de experts in gesprek gingen en ook actief werden bevraagd door de experts. Ook hier is de sfeer in alle opzichten positief en constructief te noemen, met levendige discussies en uitwisseling van standpunten. Opvallend is ook de grote creativiteit aan ideeën die zijn ingebracht.

Beeldkwaliteit & wonen

Aan de hand van referentiebeelden van voorbeeldprojecten zijn de deelnemers op hun mening en voorkeuren bevraagd, om tot een visie over beeldkwaliteit te komen. Er is hier bij alle rondes duidelijk sprake van een voorkeur voor variatie: speelsheid in plaats van blokkentorens, geen monotonie en anonimiteit. Wel moet er sprake van afstemming zijn, zodat er samenhang in het overall beeld ontstaat. Ook groene accenten op en om de woonblokken vallen in de smaak, evenals een goede inpassing met het groen van het park. Kleur wordt gewaardeerd vanwege de levendigheid en sfeer en ook in het materiaalgebruik is er een voorkeur voor variatie: hout, steen en een voorkeur voor natuurlijke en herbruikbare materialen.

Ook voor de *woontorens* in Vliertpoort is variatie belangrijk: verspringingen en gelede gevels geven afwisseling en een speels effect. Daarbij is ook wel enige rust in het gevelbeeld gewenst. Groene gevels worden gewaardeerd maar er is ook zorg over onderhoud en de kosten daarvan. Enerzijds is er zorg over de effecten van de hoogte van de torens, anderzijds is juist bijval voor een paar hogere

torens, zodat de rest van het gebied relatief laag kan blijven. Het zou mooi zijn als de torens als een echte stadsentree worden vormgegeven en ervaren. De blokken mogen robuust en opvallend zijn. Wel is een goede overgang en verbinding met de laagbouw en met de omringende buurten van groot belang.

Mobiliteit, groen & water

Bij veel omwonenden is er zorg over de verkeersafwikkeling op de stadsaders die toch al druk zijn met autoverkeer. Oversteekpunten worden als gevaarlijk beschouwd. Met nog meer bewoners erbij neemt ook het verkeer toe. Ook wordt er aandacht gevraagd voor (sociaal) veilige verbindingen voor fietsers en voetgangers vanuit de buurten naar het station. Oversteekpunten zoals bij de Stadionlaan en naar de IJzeren Vrouw moeten groener en veiliger. Het nieuwe park is een grote kans voor zowel rust als (sportieve) activiteiten. Er zijn veel ideeën voor de inrichting van het park met bankjes en sporttoestellen, maar ook een meer natuurlijk park spreekt tot de verbeelding. Het park wordt gezien als ontmoetingsplek en sociaal bindmiddel. Ook huidige bewoners profiteren van het uit te breiden park. Voor sportieve activiteiten is er synergie te behalen met het Sportiom. Een wijkoverstijgende groene route in verbinding met andere groengebieden is een mooie kans. Ook biedt het park mogelijkheden om de verbindingen met de omliggende buurten te verbeteren.

Gezondheid, ontmoeten & voorzieningen

Ook het thema voorzieningen maakt de tongen los. Er zijn veel suggesties voor zowel gemeenschappelijke voorzieningen, zoals een gezamenlijke keuken, logeerruimte, werkplekken, klusruimte of sportzaal, als voor voorzieningen voor de buurt zelf, zoals een buurthuis of buurtkamers. Ontmoetingsplekken in of bij het park kunnen verschillende vormen aannemen: prieel, paviljoen, kiosk, theetuin, beeldentuin, bloementuin, muziektent, barbecue. Voor een wijk van deze omvang zijn functies als een buurtsuper, ambachtelijke bakker, streekproducten en kleinschalige, informele horeca onontbeerlijk, vinden veel deelnemers. Ook wordt gedacht aan gezondheidszorg, onderwijs en andere maatschappelijke functies, bijvoorbeeld in de plinten van de stadsblokken.

Digitale Enquête

Looptijd 5 tot en met 22 september 2024

Aantal respondenten: 418

Voor iedereen die mee wil denken is de mogelijkheid gecreëerd om online te reageren op een aantal stellingen en open vragen. Hierbij is nadrukkelijk ingezet op de moeilijker te bereiken doelgroep van woningzoekenden. Met een socialmedia-campagne is met name ingezet op jongeren van 25-35 jaar. De tweede doelgroep zijn omwonenden. De enquête bevatte zowel open als gesloten vragen.

Ook hier is in de vraagstelling uitgegaan van de participatiethema's:

- **Beeldkwaliteit & wonen**

- **Mobiliteit, groen & water**
- **Gezondheid, ontmoeten & voorzieningen**

Veel respondenten vinden een gevarieerde uitstraling van de nieuwe woonblokken heel belangrijk. Een meerderheid van de mensen vindt het ook belangrijk dat er een mix van doelgroepen in de woningen komt. Hogere torens om meer woningen te kunnen realiseren is daarentegen voor een meerderheid van de respondenten niet wenselijk. Voor een meerderheid is de actieve levensstijl een belangrijke reden om in de Vliert te willen wonen en de insteek van voorzieningen in de onderste lagen van de woonblokken kan op veel bijval rekenen. Daarnaast is er grote bijval voor een autoluwe buurt, waar de woningen in het park staan. Fietzers en voetgangers zijn belangrijker dan de auto. Ook betaalbaarheid van de woningen scoort hoog, evenals een ruigere, natuurlijke inrichting van het Vliertpark.

Marktconsultatie in het Stadhuis

18 september 2024

14.15-18.00 uur

Aantal deelnemende organisaties: 7

De sessie met zeven marktpartijen is georganiseerd enerzijds om kennis, expertise en creativiteit uit de markt op de halen in relatie tot het programma, de ontwikkelstrategie en de ambities voor de Vliert. Anderzijds zijn we benieuwd hoe 'de markt' aankijkt tegen de plannen in het aanzet-ontwikkelkader. Kunnen partijen hiermee uit de voeten? Zijn er nog kansen die we missen? De deelnemende partijen zijn uitgenodigd op een brede mix aan expertise (ontwikkelaars, beleggers, makelaars), op hun kennis van de lokale markt, dan wel specifieke expertise met vergelijkbare projecten elders. In de uitnodiging is duidelijk gesteld dat het hier gaat om een vrijblijvende uitwisseling waaraan voor het gevolg op geen enkele manier rechten kunnen worden ontleend.

Op de kennis-sessie onder leiding van Theo Dohle van De Wijde Blik zijn vertegenwoordigers aanwezig van de volgende partijen:

- Achmea Real Estate, belegger
- Bouwinvest, belegger
- Bouwmij Makelaars, makelaardij
- Heijmans, bouwer en ontwikkelaar
- Het Waare Huis, makelaardij
- Janssen de Jong (JAJO), bouwer en ontwikkelaar
- Synchron, gebiedsontwikkelaar

Voor wat betreft de **woningbouw** worden de aantallen ambitieus genoemd, maar is de aansporing duidelijk: doe het vooral, de markt vraagt erom. De markt vraagt eveneens om inzetten op betaalbaarheid, met name het segment middenhuur. Het enige 'lastige' segment momenteel is het hogere segment van appartementen groter van 100 vierkante meter. Voor middenhuur is de vraag overal in het land heel groot, maar erg moeilijk om te realiseren door alle reguleringen die hier gelden.

'Appèl aan de gemeente: trek hier vooral mee door!' Te verwachten doelgroepen zijn doorstromers uit de stad en de omringende buurten, emptynesters en jongeren/starters.

Op het gebied van **mobilititeit** moet het parkeerhuis van het begin af aan goed zijn geregeld in de zin van zowel eigenaarschap ('geen beleggersperspectief, wél ontwikkelperspectief') als de kwaliteit van de voorziening zelf. Gebouwd parkeren zit rond het station en het parkeerhuis juist veel verder weg van het station. Extra voorzieningen in het parkeerhuis leiden vaak tot grotere cohesie bij bewoners. Let goed op waar de fiets en deelvervoermiddelen worden geparkeerd bij de woonblokken. Drukke verkeerspunten en de Stadionlaan vragen om aandacht in relatie tot verbindingen met de stad en de buurten. Mobilititeit en wonen moeten worden benaderd als één integraal gebiedsconcept.

Voorzieningen worden nog gemist in het concept-plan plus de aansluiting van voorzieningen bij de positionering van het gebied. Die positionering van groen, ontmoeten, gezondheid en sociale verbinding mag nog veel scherper worden gemaakt. Het is belangrijk om de reuring en de gezelligheid te realiseren op meerdere plekken in de wijk, zoals het park, de plinten en de stationsknoop. Rondom het station is levendigheid cruciaal, een logische hotspot voor voorzieningen. Stimuleer het kleinschalige ondernemerschap in de plinten. Andere suggesties: buitengym, buitenfitness, markt met gezonde voeding, kleine supermarkt, bakker, kleine horeca, zorg.

Voor de **ontwikkelstrategie** is het devies om vooral niet teveel in kleine kavels/bouwenveloppen uit te geven. 'Daarmee maak je de ambities niet waar.' Partijen geven aan zelf vooral met partnerselecties of gebiedsgewijs te werken. 'Wonen met deze grote kwaliteit van het openbaar gebied vraagt om grotere clusters.' Met partnerselectie is er het gezamenlijke belang om snelheid te maken en gaandeweg samen tot oplossingen te komen. Grotere gebieden sluiten ook aan bij de gewenste mix van sociaal en duurder.

Stakeholdergesprekken

Van 24 juni t/m 10 september 2024

Aantal gesprekken: 15

Aantal stakeholders: 20

Lijst stakeholders:

- Mooiland
- Zayaz
- BrabantWonen
- Pierson College
- Sportiom
- FC Den Bosch
- BVV
- Tennisvereniging Bastion Baselaar
- Scouting Hintham
- ABB Ontwikkeling

- NS en ProRail
- Rob de Vries Ontwikkeling
- Bossche Investeringsmaatschappij (BIM)
- Wijk- en buurtraden: Buurtplatform De Buitenpepers, Wijkvereniging De Herven en Wijkraad Hintham
- Vertegenwoordiging namens bewoners buurt Carolus

Zonder uitzondering zijn de gesprekken in positieve en constructieve sfeer verlopen. Er was veel waardering voor de uitnodiging, de toelichting op planvorming en proces door projectleider Marjolein Pullens en de verslaglegging die aan alle partijen is teruggekoppeld. Voor veel partijen was dit gelijk ook de kennismaking met de nieuwe projectleider, die in het voorjaar van 2024 is gestart op het project. Met diverse partijen zijn inmiddels concrete vervolgafspraken gemaakt en met alle partijen zijn procesafspraken over het vervolgtraject gemaakt. Het feit dat partijen op deze manier betrokken zijn bij de planvorming en dat visie en input werden opgehaald, wordt zonder uitzondering als zeer positief ervaren.

Project mailbox de Vliert

Naast de door ons georganiseerde activiteiten zijn er, vaak als resultaat van bijeenkomsten, veel persoonlijke reacties binnengekomen in de projectmailbox. Dit zijn vaak toelichtingen op gedane suggesties bijvoorbeeld bij de workshops, of ook geheel nieuwe ideeën of interessante relevante informatie vanuit vakbladen of de pers. Ook zijn er de nodige vragen gesteld of werd om verdere opheldering gevraagd. Op al deze reacties is vanuit het projectteam steeds direct een antwoord gegeven.

Kort overzicht resultaten omgevingsdialoog de Vliert

Voor de omgevingsdialoog zijn drie hoofdthema's bepaald, die hierboven zijn toegelicht. In onderstaand overzicht lichten we samenvattend de inhoud toe van wat er is opgehaald in de omgevingsdialoog.

THEMA: Beeldkwaliteit & wonen

- Betaalbaarheid is heel belangrijk
- Variatie in grootte van appartementen voor verschillende doelgroepen
- Ook belangrijk: een mix van doelgroepen binnen de woonblokken
- Veel variatie in de uitstraling van de woonblokken
- Let op demografie: nu veel jongeren en ouderen op zoek
- Bouw vooral in de middenhuur
- Voorzieningen in de plinten van de woningen zijn cruciaal voor de levendigheid

- Zorgen over woontorens in relatie tot uitzicht, windhinder, schaduwwerking, inijk en sociale verbinding
- Pleidooi om gezien de grote woningnood juist hogere woontorens te bouwen om nog meer woningen te kunnen realiseren in het gebied
- Bebouwing en park mooi in elkaar laten overgaan
- Variatie in gevels en hoogte: getrapte en gelede gevels, een speels effect
- Herkenbaarheid van waar je woont, een duidelijk eigen adres
- Ga voor uitstraling die eigentijds is, niet quasi-oud
- Gebruik van houten gevels is hier passend
- Samenhang in het overall-beeld, maar met eigen identiteit per blok
- Groene accenten op en om de gebouwen: gezond wonen in het groen
- Kleuren geven levendigheid en sfeer
- Variatie ook in materiaalgebruik: hout, steen, natuurlijke materialen
- Zorgen voor (kosten) onderhoud bij groene gevels
- De woontorens mogen beeldbepalend zijn
- Maak van Vliertpoort echt een stadsentree, een poort naar de stad
- De woningnood in de stad is groot: de woontorens kunnen nog wel hoger
- Zorg voor collectiviteit en verbondenheid
- Voor de lange termijn is flexibiliteit in het woonprogramma cruciaal

THEMA: Mobiliteit, groen & water

- Een groene buurt weegt zwaarder dan de auto bij de deur parkeren
- Langzaam verkeer en gebruik fiets hebben prioriteit boven auto
- Het stadspark mag een ruigere, natuurlijke uitstraling hebben
- Wel parkeergelegenheid bij huis maken voor ouderen en invaliden
- Neem omliggende buurten mee in deelmobiliteit
- Verbetering bereikbaarheid station en onderling bereikbaarheid vanuit alle kwadranten
- Groen is de belangrijkste kwaliteit voor het wonen
- Zorgen over het effect op het grotere gebied: de verkeersveiligheid, de verbinding van de groene ecologische (bovenwijkse) structuren, overlast in de buurten door extra parkeren, meer verkeer op de ontsluitingswegen. Bij het maken van een groot nieuw woongebied als de Vliert zijn structurele aanpassingen in de omgeving zeer wenselijk.
- Betere en veiligere oversteekplaatsen voor fietsers: optimaliseren van de kruispunten
- Aanpakken Stadionlaan en oversteekpunten bij station en richting IJzeren Vrouw
- Zorg voor (ruimtelijk en sociaal) veilige routes naar het station en naar het parkeerhuis
- Versterking van groen en ecologie door verbindingen te maken met de Heinis, de IJzeren Vrouw en het IJzeren Kind
- Zorg dat het park echt een verbindende eenheid wordt voor het gehele gebied, nu is het vooral gericht op de stadsblokken en de omliggende wijk
- Het park en het plan als geheel moeten uitnodigen om naar buiten te gaan, om elkaar te kunnen ontmoeten
- Meer groen draagt bij een betere gezondheid voor bewoners en voor de stad

THEMA: Gezondheid, ontmoeten & voorzieningen

- Een actieve levensstijl is een belangrijke motivatie voor interesse in de wijk

- Voorzieningen delen met bewoners is prima, evenals voorzieningen in de plinten
- Voorbeelden plinten: gezondheidscentrum, supermarkt to go, buurtcafé/restaurantje, sportschool, dierenarts
- In het park is men enerzijds op zoek naar rust, maar liggen ook veel kansen voor sportieve en recreatieve activiteiten
- Aandacht voor meer functies rondom het station, zoals een buurtsuper. De huidige supermarkten in de buurten zijn al overbelast
- Ook zorgen over andere voorzieningen in de wijken die nu al overbelast zijn, zoals onderwijs, kinderopvang en zorgvoorzieningen
- Behoeftte aan voorzieningen voor ontmoeten, zoals een buurthuis, buurtkamer of kleinschalige (informele) horeca/werkplekken en bedrijvigheid zoals start-ups en atelierruimte in de plinten van de woonblokken
- Andere gemeenschappelijke/maatschappelijke voorzieningen voor ontmoeting zijn bijvoorbeeld: gezamenlijke keuken, logeerruimte, klusruimte, sportzaal, ambachtelijke winkels, buurt evenementen, dependance bibliotheek, wasbar, gezondheidscentrum
- Ontmoetingsplekken in of bij het park: prieel, paviljoen, kiosk, theetuin, beeldentuin, bloementuin, struinpad, gezamenlijke moestuinen, muziektent, bbq
- Actief in en om het park: wandelroute langs het watertje de Vliert, (natuur-, water-) speeltuin, tennisbaan, basketbalveld, skatepark, sporttoestellen, natuureducatie, atelierbaan, buitengym, buitenfitness, buitensportvoorzieningen (mogelijk samen met het Sportiom)
- Combineer voorzieningen: school, kinderdagverblijf, seniorenwoningen, gezondheidscentrum
- Verbinding met de bestaande buurten belangrijk: omwonenden moeten zich welkom voelen
- Bezie kansen voor samenwerking met omliggende scholen, de inzet van studenten (bv koken, groenvoorziening), informele werkplekken voor studenten
- Het groen is cruciaal voor gezondheid, ook tegen hittestress: zoveel mogelijk groen en water (pierenbadje, fontein) toevoegen in de openbare ruimte
- Ook de voorzieningen tegen het geluid van spoor en verkeer zo groen mogelijk maken
- Zorgvoorzieningen nodig voor de doelgroep senioren/ouderen

Bijlage 2: Inbreng Carolusbuurt herinrichting kruising Zandzuigerstraat /Bruistensingel

Onderstaand een bijdrage van vertegenwoordigers vanuit de Carolusbuurt

Op 3 september heeft een gesprek plaatsgevonden met een delegatie van de Carolusbuurt omtrent de ontwikkeling stadswijk de Vliert.

Wij hebben toen de afspraak gemaakt om te inventariseren wat, volgens onze wijk, de grootste verkeersknelpunten zijn. Deze hebben we inzichtelijk gemaakt in de bijgaande situatieschetsen.

Daarnaast hebben wij zelf suggesties gedaan qua verbetering.

We zijn ons bewust van het feit dat er is gesproken over het dilemma 'bomen', maar op de lange-termijn is dat een afweging die men wellicht zou moeten herzien. Zeker gezien het feit dat bomen kunnen worden herplant en aangeplant. En de grote meerwaarde zit in een stuk leefbaarheid van het gebied Station Oost voor de komende 100 jaar. Daarnaast gaan onze suggesties niet uit van het rooien van alle bomen. Daarom een 2de situatieschets van ons ter inspiratie.

Namens Carolus.



