

# Gebiedsvisie Omgevingsvisie Den Bosch

ECHO

RHO ADVISEURS



# Bossche wijken binnen de ring

*Levendige wijken klaar voor de toekomst*

5 augustus 2024

---

# Inhoud.

<b>1. Inleiding</b>	<b>4</b>
<b>2. Analyse</b>	<b>6</b>
2.1 Historische ontwikkeling	7
2.2 Thematische analyse	9
2.2.1 Leefbaarheid	11
2.2.2 Netwerken	20
2.2.3 Stadsbreed perspectief	24
2.3 Wijken en buurten	27
2.4 Kernopgaven	36
2.4.1 Opgaven voor een leefbare toekomst	37
2.4.2 Opgaven voor een bloeiende toekomst	39
2.4.3 Opgaven voor een duurzame toekomst	41
<b>3. Gebiedsvisie</b>	<b>44</b>
3.1 Van kernopgaven naar denkrichtingen	45
3.2 Denkrichtingen	47
3.3 Gebiedsvisiekaart	54
<b>4. Van visie naar uitvoering</b>	<b>56</b>
4.1 Handelingsperspectief	57
4.2 Vervolg	61

## Hoofdstuk 1

# Inleiding.

### Gebiedsvisie en de omgevingsvisie

In het proces op weg naar de Omgevingsvisie worden vier deelgebieden onderscheiden:

1. Brede binnenstad;
2. Wijken binnen de ring;
3. Wijken buiten de ring;
4. Buitengebied met de kernen.

Voor ieder deelgebied hebben we een eigen gebiedsvisie gemaakt. De gebiedsvisies worden als **bouwsteen** gebruikt bij het opstellen van de Omgevingsvisie voor de gemeente 's-Hertogenbosch. Iedere gemeente moet op basis van de Omgevingswet een gemeentebrede integrale Omgevingsvisie opstellen. Een Omgevingsvisie is alleen zelfbindend voor de opstellende gemeente. De Omgevingsvisie vormt het richtsnoer voor het eigen handelen van de gemeente. Bijvoorbeeld bij het stellen van prioriteiten, het nemen van (investerings)besluiten en bij het omgaan met initiatieven uit de samenleving die niet passen in het Omgevingsplan. Daarbij wordt ook het thematisch beleid en (wanneer relevant) ook specifiek gebiedsgericht beleid gebruikt. De gemeente kan gemotiveerd van de Omgevingsvisie afwijken.

De gebiedsvisies zijn één van de bouwstenen voor de Omgevingsvisie. Andere bouwstenen zijn bijvoorbeeld het Omgevingseffectrapport (OER), de resultaten van de participatie-activiteiten, het thematisch beleid en het concept Koersdocument uit 2022. Tzamen wordt al deze inbreng afgewogen en geïntegreerd. Een gebiedsvisie benoemt de opgaven voor het gebied en toont de wenselijke denkrichtingen voor de toekomst. Dit is gebaseerd op een analyse van het gebied, van data, van beleid en van de inbreng van ketenpartners, maatschappelijke partners, inwoners, ondernemers en andere betrokkenen.

In het **concept-Koersdocument** is de blik gericht op de gemeente als geheel en onze landelijke en regionale positie. Het Koersdocument schetst de Bossche waarden (identiteit) en de Bossche krachten (ambities) die verder versterkt dienen te worden. Ter voorbereiding op dit Koersdocument is een groot aantal participatie-activiteiten georganiseerd. Het Koersdocument vormde het startpunt voor de vier gebiedsvisies.

Dat de vier gebiedsvisies samen met andere inbreng gebruikt worden bij het opstellen van de Omgevingsvisie, betekent niet dat alle inhoud

rechtstreeks in de Omgevingsvisie overgenomen wordt. Soms zijn onderdelen niet te integreren, is er sprake van een te laag schaalniveau of zelfs van tegenstrijdigheid. De gebiedsvisies worden niet vastgesteld als onderdeel van de omgevingsvisie (maar zullen wel als losse bijlage in te zien zijn). De gebiedsvisies zijn dus niet zelfbindend voor de gemeente, zoals dat bij de Omgevingsvisie wel het geval is.

**De Bossche wijken liggen ideaal rondom de fraaie binnenstad van 's-Hertogenbosch. Vanaf de jaren '60 is de stad fors gegroeid. Dit leidde, anders dan de gebruikelijke historische groei (meer in buurtschappen) tot voor Bossche begrippen grote wijken. Dit heeft veel betekend voor de groei van de stad en dit maakte het ook voor veel mensen mogelijk zich in 's-Hertogenbosch te vestigen. In deze wijken aan de rand van het centrum wonen echte Bosschenaren met trots en binding met de stad. Tegelijkertijd staat hier voor Bossche begrippen de leefbaarheid het meest onder druk. In deze gebiedsvisie wordt verkend hoe de kracht van de wijken zo goed mogelijk kan worden benut en hoe de uitdagingen kunnen worden aangepakt. Deze gebiedsvisie biedt de inbreng vanuit het gebied voor de gemeentebrede Omgevingsvisie 's-Hertogenbosch.**

**Deze gebiedsvisie bestaat uit vier onderdelen. Na deze inleiding is het eerste inhoudelijke deel: een integrale analyse en antwoord op de vraag 'waar hebben we mee te maken?' De analyse beschrijft eerst de historische ontwikkeling, daarna de thematische analyse en vervolgens zoomen we in op de meer specifieke gebiedskenmerken (wijken en buurten). Tot slot komen als samenvatting van de analyse de kernopgaven aan bod. De voor de Bossche wijken geformuleerde opgaven laten zich niet 1:1 samenvoegen tot één visie. In hoofdstuk 3 worden vanuit de kernopgaven drie denkrichtingen geformuleerd die in samenhang de gebiedsvisie vormen. In dit derde hoofdstuk wordt het antwoord op de vraag 'wat we willen bereiken?' uitgewerkt. In het laatste hoofdstuk staat de vraag 'hoe willen we onze doelen bereiken?' centraal.**

### **Stand van de Bossche wijken binnen de ring**

De wijken in 's-Hertogenbosch binnen de ring doen het over het algemeen goed, maar we zien wel verschillen tussen de buurten. Ze hebben groene buurten, voorzieningen in elke buurt en een sterke sociale samenhang. Maar om de leefbaarste stad van Europa te worden, moet er nog wel wat gebeuren in deze wijken. Het verbeteren van de leefbaarheid is belangrijk voor de verdere ontwikkeling van 's-Hertogenbosch.

Alle wijken hebben te maken met vergrijzing. Dit leidt er ook toe dat huishoudens kleiner worden. Hierdoor worden voorzieningen, zowel maatschappelijke als commerciële, kwetsbaar. Dit kan ook de sociale samenhang verminderen, omdat voorzieningen vaak de plek zijn waar mensen elkaar ontmoeten.

De wijken hebben mooie parken en plassen. Maar als je goed kijkt, zie je dat deze groene gebieden niet heel gevarieerd zijn en niet uitnodigen tot gebruik. Ook zijn er veel onnodig verharde oppervlakten, wat in de zomer voor hitte kan zorgen en bij regen voor wateroverlast. Dit leidt tot extra problemen waar het riool gemengd is. Hier komt afvalwater en regenwater samen.

Door meer groen in de wijken te maken, kunnen we dit verbeteren. Door dit op goed zichtbare en toegankelijke plekken te doen en een dubbelfunctie te geven, ontstaat ook echt meerwaarde. Bijvoorbeeld voor klimaatbestendigheid: we kunnen dan beter het regenwater kwijt, het zorgt voor afkoeling in de zomer en de wijken worden prettiger om te wonen. Door het vergroenen in co-creatie te doen, ontstaat ook een grote betrokkenheid. Bijkomend voordeel is dat meer groen ook zorgt voor meer spontane ontmoetingen tussen mensen.

Veel huizen in de wijken zijn ouder, wat het moeilijk maakt om ze

energiezuinig te maken. In kwetsbare buurten kunnen mensen vaak niet zelf investeren in verduurzaming. Hier moet een aanpak per wijk of buurt helpen en moeten woningcorporaties hun huurders ondersteunen om 'energie-armoede' te voorkomen.

Tussen de wijken liggen bedrijventerreinen. Deze zijn goed bereikbaar via de A2 en A59 en belangrijk voor de economie en werkgelegenheid. Maar ze liggen tussen de woonwijken en de snelweg. De enige manier om te groeien is door intensiever of dubbel gebruik van ruimte. Dit kan door functies te verplaatsen naar andere delen van de stad. Het is belangrijk om in een groeiende stad ruimte te houden voor werkgelegenheid en eigen behoeften.

Dit is kort de stand van de Bossche wijken. In deze visie is een zorgvuldige analyse opgenomen, gebaseerd op onderzoek en gesprekken met de wijken. Hierin worden de genoemde punten verder uitgewerkt.

### **Dialogoog**

Deze visie is ontstaan door gesprekken met specialisten, bestuur, stakeholders en inwoners van de Bossche wijken. Deze dialoog laat zien wat centraal staat in deze visie. De inwoners van de Bossche wijken zijn belangrijk. Zij spelen een grote rol bij veranderingen en ontwikkelingen. De wijken zijn ook belangrijk voor de toekomstige ontwikkeling van 's-Hertogenbosch. Verdichting en intensivering van wonen en bedrijvigheid, verbindingen van stad en ommeland, en de structuur en ligging van groen en water zijn allemaal belangrijk. De toekomstige uitwerking van deze visie in concrete maatregelen moet antwoorden geven op maatschappelijke vragen en behoeften van de hele stad.

---

## Hoofdstuk 2

# Analyse.

Dit hoofdstuk geeft in de basis antwoord op de vraag ‘waar hebben we mee te maken?’ Het eerste deel van het antwoord bestaat uit een beschrijving van de identiteit en het ontstaan van de Bossche wijken binnen de ring. In de analyse worden onder andere de diverse leefbaarheidsthema’s onderzocht, wordt ingezoomd op de ruimte voor groen en water en worden de stadsbrede opgaven beschreven.

Vervolgens gaat de analyse in op de verschillende wijken / buurten en werkterreinen, zowel de kwaliteiten als de uitdagingen waarmee we van het verleden via het heden naar de toekomst gaan. Tot slot worden op basis van een analyse, trends en stadsbrede opgaven drie kernopgaven voor de Bossche wijken geformuleerd. Deze kernopgaven worden concreet door de uitwerking in 9 deelopgaven. De aandachtspunten voor dit gebied uit de leefomgevingsfoto (van de Omgevingseffect Rapportage) zijn hierin meegenomen. Hiermee ontstaat een compleet beeld waar we in de Bossche wijken binnen de ring mee te maken hebben.

## 2.1 Historische ontwikkeling

### Uitgestrekte landschappen: tot 1950

Het landschap rondom de stad 's-Hertogenbosch bestond lange tijd uit een moerasgebied waarin rivieren en waterlopen stroomden. Buiten de stadsmuren lagen de dorpen Orthen en Hintham. Orthen bestond al voor de stichting van de stad 's-Hertogenbosch in 1196, terwijl Hintham zich ontwikkelde tijdens de Middeleeuwen rond 1300. De gronden buiten de stadsmuren werden met de tijd steeds meer gecultiveerd. De moerassige gronden werden drooggelegd en benut voor landbouw. Deze transformatie van het landschap maakte het mogelijk om buiten de stadsmuren nieuwe gemeenschappen te ontwikkelen.

Aan het eind van de 19e eeuw en in de eerste helft van de 20e eeuw zijn de eerste uitbreidingen buiten de binnenstad planmatig gebouwd. Door de ligging in moerassig gebied was het nodig flinke ophogingen te realiseren om deze wijken te kunnen bouwen. De aanleg van nieuwe woonwijken vereiste uitgebreide infrastructurele aanpassingen om de grond bouwrijp te maken. Zo ontstonden bijvoorbeeld de plassen Het IJzeren Kind en de IJzeren Vrouw, die in de jaren '30 werden gegraven en later werden ingericht voor recreatie.

### Historische kaartenreeks (bron: Topotijdreis)

**Figuur:** historische kaart 1900



### Grote groei: 1950-1990

Na de Tweede Wereldoorlog groeide het aantal inwoners van 's-Hertogenbosch sneller. Begin jaren '60 vroeg dit om een uitbreiding van het stedelijk gebied. Het was niet langer mogelijk om alle inwoners binnen de historische stadsmuren te huisvesten. 's-Hertogenbosch wilde op dat moment een einde maken aan de opzet van wijken in de vorm van clustering van kleine woonbuurten, geordend door parochies en verspreid over de stad. In 1964 werd het nieuwe structuurplan gepresenteerd.

Het structuurplan voorzag in uitbreidingen van woon- en werkgebieden tot ver in de jaren '90 van de 20ste eeuw. Voor het eerst werd een gedegen onderbouwd woningbouwprogramma gepresenteerd met een vooruitblik op de middellange periode van 25 jaar. Zo werd de toekomstige ruimtebehoefte aan wonen, werken en recreëren voor de verre toekomst en een sterk verbeterde hoofdwegenstructuur in kaart gebracht.

**Figuur:** historische kaart 1950



### Grootschalige wijkontwikkeling

Het gebied rondom de binnenstad is van oudsher een drassig moerasgebied, niet ideaal om woningen op te bouwen. Om de aanleg van de woonwijken toch mogelijk te maken, moest de grond drooggemaakt worden en moesten terreinen worden opgehoogd. Door de schaalvergroting ontstonden er onafhankelijk van de binnenstad functionerende wijken met een eigen voorzieningenniveau. Men dacht het gemeenschapsgevoel te kunnen stimuleren door een hiërarchische opbouw van de wijk, door duidelijke afgrenzing van andere wijken en door alle andere activiteiten dan wonen zoveel mogelijk samen te brengen op een centraal punt.

### Woningbouw en woningtypen

De grote behoefte aan woningen is terug te zien in plannen uit deze periode. Het is gericht op snelle productie door de herhaling van woningtypen (seriematige woningbouw), de rechtlijnige opzet en uniformiteit. De overheid gaf woningcorporaties een centrale rol bij het oplossen van de woningnood. De Nederlandse samenleving was traditioneel: je woonde bij je ouders, totdat je ging trouwen. Daarna verhuisde je samen met je partner naar een eengezinswoning. Dit soort type woningen werden daarom veel gebouwd. Deze periode kenmerkt zich door de grootschalige bouw van eengezinswoningen, vaak in rijtjes, om snel in de grote vraag naar woonruimte te voorzien.

**Figuur:** historische kaart 1965



### Voorzieningen en infrastructuur

In de jaren '60 en '70 bloeide de verzorgingsstaat op. Er was veel aandacht voor publieke gezondheidszorg, onderwijs en maatschappelijke voorzieningen. Dit is terug te zien in de wijken. In de wijken zijn veel scholen te vinden. Voorzieningen zijn bij elkaar gebracht op centrale plekken in de wijk, goed toegankelijk met de auto. In deze jaren nam de welvaart toe. Steeds meer mensen konden het zich veroorloven om een auto te kopen. In de stad moest ruimte komen voor dit vervoersmiddel. Er werden wegen aangelegd met veel ruimte voor de auto en bij voorzieningen kwamen grote parkeerplaatsen. De wijken zijn ontworpen met brede straten en voldoende parkeergelegenheid om aan de groeiende vraag naar autogebruik te voldoen.

### Werkterreinen en migratie

In die snelle groei zijn ook de werkterreinen ontstaan waarbij aanvankelijk het accent op de maakindustrie lag en in de jaren '70 ook de eerste arbeidsmigranten zich in de wijken vestigden. Deze terreinen boden werkgelegenheid aan de groeiende bevolking en speelden een belangrijke rol in de economische ontwikkeling van de stad.

### 1990-nu

De plannen die in de jaren '60 zijn opgesteld keken vooruit tot ongeveer 1990. Maar dat betekende niet dat de wijken daarna 'uitontwikkeld' waren. Zo werden Carolus De Herven en Orthen Links geherstructureerd. Aan de grote bouwspurt kwam in dit gebied echter wel een einde. De fysieke aanpassingen kwamen vooral voort uit veranderingen in maatschappelijke behoeften: nieuwe winkels en voorzieningen, ander type bedrijvigheid.

### Verkleuring en mobiliteitsbehoefte

De laatste 30 jaar is er vooral sprake van een verkleuring van de centra en werkterreinen en een toenemende mobiliteitsbehoefte. Voor de grote opgaven die op 's-Hertogenbosch afkomen (woningnood, leefbaarheid, energie, klimaat) is voor de bestaande woonwijken en werkterreinen een nieuwe aanpak nodig. Deze periode kenmerkt zich door een toenemende diversiteit in de bevolkingsamenstelling en een groeiende vraag naar duurzame mobiliteitsoplossingen.

### Historische ontwikkeling en gebiedsindeling

De historische kaartenreeks laat zien dat de woongebieden in 's-Hertogenbosch redelijk zelfstandig zijn ontwikkeld. Per gebied wordt aan een afronding gewerkt en zijn er weinig onderlinge structuren gepland. Dit heeft geleid tot een zekere mate van isolatie van de verschillende woongebieden. Elke wijk functioneert als een zelfstandige eenheid, met eigen voorzieningen en infrastructuur, wat de onderlinge samenhang binnen de stad beperkt.

In de komende jaren zullen verdere ontwikkelingen in de wijken noodzakelijk zijn om te voldoen aan de groeiende en veranderende behoeften van de bevolking. Dit vraagt om een integrale aanpak die rekening houdt met de historische context, de huidige situatie en de toekomstige uitdagingen op het gebied van wonen, werken, mobiliteit en duurzaamheid.

## Historische kaartenreeks (bron: Topotijdreis)

**Figuur:** historische kaart 1975



**Figuur:** historische kaart 1985



**Figuur:** historische kaart 2024





## 2.2 Thematische analyse

Het is duidelijk dat de Bossche wijken en werkterreinen belangrijk zijn omdat vele Bosschenaren er wonen en werken. Dit is van grote waarde voor de stad.

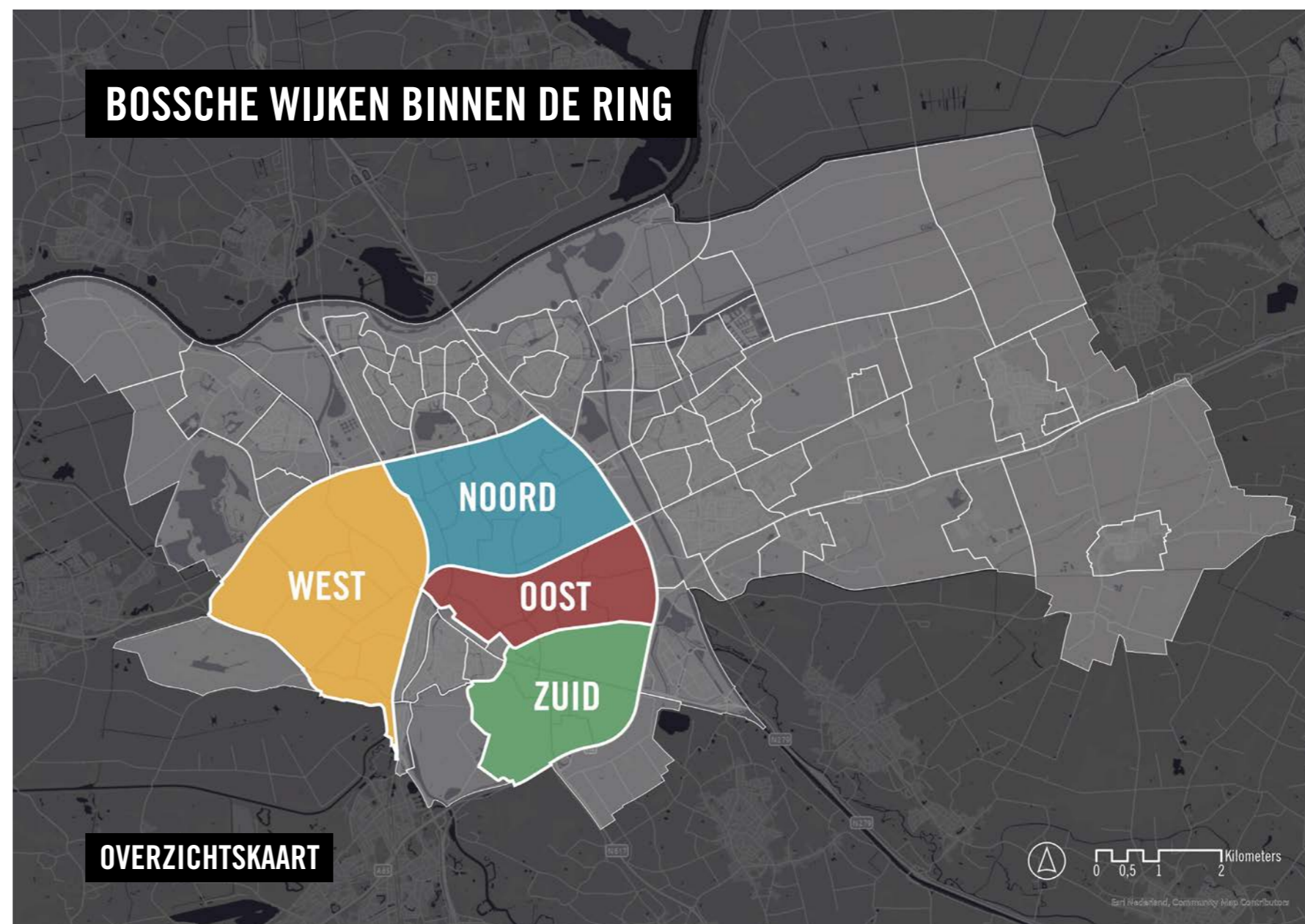
Na de beschrijving van het ontstaan van de Bossche wijken rondom het centrum onderzoeken we themagewijs waar mogelijke knelpunten liggen en welke trends we zien en hoe we in de wijken kunnen omgaan met de thema's die de komende decennia belangrijker worden.

Centraal thema in de Bossche wijken binnen de ring is leefbaarheid. In het koersdocument is hier een grote ambitie op uitgesproken: leefbaarste gemeente van Europa).

In de analyse onderzoeken we de leefbaarheid van de Bossche wijken aan de hand van diverse thema's, zowel de kwantitatieve als de kwalitatieve kant. Het gaat om de woningvoorraad, de verandering in woningbehoefte en het gebruik van voorzieningen en openbare ruimte. De werkgebieden en werkgelegenheid hangen ook samen met de leefbaarheid en hebben een belangrijke plek in deze thematische analyse.

Belangrijke netwerken van verkeer, groen en water worden geanalyseerd vanuit de structurerende functie.

Wat de verstedelijkingsopgave van de stad en de energietransitie betreft zijn er onvermijdelijk veranderingen die op de wijken afkomen. We analyseren wat dat voor de Bossche wijken betekent.



**Figuur:** overzichtskartaal Bossche wijken binnen de ring



Figuur: foto winkelcentrum De Helftheuvel

## 2.2.1 Leefbaarheid

### Woningbehoefte

#### Woningvoorraad

Doordat de wijken in één tijdperiode zijn ontwikkeld, is het aanbod van woningen eenzijdig. Een groot deel van de woningen bestaat uit eengezinswoningen. De vraag naar woningen is in ieder geval veel diverser maar er is weinig ruimte voor doorstroming. Het ontbreekt aan kwalitatieve woningen voor diverse doelgroepen.

De bestaande voorraad is niet snel aan te passen. Het is daarom goed om te kijken hoe woningen levensloop-bestendiger (met bijvoorbeeld zorg aan huis) kunnen worden of voor andere doelgroepen geschikt te maken zijn.

#### Vergrijzing

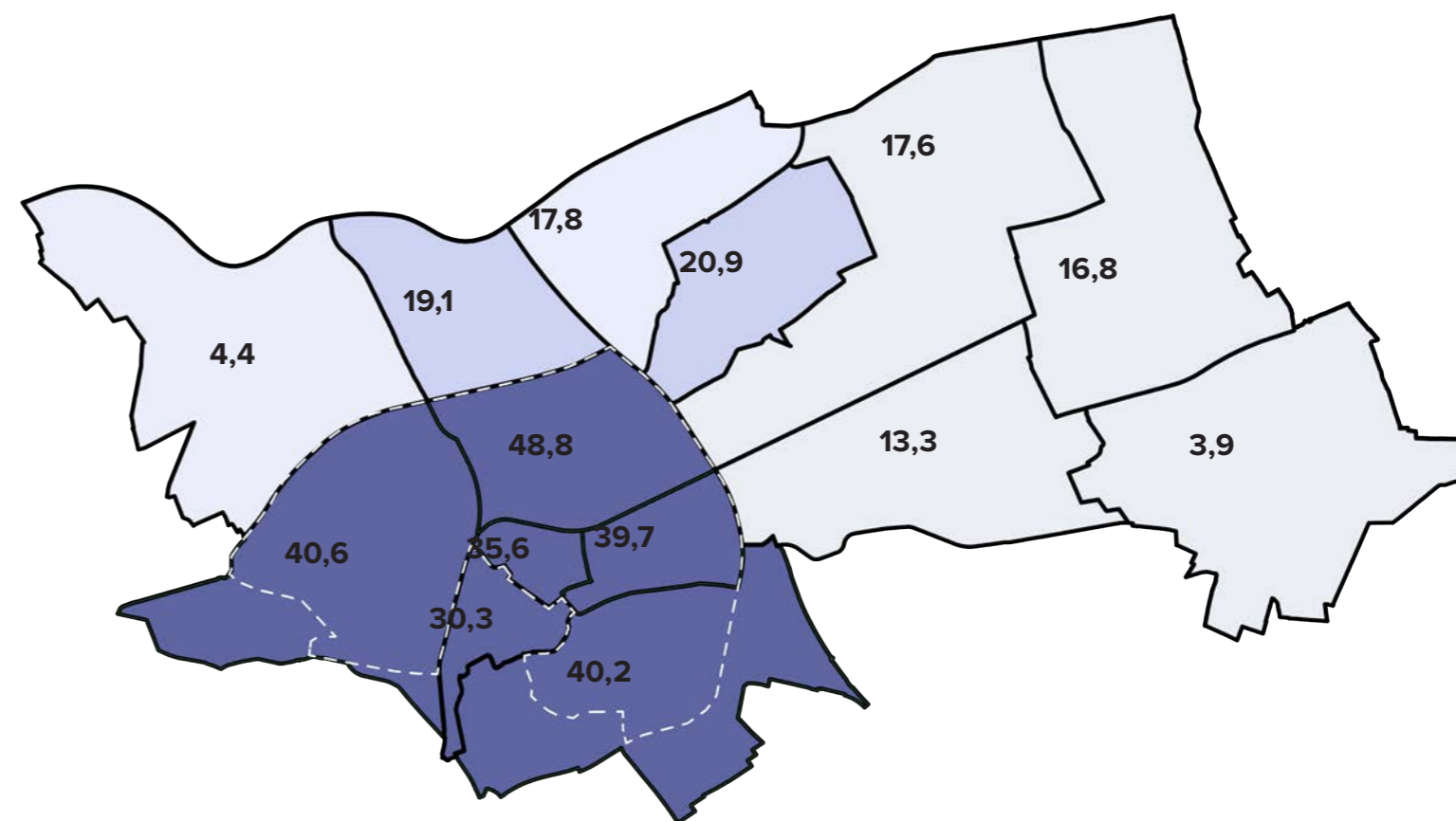
De leeftijdsopbouw van onze bevolking ziet er over 15 jaar heel anders uit. Er is in de Bossche wijken sprake van vergrijzing en ontgroening. Het aantal 65-plussers neemt behoorlijk toe, het aantal 80-plussers zelfs explosief. Als gevolg van het eenzijdige woningaanbod maakt de vergrijzing de scheve situatie tussen woningbehoefte en woningaanbod groter. In Zuid is het meest sprake van vergrijzing, hier is het percentage boven de 65 jaar 25% t.o.v. het gemiddelde van de stad 18%.

#### Doorstroming

Daarnaast zijn er veel sociale huurwoningen in vergelijking met de rest van de gemeente. Er is daarom weinig diversiteit in het aanbod, terwijl de vraag structureel aan het veranderen is.

Er is een diverser aanbod nodig zowel in prijsklasse als in woningtype om doorstroming op gang te helpen en eengezinswoningen en sociale huurwoningen beschikbaar te krijgen voor de juiste doelgroep.

In alle wijken is sprake van een behoefte aan doorstroming. Doorstroming binnen de wijk is gewensd maar lastig door het bestaande woning aanbod en het grote aandeel sociale woningbouw.



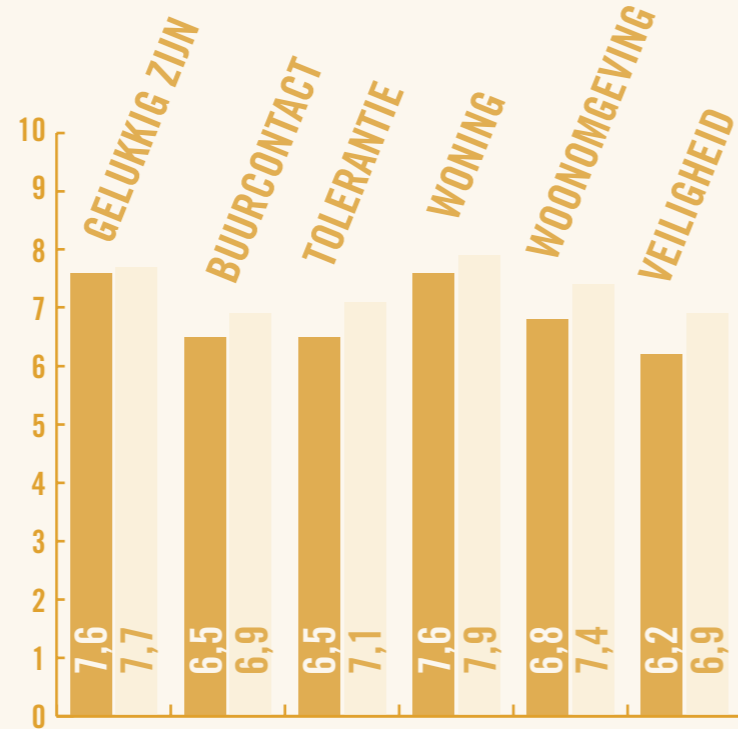
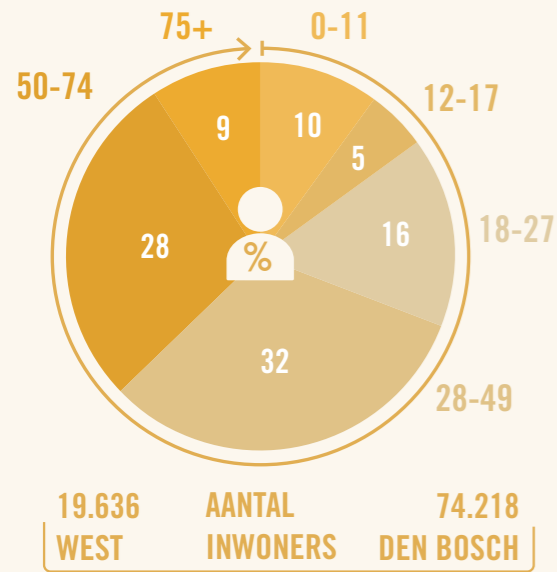
**Figuur:** relatieve hoeveelheid corporatiewoningen (sociale woningen) per wijk

• Onderstaande analyses gaan over de hele wijk, per buurt is het beeld een stuk diverser

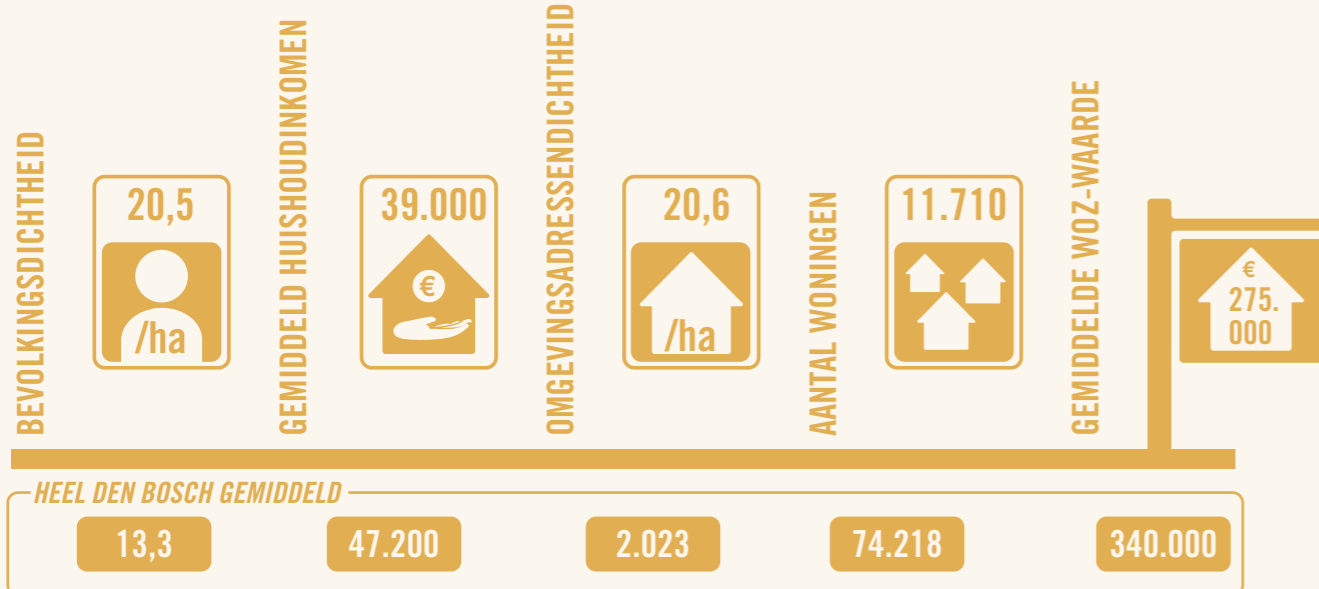
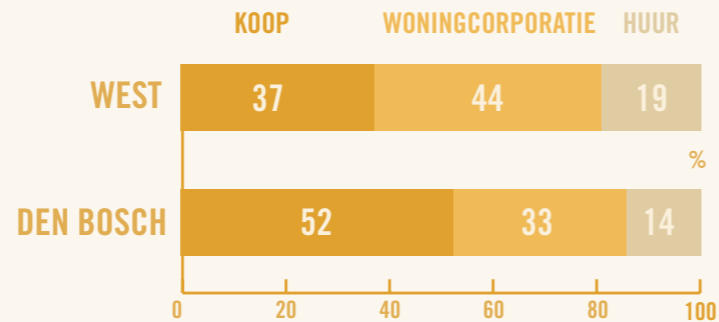
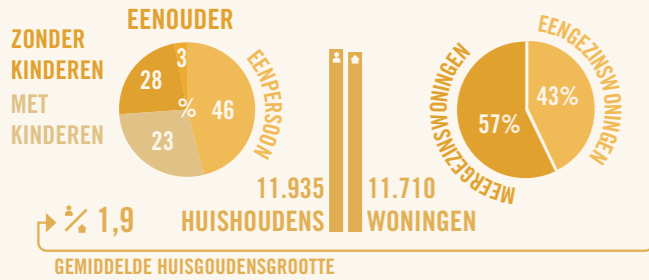


**TEVREDENHEIDS RAPPORT**  
WEST  
DEN BOSCH

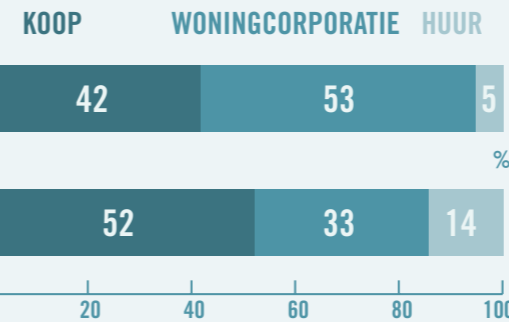
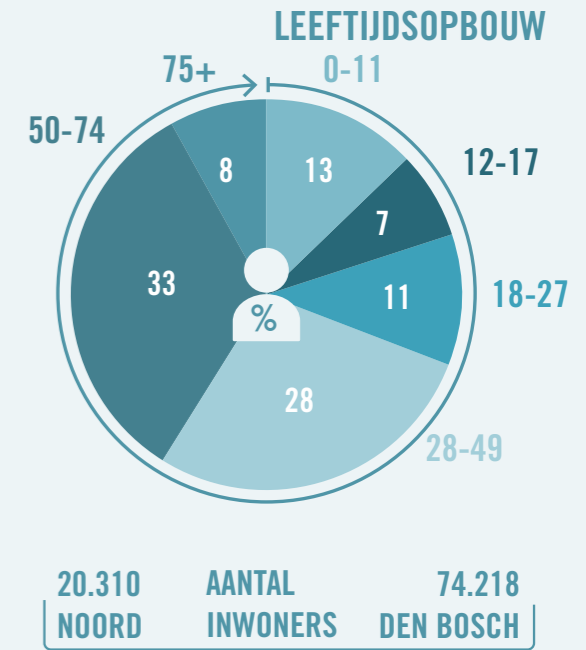
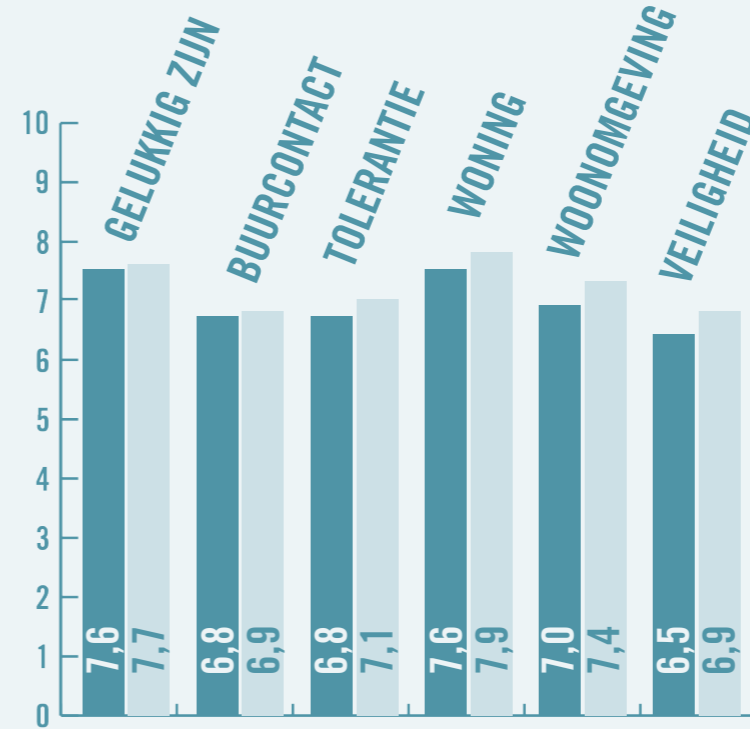
**LEEFTIJDOPBOUW**



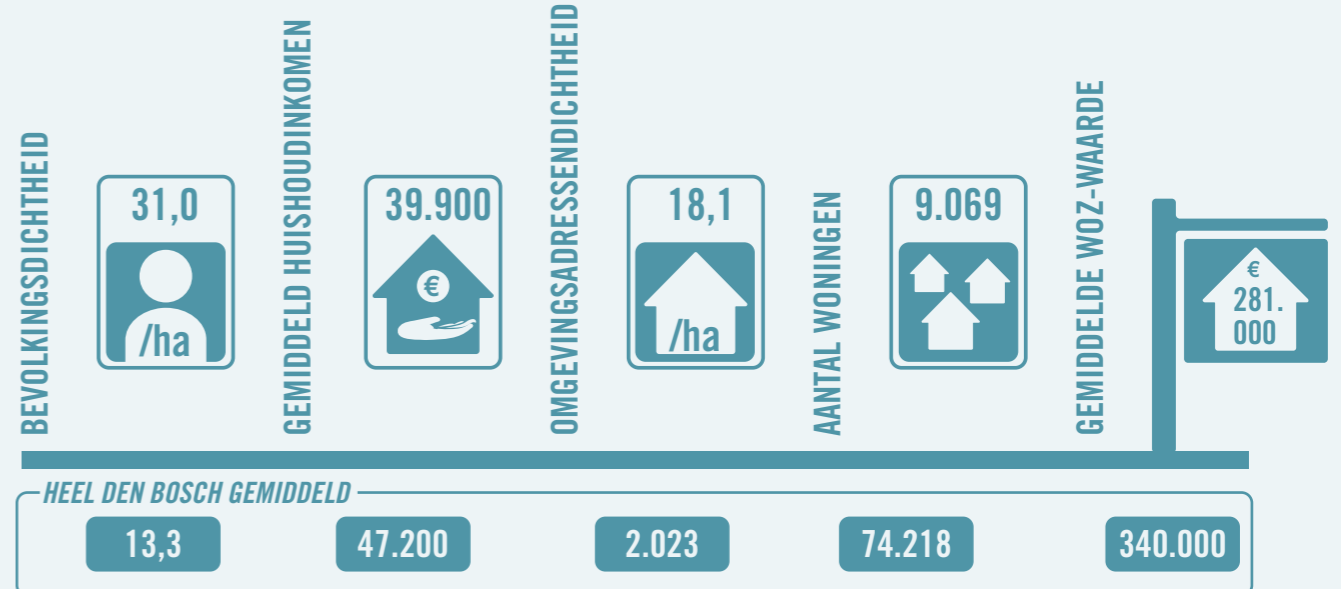
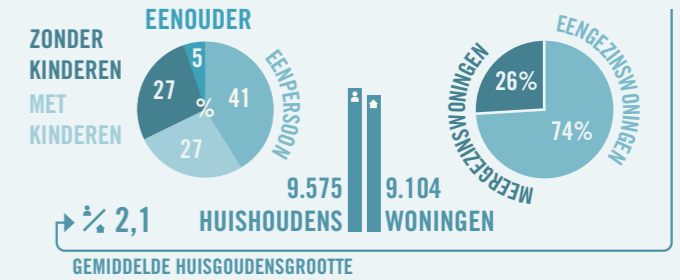
**GEZINSSAMENSTELLING VS WONINGVOORRAAD**



**TEVREDENHEIDS RAPPORT**  
NOORD  
DEN BOSCH



**GEZINSSAMENSTELLING VS WONINGVOORRAAD**

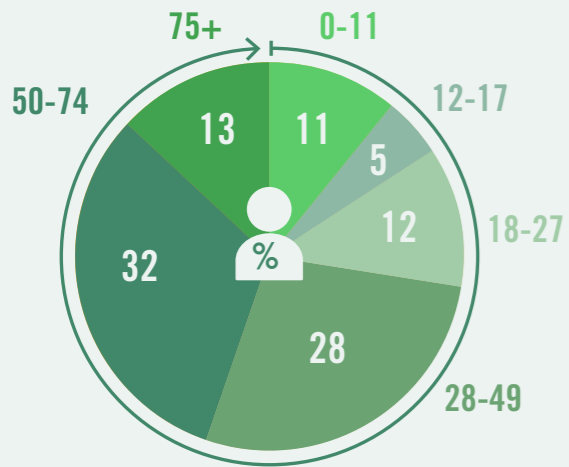


• Onderstaande analyses gaan over de hele wijk, per buurt is het beeld een stuk diverser



**ZUID**

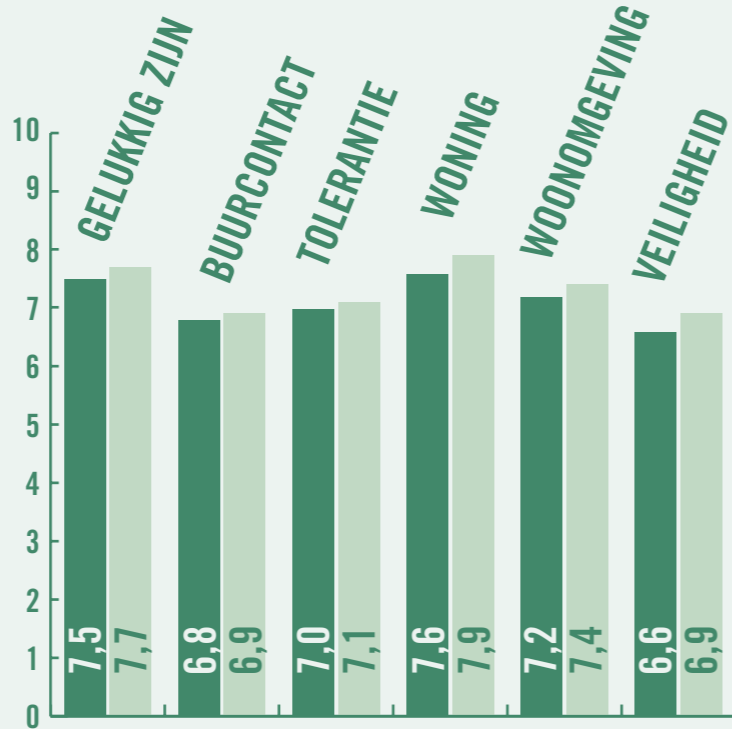
**LEEFTIJDOPBOUW**



12.430 AANTAL INWONERS 74.218 DEN BOSCH

**TEVREDENHEIDS RAPPORT**

**ZUID DEN BOSCH**

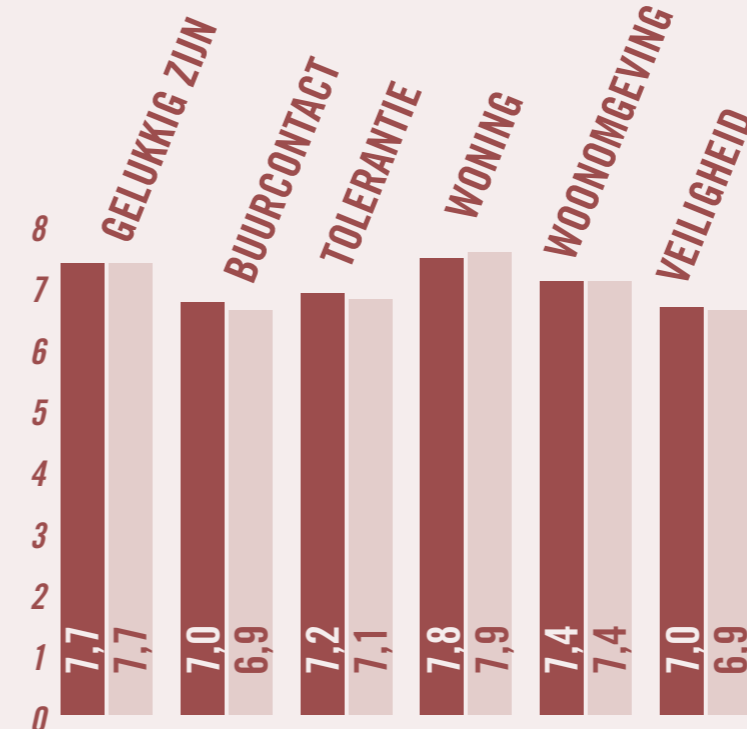


**OOST**

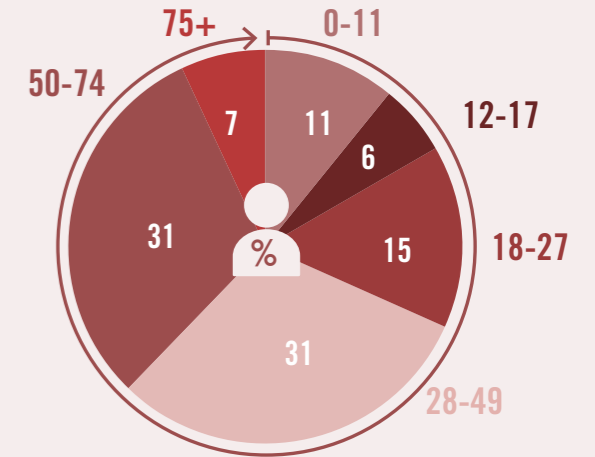
\*MUNTEL/VLIERT + GRAAFSEBUURT

**TEVREDENHEIDS RAPPORT**

**OOST DEN BOSCH**

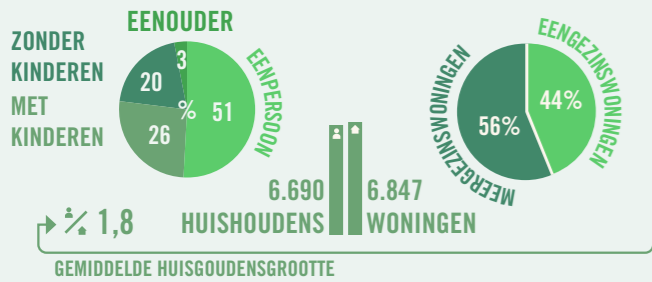


**LEEFTIJDOPBOUW**

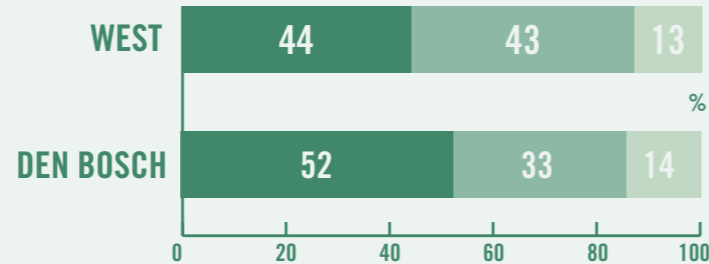


21.300 AANTAL INWONERS 74.218 DEN BOSCH

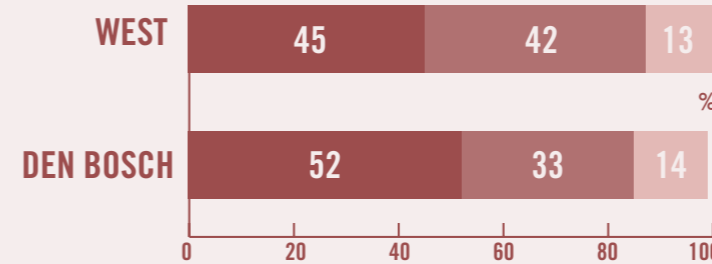
**GEZINSSAMENSTELLING VS WONINGVOORRAAD**



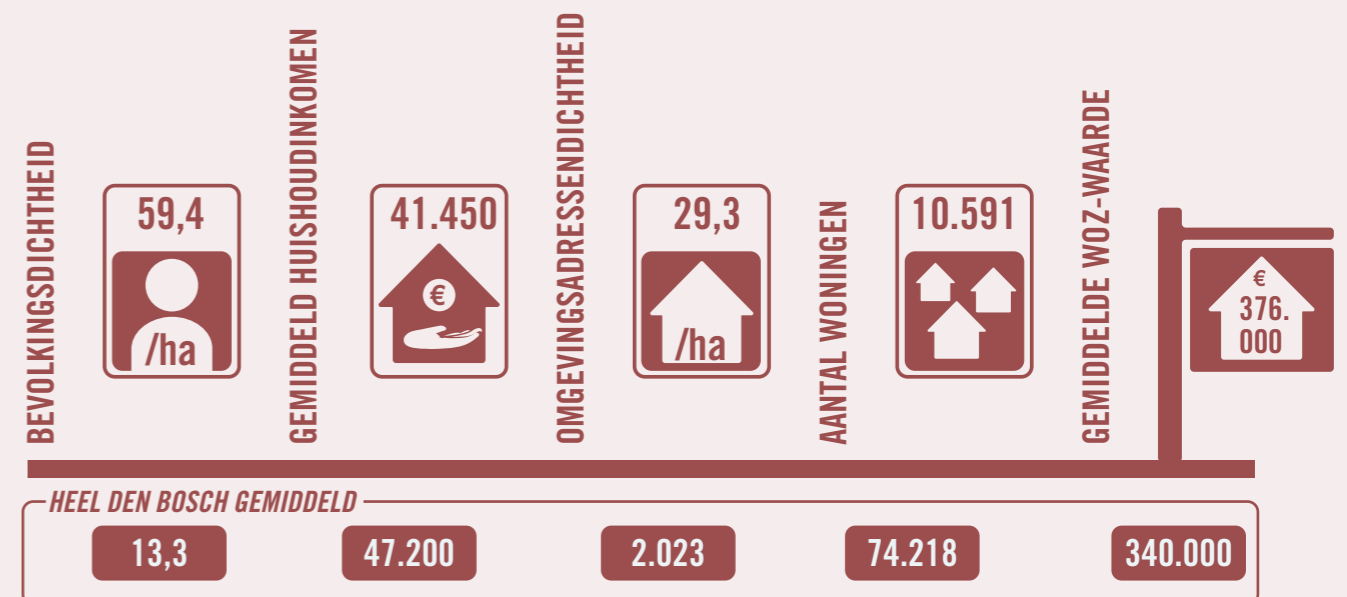
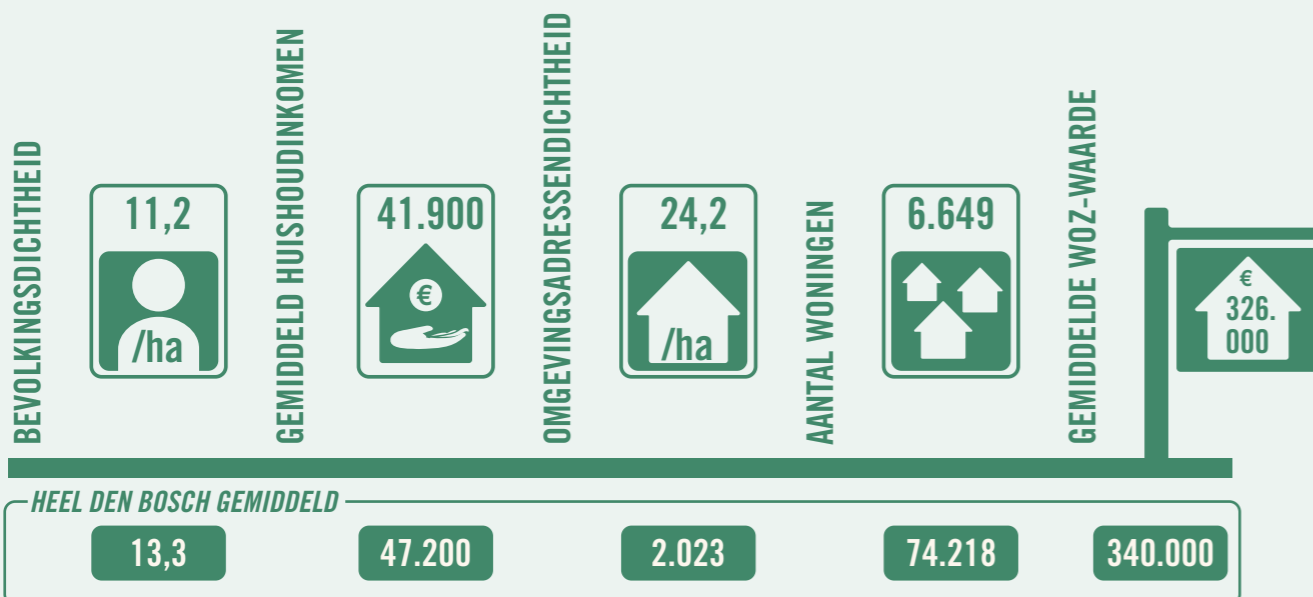
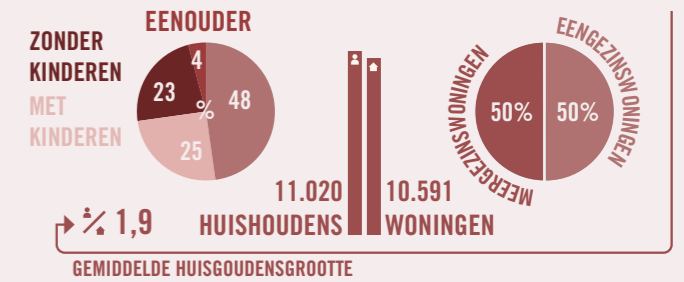
KOOP WONINGCORPORATIE HUUR



KOOP WONINGCORPORATIE HUUR



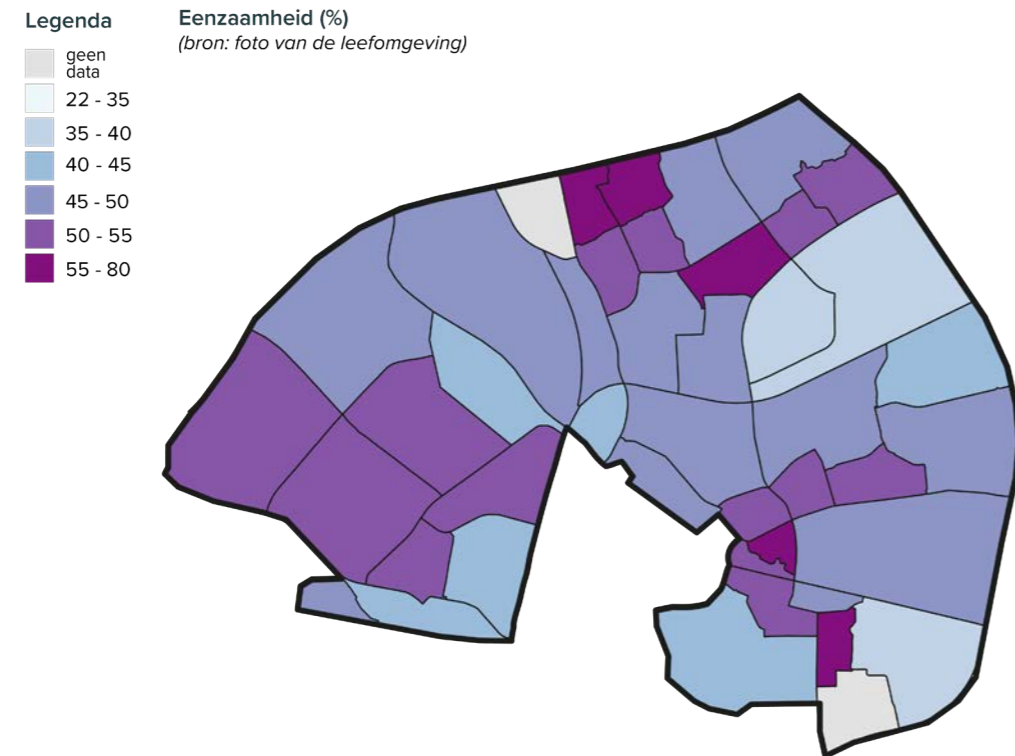
**GEZINSSAMENSTELLING VS WONINGVOORRAAD**



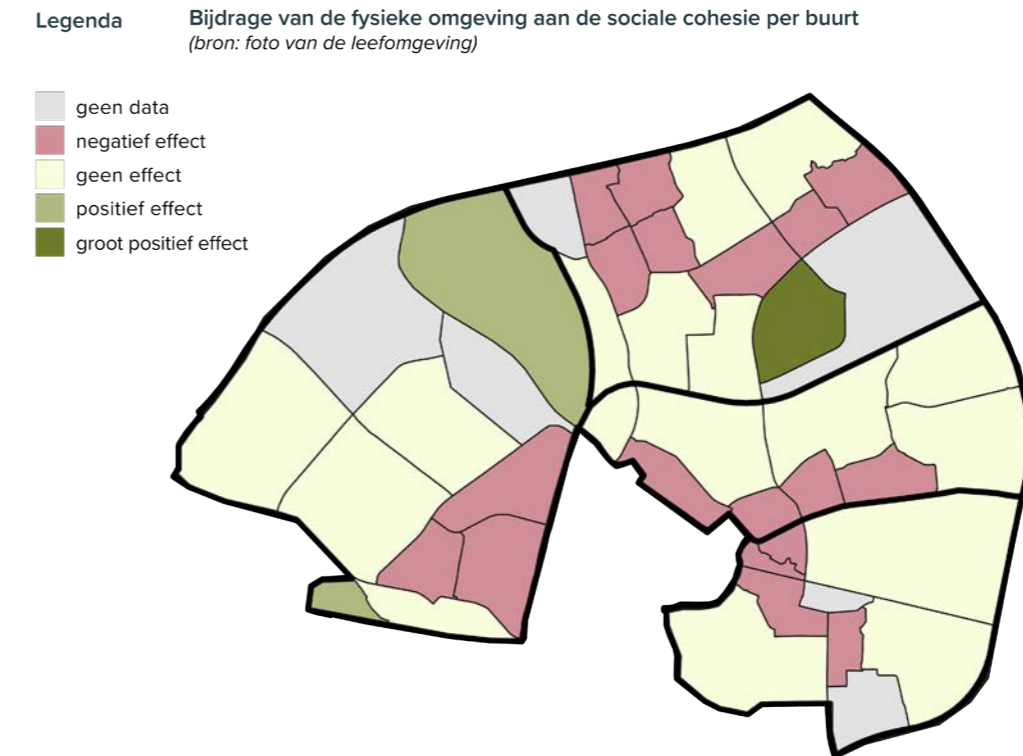
## Leefbaarheidsthema's

(bron: foto van de leefomgeving)

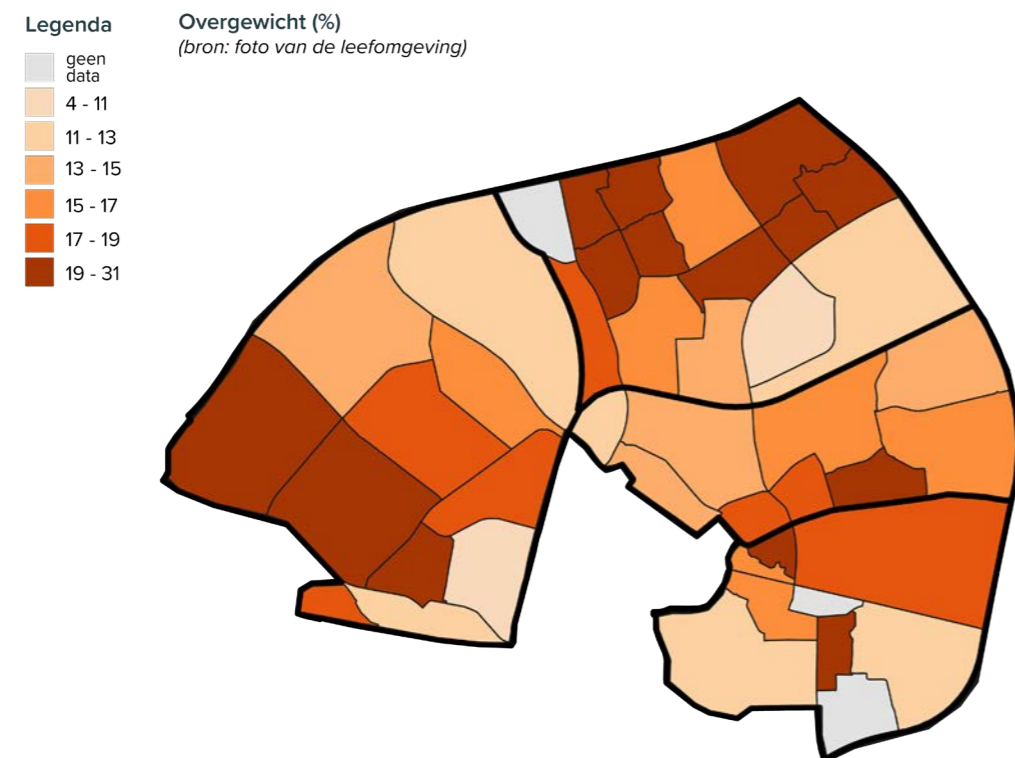
**Figuur:** buurten met een verhoogd percentage inwoners dat zich eenzaam voelt



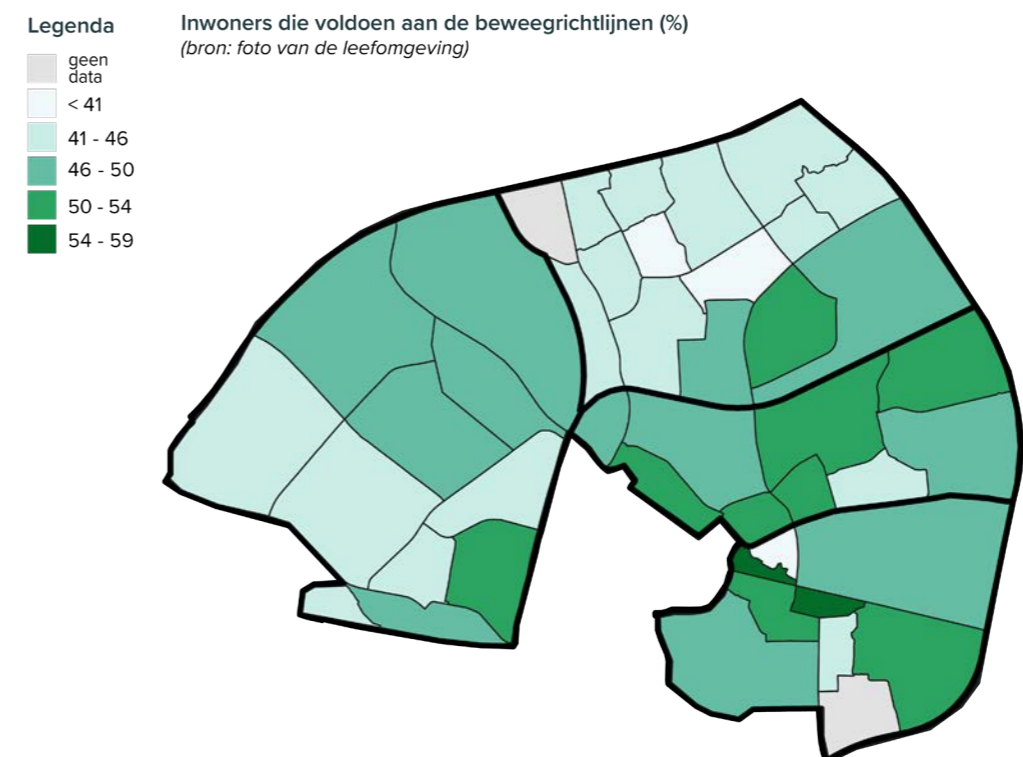
**Figuur:** mate waarin bewoners een gebrek aan sociale cohesie ervaren in hun buurt



**Figuur:** ernstig overgewicht per buurt



**Figuur:** mate waarin de buurten voldoen aan beweegrichtlijnen



## Sociaal-maatschappelijke kwaliteit

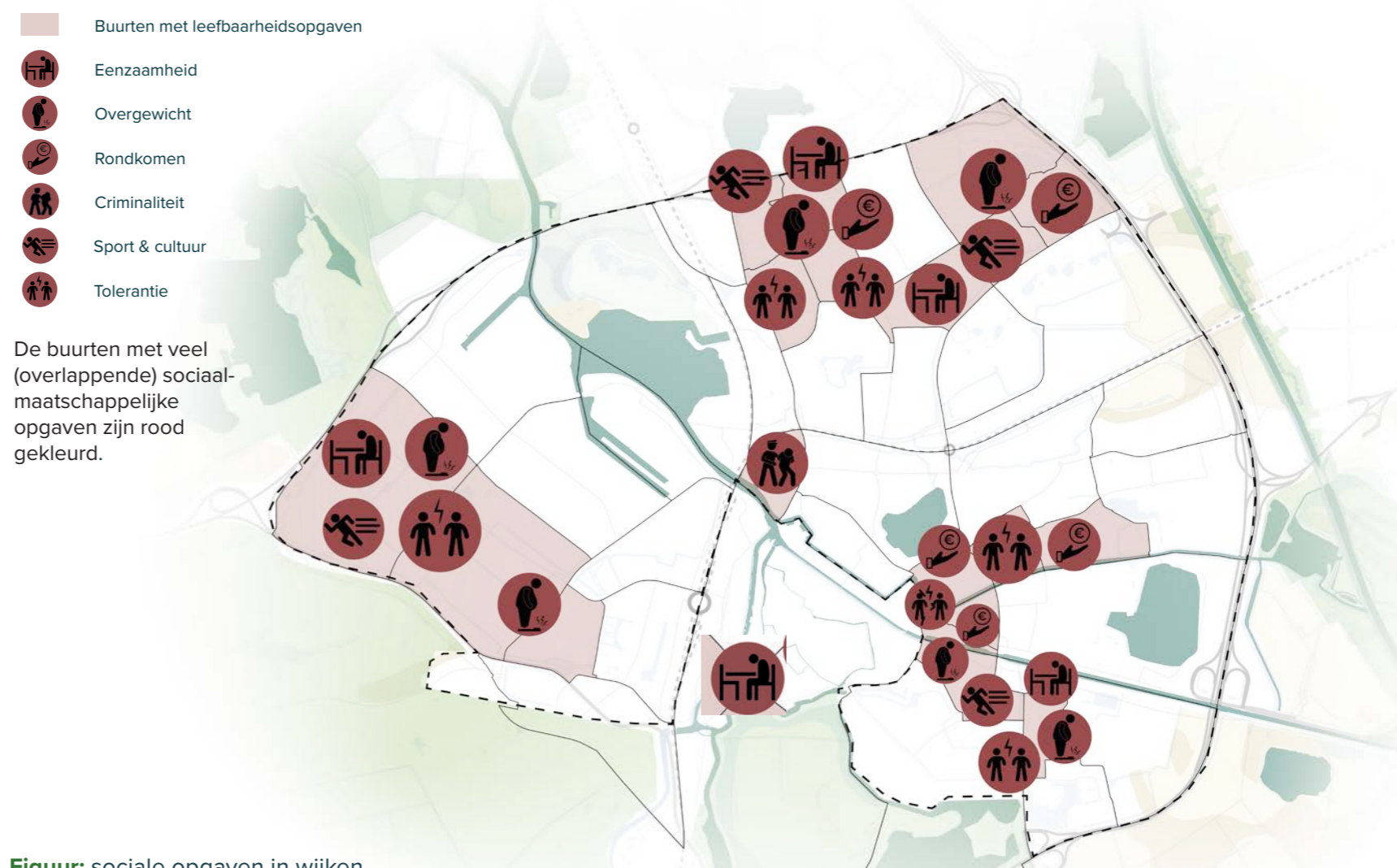
Het eenzijdige aanbod en de inmiddels verouderde woningvoorraad heeft ook geleid tot andere leefbaarheids-opgaven in de Bossche wijken: eenzaamheid, overgewicht

In de Bossche wijken zien we over de breedte een optelsom van sociaal-maatschappelijke uitdagingen:

- Veel bewoners hebben een laag tot middeninkomen. Dit beperkt hun financiële mogelijkheden voor woningonderhoud en verduurzaming en zorgt er ook voor dat inwoners niet kunnen meedoen aan culturele activiteiten of sport wat sociale cohesie juist zou kunnen bevorderen.
- Daarnaast is er een hoger werkloosheidspercentage vergeleken met andere delen van de stad, wat de sociaal-economische situatie verder onder druk zet.
- Het opleidingsniveau ligt gemiddeld lager in deze wijken. Dit heeft invloed op de werkgelegenheidskansen en economische vooruitzichten van de bewoners.
- De perceptie van veiligheid is in sommige wijken laag, wat de sociale cohesie en leefbaarheid negatief beïnvloedt.

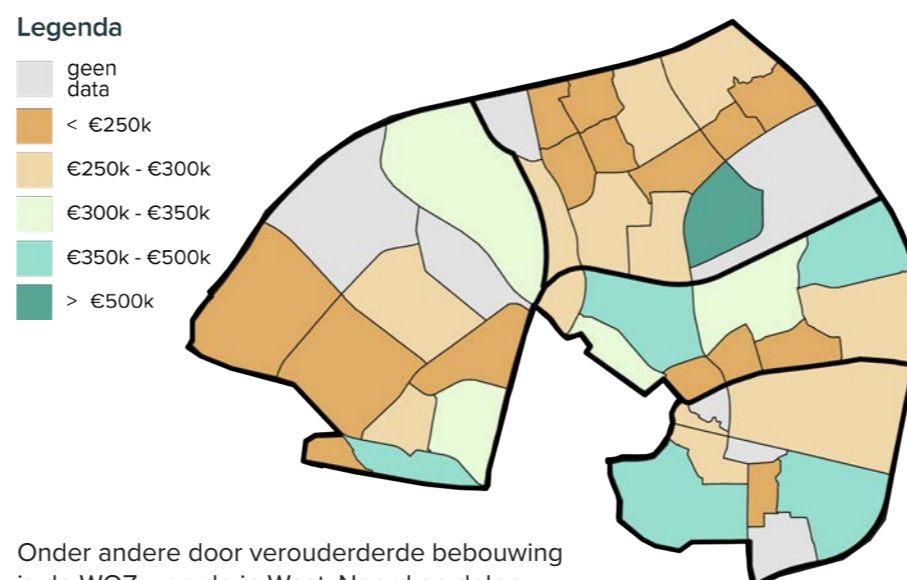
Het eenzijdige aanbod en de bevolkingssamenstelling hebben geleid tot andere leefbaarheidsopgaven in de Bossche wijken: eenzaamheid, overgewicht veel mensen die roken, alcoholgebruik, energie armoede. De opgave ligt in de Bossche wijken daarom vooral ook in het tegengaan van een potentiële sociale en economische tweedeling. De verschillen tussen de welvarende binnenstad en de leefbare groene wijken en kernen buiten de ring aan de ene kant en de Bossche wijken aan de andere kant zijn te groot. Als we niks doen worden die verschillen alleen maar groter.

Daarom moeten ontwikkelingen in het fysieke domein bekeken worden vanuit het perspectief van sociaal-maatschappelijke vraagstukken en effecten. Oftewel: het beleid voor de fysieke leefomgeving moet een positief resultaat opleveren voor de sociaal-maatschappelijke uitdagingen van de Bossche wijken.



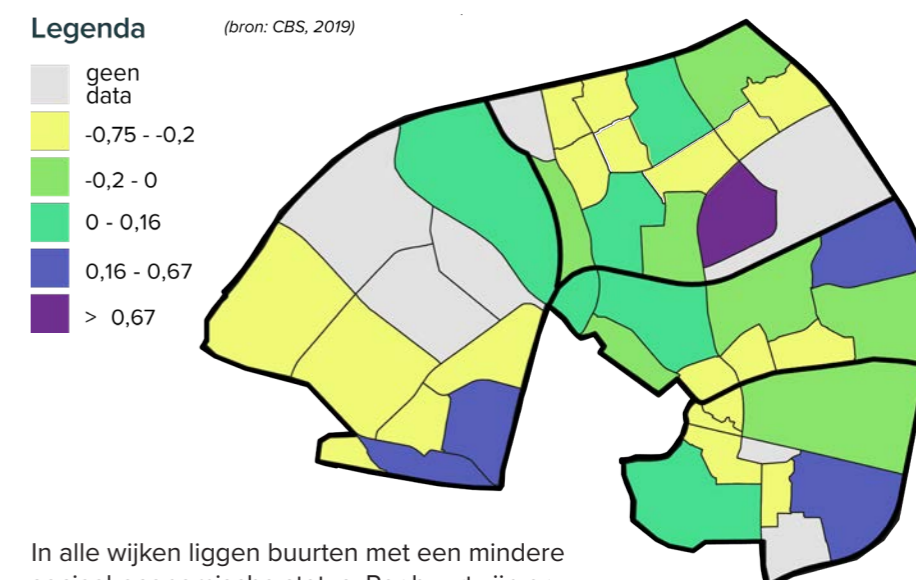
**Figuur:** sociale opgaven in wijken

**Figuur:** WOZ-Waarde per buurt



Onder andere door verouderde bebouwing is de WOZ-waarde in West, Noord en delen van Graafsepoort (oost) lager dan in de andere buurten.

**Figuur:** sociaal-economische status



In alle wijken liggen buurten met een mindere sociaal-economische status. Per buurt zijn er accentverschillen (zie ook uitwerking per wijk).

#### *Voorzieningen eenzijdig en kwetsbaar*

Bij de ontwikkeling van de Bossche wijken is ook goed nagedacht over de voorzieningen. Er zijn winkelcentra die vooral zijn gericht op detailhandel, en weinig andere voorzieningen bevatten. Van centra in wijken wordt tegenwoordig meer gevraagd. Het hele gebruik is veranderd.

Aan de andere kant zijn maatschappelijke voorzieningen kleinschalig/zelfstandig wat ze kwetsbaar maakt. Over het algemeen geldt hierbij hetzelfde als voor het woningaanbod. Door meer diversiteit worden de centra sterker. Clustering en verbreding van hun aanbod kan deze centra beter maken. Woningbouw toevoegen zal dit versterken.

De centra zijn ontworpen met het oog op functiescheiding en autogebruik. Dit verstoort nu een kwalitatieve aanhechting tussen wijk en centra. Het is belangrijk om te investeren in goed bereikbare wijkcentra in elke wijk zodat voor iedereen de centra toegankelijk zijn. Hierbij ligt de focus op kwalitatieve openbare ruimte ingericht voor de fietser en voetganger.

#### *Levendigheid*

In wijk centra is het dus raadzaam verschillende type voorzieningen zoals sport, cultuur, commerciële en zorg voorzieningen te combineren. Deze combinatie biedt ook kansen op plekken waar verschillende doelgroepen elkaar tegen kunnen komen. De verschillende functies hebben verschillende openingstijden waardoor er van 07.00 tot 22.00 mensen op straat zijn.

De Bossche wijken staan voor diverse sociaal-maatschappelijke uitdagingen. Door gerichte interventies en investeringen in de woningkwaliteit, sociale cohesie, werkgelegenheid en veiligheid kunnen deze wijken worden getransformeerd tot leefbare en veerkrachtige gemeenschappen. Samenwerking tussen bewoners, lokale overheid en maatschappelijke organisaties is hierbij essentieel.



**Figuur:** foto entree winkelcentrum De Helftheuvel



## Bouwkundige staat

### Openbare ruimte

De inrichting in de buurten is verouderd. Bij de aanleg van de wijken stond de auto centraal en werden functies gescheiden, wat heeft geleid tot veel verharding.

Ook is de openbare ruimte niet overal goed onderhouden, en de inrichting sluit niet aan bij het gewenste gebruik, ecologie en groenambities.

De samenleving is diverser geworden en er is behoefte aan een transitie naar lopen en fietsen als leidende manieren van verplaatsen, meer gemengde functies voor levendigheid en minder verharding om ruimte te maken voor groen en water. Dit helpt ook bij het opvangen van klimaatverandering.

In de buurten kan wateroverlast ontstaan bij hevige regenval en hitteoverlast bij langdurig heet weer. Om dit aan te pakken en ruimte te bieden voor ontmoeting en beweging, is transformatie van de openbare ruimte nodig (zie ook bestaand beleid gebiedspaspoorten groen- en klimaatbestendig).

### Verouderde Woningen

De voor het grootste deel naoorlogse bouw in de Bossche wijken kenmerken zich vaak door snelle en grootschalige woningbouwprojecten. De focus lag destijds meer op kwantiteit dan op kwaliteit, wat resulteerde in woningen die vaker onderhoud nodig hebben en minder energie-efficiënt zijn.

De woningen zijn niet aangepast aan de veranderende bevolkingssamenstelling, zoals meer alleenstaande ouderen, jongeren en samengestelde gezinnen.

Renovatie en onderhoud vragen in de Bossche wijken relatief grote ingrepen. Zowel boven als onder de grond moet na 60-70 jaar fors worden geïnvesteerd (zie ook de kaart met kwetsbare funderingen).

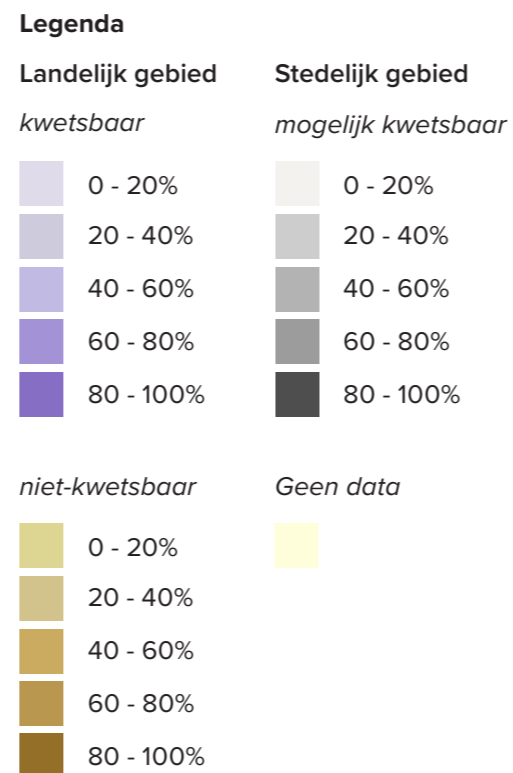
Deze woningen hebben vaak ook slechte isolatie, enkel glas en verouderde verwarmingssystemen. Hierdoor verliezen ze veel warmte, wat leidt tot hogere energiekosten voor de bewoners.

### Energie armoede

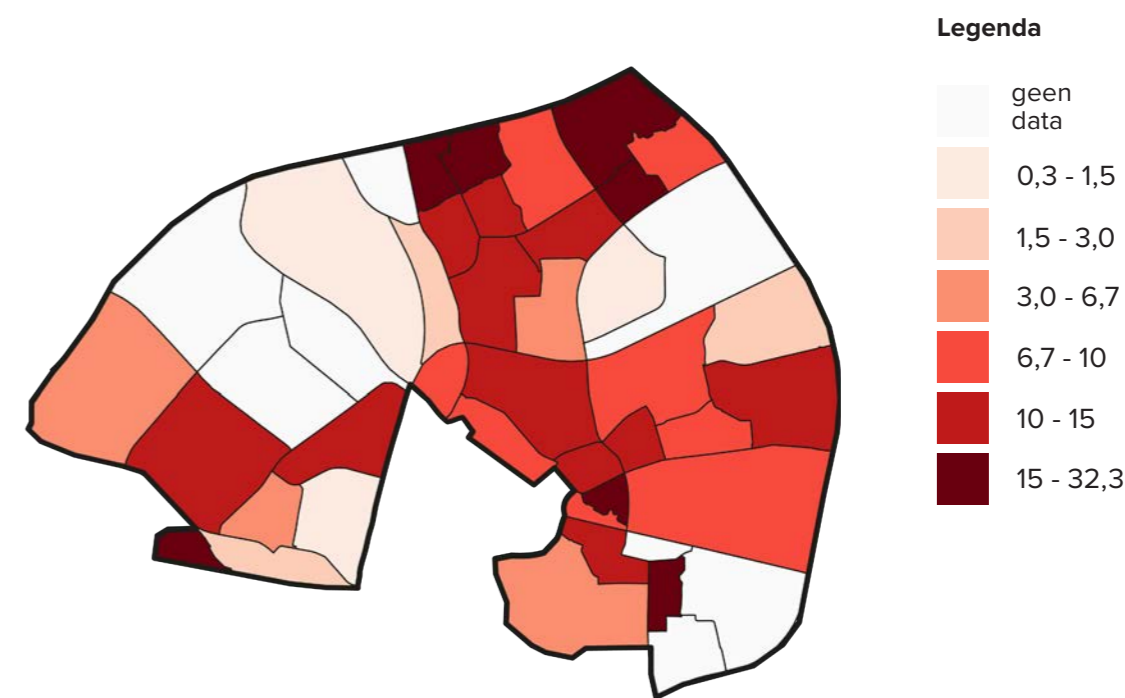
Veel naoorlogse woningen hebben dringend behoefte aan renovatie en verbetering van hun energie-efficiëntie. De kosten voor dergelijke renovaties zijn hoog en worden vaak niet gedragen door de bewoners of verhuurders.

In een deel van deze wijken hebben bewoners relatief vaker lagere inkomens, waardoor ze een groter deel van hun budget aan energiekosten besteden. Dit kan leiden tot de keuze tussen het betalen van energierekeningen en andere basisbehoeften.

Onvoldoende verwarming kan uiteindelijk zelfs leiden tot gezondheidsproblemen zoals ademhalingsproblemen en een verhoogde vatbaarheid voor ziekten, vooral bij ouderen en jonge kinderen. Ook zien we sociale uitsluiting omdat mensen thuis blijven om energiekosten te besparen en minder deelnemen aan sociale activiteiten. Hoge energiekosten beperken het besteedbare inkomen van huishoudens, waardoor ze minder geld hebben voor andere noodzakelijke uitgaven zoals voedsel, gezondheidszorg en onderwijs.



**Figuur:** gebieden met kwetsbare fundering



**Figuur:** energiearmoede (%)

## Werken en leefbaarheid

De werkterreinen zijn voor de werkgelegenheid binnen Den Bosch van groot belang. Zeker voor de leefbaarheid binnen de Bossche wijken binnen de ring ligt er een link met de bedrijventerreinen. Het is een kwaliteit om werkgelegenheid binnen de stadsgrenzen en nabij de woongebieden te hebben. Maar het geeft ook negatieve (milieu) impact op een aantal plekken. Tot slot is in de werkgebieden zelf vaak de kwaliteit van de openbare ruimte een belangrijk punt van aandacht.

### *Regionaal Belang van Bedrijventerreinen*

Tussen de Bossche wijken liggen belangrijke bedrijventerreinen. Deze terreinen bieden veel werkgelegenheid, ongeveer 30% van het totaal in 's-Hertogenbosch. Het aantal werknemers op deze terreinen neemt de laatste jaren licht toe. Bedrijventerreinen zijn belangrijk voor de leefbaarheid omdat ze werkgelegenheid en doorgroeimogelijkheden bieden.

### *Diversiteit op bedrijventerreinen*

Op de bedrijventerreinen is een grote mix van bedrijfstypes te vinden. Er zijn productiebedrijven, overslag- en distributiebedrijven, perifere detailhandel en kantooromgevingen. Daarnaast zijn er wijkgerichte voorzieningen zoals fitnesscentra, horeca en detailhandel. Deze diversiteit zorgt voor een gebrekkige profilering en beperkte clustering, waardoor de ruimte niet effectief wordt gebruikt. Dit is een probleem gezien de beperkte ruimte voor uitbreiding.

### *Gebrekkige verbindingen met wijken*

De bedrijventerreinen zijn vooral gericht op de uitvalswegen naar de ring, maar de verbindingen met de omliggende wijken zijn beperkt. Er zijn weinig routes voor langzaam verkeer naar de werkgebieden. Hierdoor vormen de bedrijventerreinen barrières tussen de wijken, en is de relatie tussen werkgelegenheid en arbeidskrachten in de wijken beperkt.

### *Belemmering van groei*

Veel bedrijventerreinen hebben bedrijven in de zwaarste milieucategorieën, vooral op kleinschalige verouderde terreinen zoals De Rietvelden en Ertveldweg. Deze bedrijven veroorzaken milieuoverlast voor de omliggende woonwijken, wat de leefbaarheid beïnvloedt. Dit belemmert zowel de groei van bedrijven als de woningbouw, omdat hindercontouren woningontwikkelingen onmogelijk maken. Bedrijven in hogere milieucategorieën nemen veel ruimte in beslag en zijn vaak arbeidsextensief. De profilering van de werkgebieden is daarom een belangrijke uitdaging voor de toekomst.

### *Duurzaamheid: kans en opgave*

Bedrijventerreinen vormen een uitdaging op het gebied van klimaatadaptatie. De versteende omgevingen creëren hitte-eilanden en zorgen ervoor dat hevige regenbuien de watersystemen onder druk zetten. Tegelijkertijd bieden de ruime opzet en eenvoudige bouwvormen kansen voor verduurzaming. Het nut en de noodzaak van verharding kunnen worden onderzocht om ruimte te maken voor groen en lokale infiltratie. Platte daken kunnen worden vergroend voor waterbuffering en uitgerust met zonnepanelen voor duurzame energieopwekking.



**Figuur:** economische zones in de stad

*Veiligheid*

Er liggen meerdere bedrijventerreinen binnen de ring. Dit is positief omdat het voor veel werkgelegenheid zorgt. Echter zorgt het ook voor overlast en belemmert het daarmee deels de leefbaarheid. Een passende strategie met zonering voor de bedrijventerreinen is voor de verbetering hiervan noodzakelijk.

Dit geldt ook voor de snelwegen aan de noord- en oostzijde van de Bossche wijken. Dit maakt de wijken voor de auto goed ontsloten maar verkeersdrukke heeft ook invloed op de leefbaarheid van wijken. Het verhoogt de geluidsoverlast en vermindert de luchtkwaliteit, wat negatieve gevolgen heeft voor de gezondheid van bewoners.



**Figuur:** voorbeeld waar woningen en industrie dichtbij elkaar liggen



**Figuur:** risicokaart: externe veiligheid in en om de Bossche wijken

## 2.2.2 Netwerken

### Mobiliteit

#### Auto's en verbindingen

Vanwege de ligging van de snelwegen en de aanwezige hoofdwegen zijn de wijken goed verbonden met de omgeving, werkgebieden en de regio. De infrastructuur voor auto's is echter dominant en beïnvloedt de kwaliteit van de routes voor langzaam verkeer. Veel fietspaden en wandelroutes zijn druk gebruikt, vooral omdat ze rondom de binnenstad samenkomen met autowegen en waterwegen.

#### Dominantie van auto's in de straten

Een groot deel van de openbare ruimte wordt ingenomen door wegen voor auto's. Bij de hoofdwegen zijn fietsers en voetgangers ondergeschikt, en in buurten en bij voorzieningen wordt veel ruimte ingenomen door geparkeerde auto's. Dit heeft een negatieve invloed op de leefbaarheid en de kwaliteit van verblijfsruimten.

#### Radialen voor langzaam verkeer

De wijken binnen de ring zijn voor langzaam verkeer goed verbonden met het centrum en het buitengebied via de hoofdwegen. Zowel de binnenstad als het buitengebied zijn binnen 15 minuten te bereiken met de fiets. Veel fietsroutes, zoals snelfietsroutes, zijn druk en op sommige plekken onveilig, bijvoorbeeld waar fietspaden en wandelpaden elkaar kruisen.

#### Verbeteren van de bereikbaarheid van groengebieden

Een groot voordeel van Den Bosch zijn de groene gebieden zoals Moerputten, Engelenmeer en het park langs de A2 en het kanaal. Echter, de verbindingen tussen de wijken en deze recreatiegebieden zijn beperkt of van lage kwaliteit. Ze zijn niet goed genoeg verbonden om wandelingen van 5 tot 10 km te stimuleren. Daarnaast is er veel invloed van autoverkeer.

#### Barrières in de infrastructuur

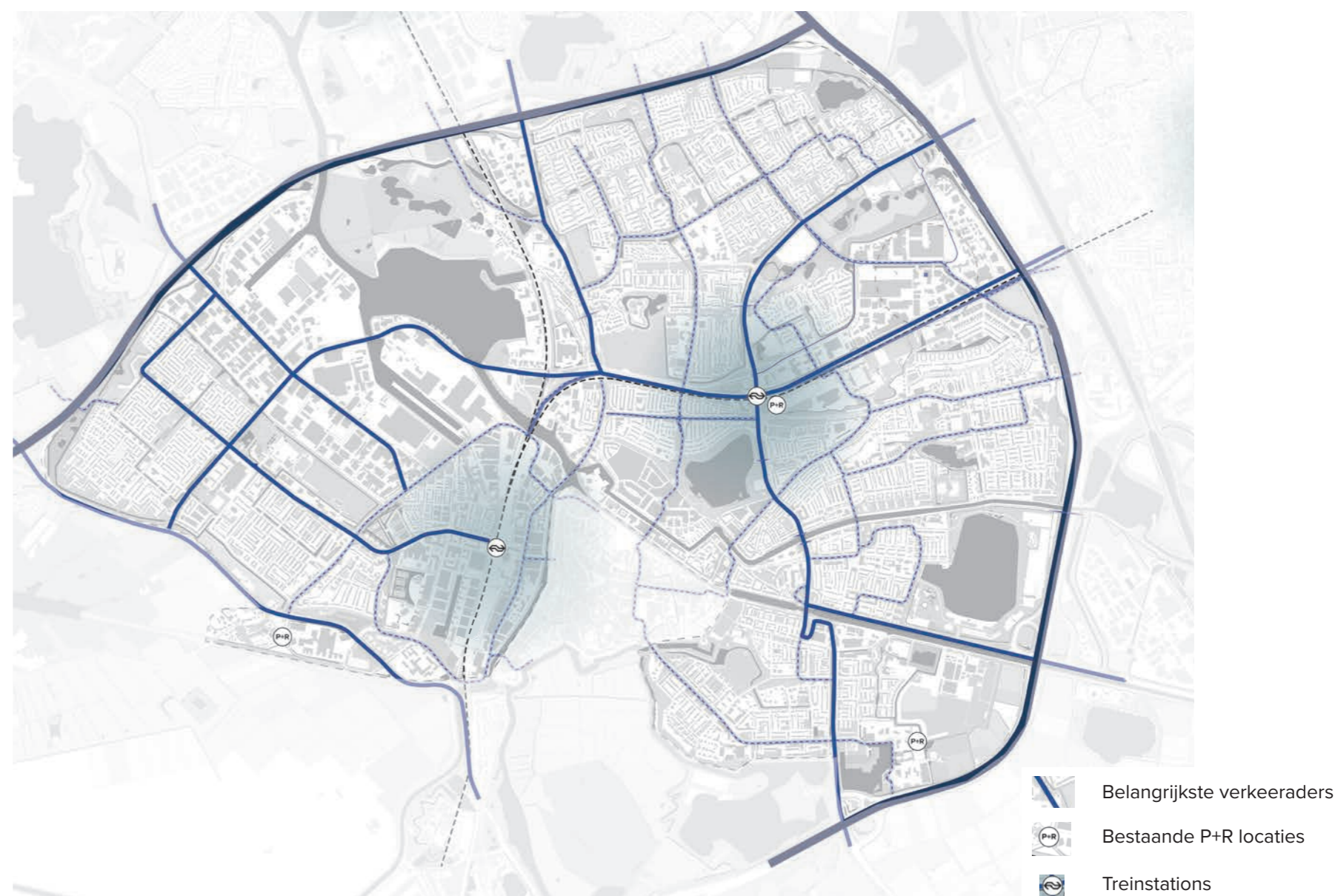
De bestaande infrastructuur vormt barrières in de stad, zoals de waterwegen in Zuid-Oost en het spoor tussen Noord en Graafsepoort. Deze barrières verstoren de uitwisseling tussen wijken en tussen de wijken en het buitengebied.

#### Openbaar vervoer

Voor het centrum van de stad is goed bereikbaar met het openbaar vervoer. Een deel van de inwoners werkt echter buiten 's-Hertogenbosch of op bedrijventerreinen die moeilijk bereikbaar zijn met het openbaar

vervoer. Voor deze inwoners voldoet het huidige systeem niet. Er is een bredere mobiliteitsstrategie nodig, die verder gaat dan alleen de bereikbaarheid van de binnenstad.

figuur: hoofdnetwerk auto en OV



Auto- en spoornetwerk, verbindingen die van de ring naar de binnenstad lopen door de Bossche wijken

## Groen en blauw

In de Bossche wijken is redelijk veel groen aanwezig in de directe woonomgeving. De afstand tot grotere groengebieden is ook relatief kort. Op de kaart is te zien waar bomen dicht bij de woningen staan.

### Verschillen tussen wijken

Hoewel de wijken in dezelfde periode zijn ontstaan, zijn er verschillen die de uitdagingen per wijk bepalen. Het beleidsstuk 'gebiedspaspoorten Groen en Klimaatbestendig' geeft inzicht in de specifieke verbeterpunten voor elke wijk, vooral met betrekking tot het groenbeleid en de toepassing van de 3-30-300 regel\*. In veel wijken is er nog werk nodig om te voldoen aan deze regel, die stelt dat elke buurt drie bomen moet hebben die vanuit elk huis zichtbaar zijn, een boomkroondekking van minimaal 30% moet hebben, en dat iedereen binnen 300 meter van een groene koelteplek moet kunnen zijn. Momenteel bedraagt de boomkroondekking in het gebiedstype "Zandwijken" slechts 13%, wat betekent dat het aantal en de omvang van bomen aanzienlijk moet worden vergroot om de doelstelling van 30% te bereiken. Daarnaast ligt nog 32% van deze wijken niet binnen 300 meter van een groene koelteplek, wat aangeeft dat er ook inspanningen nodig zijn om meer groene ruimtes te creëren die gemakkelijk toegankelijk zijn voor de bewoners.

Het gebiedstype "Polderwijken", zoals De Kruiskamp en De Schutskamp, staan voor vergelijkbare uitdagingen. In deze wijken is de huidige boomkroondekking zelfs lager, met slechts 10%. Ook hier is een aanzienlijke toename in bomen en groenvoorzieningen nodig om het doel van 30% te halen. Verder ligt 27% van deze wijken niet dicht genoeg bij een groene koelteplek, wat betekent dat een kwart van de bewoners nog geen gemakkelijke toegang heeft tot een groene ruimte waar ze verkoeling kunnen vinden.

Zie het beleidsstuk "gebiedspaspoorten Groen en Klimaatbestendig" voor meer informatie.

In Noord is de boomkroondekking 14% en er is een doel van 25% voor groene koelteplekken. De ambitie is om 56% van de openbare ruimte groen te maken.

Deze verschillen in huidige boomkroondekking en de nabijheid tot groene koelteplekken illustreren dat, hoewel de wijken in dezelfde periode zijn ontstaan, de specifieke behoeften en uitdagingen variëren. Het vereist een gedifferentieerde aanpak om ervoor te zorgen dat elke wijk aan de 3-30-300 regel voldoet, en daarmee bijdraagt aan een gezonde en leefbare omgeving voor alle bewoners.

### Verschillende aanknopingspunten

Noord heeft een fijnmazig groen netwerk dat de wijk doorkruist, met kleine clusters van woningen rond woonerven. Dit netwerk biedt ruimte voor verkoeling en sport- en spelactiviteiten dicht bij huis.

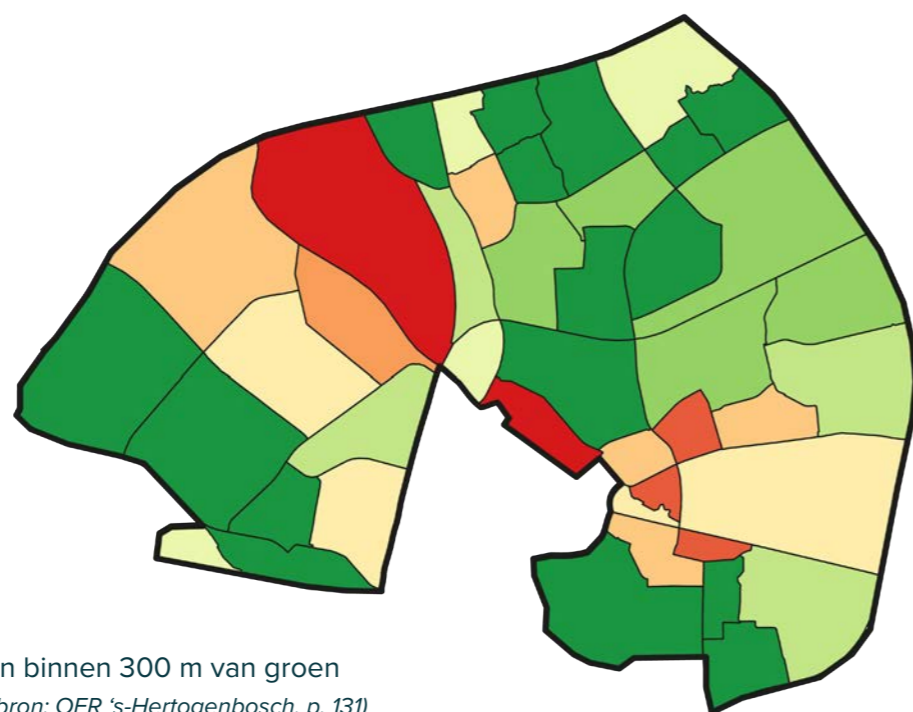
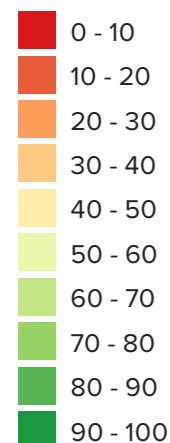
West heeft een orthogonale structuur, met straten die haaks op elkaar staan. Deze opzet biedt ruimte voor sfeervolle singels met grote bomen. De singels zijn verbonden met het groen dat de wijk omringt.

Zuidoost en Graafsepoort hebben enkele van de grootste parken en plassen van 's-Hertogenbosch. Deze groene oases bieden ruimte voor ontspanning en recreatie en zijn van grote waarde voor de kwaliteit van leven in deze wijken.

### Beperkte natuur in de stad

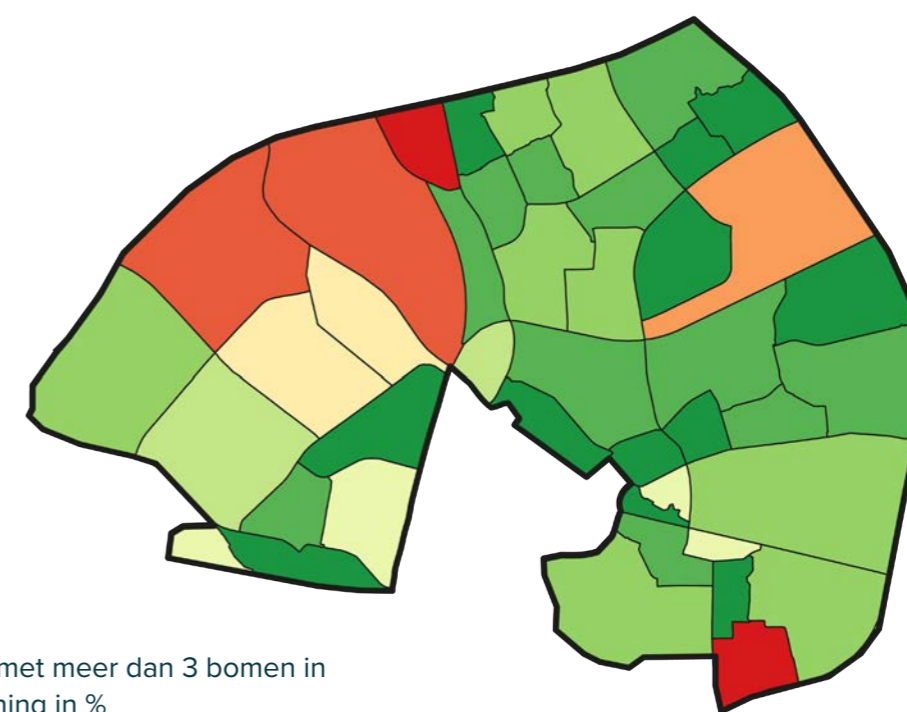
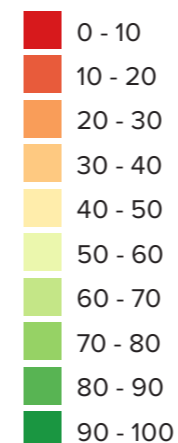
De natuur krijgt weinig plek in de stad. Binnen de ring loopt het Nederlands Natuur Netwerk (NNN), maar deze structuren zijn dun en kwetsbaar. Er is weinig ruimte voor extra biodiversiteit, waterbuffering bij hevige regenval of recreatiemogelijkheden.

### Legenda



Figuur: Aandeel woningen binnen 300 m van groen gebied 0,5 hectare in % (bron: OER 's-Hertogenbosch, p. 131)

### Legenda



Figuur: Aandeel woningen met meer dan 3 bomen in 30 meter zone rondom woning in % (bron: OER 's-Hertogenbosch, p. 129)

\* De 3-30-300 regel is een stedelijk groenbeheerprincipe dat gericht is op het verbeteren van de leefbaarheid en de ecologische gezondheid van stedelijke gebieden.

*Natuurnetwerk verbeteren*

Het NNN loopt door de Bossche wijken, maar is op sommige plekken dun en kwetsbaar. Bij toekomstige ontwikkelingen moet er meer ruimte worden gemaakt om de verbindingen te versterken. Verbetering van lokale groen- en waterstructuren kan bijdragen aan biodiversiteit en recreatief gebruik door fietsers, voetgangers en sporters. Extra aandacht moet worden besteed aan de verbinding tussen de wijken en het buitengebied, omdat het NNN hier vaak onderbroken is.

*Meer bomen in de buurten*

Het toevoegen van bomen in de buurten, vooral op woonerven die nu grotendeels uit bestrating en bebouwing bestaan, versterkt het natuurlijke ecosysteem en helpt hittestress te bestrijden. Dit verbetert de leefbaarheid van de inwoners.

*Groen en biodiversiteit*

Naast klimaatverandering zijn biodiversiteit en kwalitatief gebruik van groen belangrijk. Hoewel er mooie groen-verbindingen zijn, is het groenoppervlak in de wijken onder het gemiddelde van de stad (6 tot 13% verschil) en van lage kwaliteit voor biodiversiteit. Voor een betere biodiversiteit is variatie in type groen nodig, zoals grasrijke bermen, glooiende oevers en grote bomen met dicht struweel. In veel wijken is het groen van weinig gebruikswaarde voor inwoners.

*Klimaatadaptatie*

Klimaatverandering leidt tot stijgende temperaturen en hevige regenbuien. Dit veroorzaakt overlast en problemen op het gebied van gezondheid en leefklimaat in de Bossche wijken.

*Hittestress*

Toenemende hitte veroorzaakt problemen door het stedelijk hitte-eiland effect, vooral door het grote verharde en bebouwde oppervlak. Op grote schaal ontstaan er hitte-eilanden in West rond de Rietvelden en in Zuidoost rond Grevelingen, De Bossche Pad en Bazeldonk.

*Wateroverlast*

Hevige regenbuien kunnen in de toekomst wateroverlast veroorzaken doordat er te veel verharding en te weinig groen oppervlak is. Groen oppervlak verspreid over de wijk kan helpen bij infiltratie of berging van water. Bij hevige regenval krijgen de buurten ook te maken met te veel water voor het riool. Er is een waterstrategie per buurt nodig om de buffer- en infiltratiecapaciteit van de openbare ruimte te verhogen.

*Waterbuffering*

Het vasthouden van water met buffer- en infiltratiemogelijkheden is belangrijk om droogte en hittestress tegen te gaan. Dit verbetert de leefbaarheid en helpt bij klimaatadaptatie.

*Robuust water*

De gemeente den Bosch ligt op een kruising van waterwegen, die bij hevige regenval, veel water de stad in brengen. Omdat de Aa, de Zuid-Willemsvaart en de Dieze door de Bossche wijken lopen is het belangrijk hun buffer capaciteit te verhogen of tot andere slimme wateroplossingen te komen.



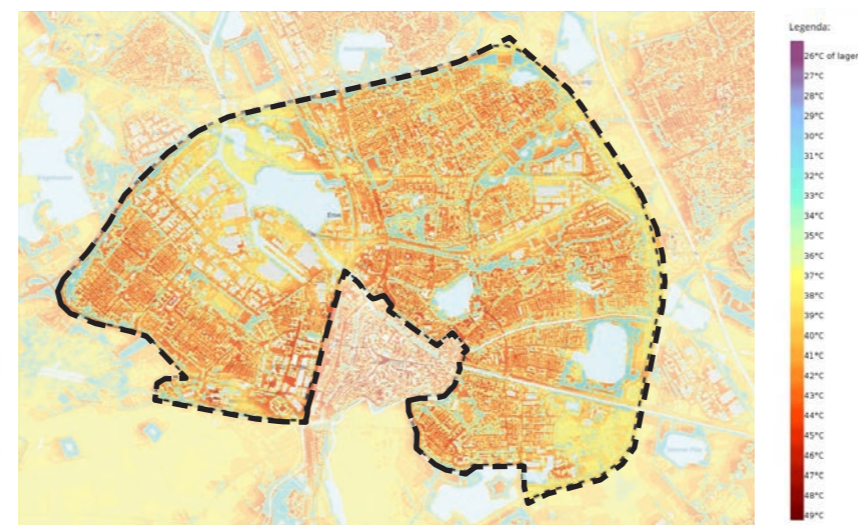
**Figuur:** voorbeeld veel verharding in de wijken zoals hier in de Hambaken



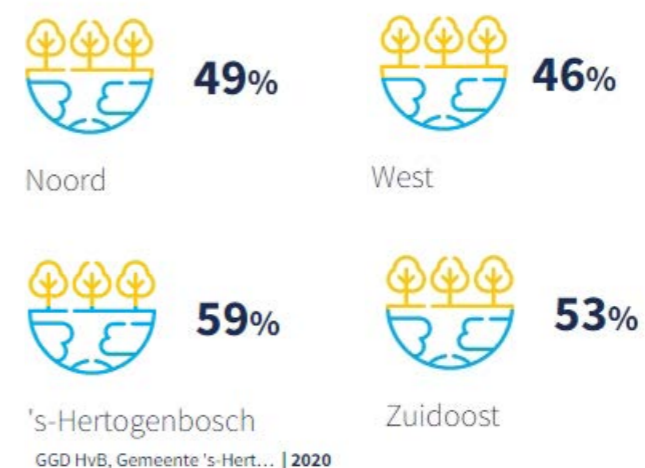
**Figuur:** voorbeeld weinig tot geen groen op de bedrijventerreinen



**Figuur:** mate van wateroverlast bij piekregenbuien



**Figuur:** hittestress binnen de Bossche wijken



**Figuur:** groenoppervlak binnen de wijken

## Energienetwerken

### *Netcongestie en duurzame energie in Den Bosch*

Netcongestie is een groeiend probleem in veel steden, waaronder Den Bosch. Dit wordt veroorzaakt door verschillende factoren, zoals de toenemende vraag en aanbod van energie door de elektrificering van de leefomgeving, duurzame opwekking, en economische activiteit.

### *Uitdagingen voor de Bossche wijken*

De Bossche wijken staan voor de uitdaging om hun energie-infrastructuur te moderniseren en te verduurzamen. Veel elektriciteitsnetwerken in naoorlogse wijken maken nog gebruik van verouderde kabels en apparatuur die niet zijn ontworpen voor de huidige energiebehoeften.

### *Netcongestie en betrouwbaarheid*

De capaciteit van het netwerk is vaak niet voldoende om de toenemende vraag naar elektriciteit aan te kunnen, vooral met de opkomst van elektrische voertuigen (EV's) en elektrische verwarming. Het huidige netwerk kan niet altijd de extra energie aan die door zonnepanelen wordt opgewekt, wat leidt tot netcongestie. Bovendien is er in dichtbebouwde wijken soms onvoldoende ruimte voor de installatie van duurzame energie-opwekkers. Door de verouderde infrastructuur komen storingen vaker voor, wat de betrouwbaarheid van de elektriciteitsvoorziening vermindert. Dit oude netwerk vraagt om frequent onderhoud, wat kostbaar is en de efficiëntie beperkt.

### *Opwekking van duurzame energie*

Er is een groeiende trend van zonnepanelen op daken van huizen en gebouwen, maar de adoptie is nog niet maximaal vanwege financiële en logistieke barrières. De naoorlogse wijken hebben veel platte daken die ideaal zijn voor zonnepanelen, wat een groot potentieel biedt voor lokale energieopwekking. Vervanging van traditionele verwarmingssystemen door warmtepompen kan ook bijdragen aan de verduurzaming. Vanwege de grootte van de wijken lijkt het logisch om op grotere schaal met de warmtetransitie aan de slag te gaan, in plaats van buurt voor buurt. Er zijn initiatieven om warmtenetten te gebruiken, maar de infrastructuur hiervoor is nog beperkt. Een goed voorbeeld is het warmtenet met de RWZI als bron voor delen van de Hambaken, een wijk waar energiearmoede veel voorkomt.

### *Meedoen aan energietransitie in de Bossche wijken*

De kosten voor het upgraden van het netwerk en het installeren van duurzame energiebronnen zijn hoog, wat een belemmering vormt voor huishoudens met lage inkomens. Met name in de Bossche wijken waar veel mensen het minder breed hebben, wordt met scepsis gekeken naar de noodzaak, de aard van de verandering en de kosten. Er is een

gebrek aan bewustzijn en kennis over de voordelen van duurzame energie en beschikbare subsidies. Veel bewoners in naoorlogse wijken zijn ouderen, die mogelijk minder geneigd zijn om te investeren in lange termijn duurzame oplossingen.

### *Warmtetransitie: een grotere uitdaging*

De warmtetransitie is een grote uitdaging omdat de veranderingen tot in de huizen voelbaar zijn en bewoners intensief betrokken moeten worden. Een aanpak van onderop, waarbij bewoners actief meedoen, is daarom de beste aanpak.

### *Opgaven voor het energienetwerk*

- Investeren in het moderniseren van het elektriciteitsnetwerk om de capaciteit en betrouwbaarheid te verhogen.
- Implementeren van slimme netwerken die beter kunnen omgaan met variabele duurzame energiebronnen en vraagpieken.
- Stimuleren van de installatie van zonnepanelen op woningen en gemeenschappelijke gebouwen.
- Uitbreiden van warmtenetten gevoed door lokale duurzame bronnen, zoals aardwarmte of restwarmte van industrieën.
- Organiseren van workshops en trainingen om bewoners en lokale ondernemers te informeren over energie-efficiëntie en duurzame opwekking.

### *Naar een duurzamere toekomst*

De Bossche wijken staan voor aanzienlijke uitdagingen op het gebied van elektriciteitsnetwerk en duurzame energieopwekking. Door te investeren in netwerkverbeteringen, het stimuleren van duurzame energiebronnen en het verhogen van het bewustzijn onder bewoners, kan de stad stappen zetten naar een duurzamere toekomst. Het aanpakken van deze uitdagingen vereist een geïntegreerde benadering waarbij technische, financiële en sociale aspecten in overweging worden genomen.

## 2.2.3 Stadsbreed perspectief

Veel problemen die de leefbaarheid in wijken beïnvloeden, moeten op stadsniveau worden aangepakt. Bossche wijken maken deel uit van complexe systemen die stadsschaaloplossingen vereisen. Dit geldt voor problemen die in de hele gemeente spelen en waar Bossche wijken een rol in hebben.

### Centra en knooppunten

#### *Verdichting rond wijkcentra en OV-knooppunten*

Verdichting rond openbaarvervoerspunten stimuleert economische groei en waardecreatie door verbeterde bereikbaarheid, meer woningen, meer werkgelegenheid en bevordering van duurzaamheid. Door te focussen op verdichting rond bestaande centra, kunnen we een rijker woonmilieu creëren en de woningvoorraad diversifiëren. Deze centra moeten een grotere mix van functies krijgen, zodat ze vitale plekken in de wijk worden waar alle doelgroepen elkaar ontmoeten, 16 uur per dag, met verschillende activiteiten.

Toevoeging van stedelijke functies in deze centra kan deze plekken belangrijk maken voor de hele stad en zorgen voor meer levendigheid in de wijk. Verdichting kan ook financiële middelen opleveren om de leefbaarheid in de wijken te verbeteren.

#### *Wijken binnen de ring*

In het kader van woningbehoefte en stadsverbetering moeten we onderzoeken hoeveel nieuwe woningen er in de wijken binnen de ring kunnen worden gebouwd. Dit moet worden afgestemd op andere opgaven zoals klimaat, mobiliteit en gezondheid. Het mobiliteitssysteem moet daarbij toegankelijk en betaalbaar zijn.

### Werken in de stad

#### *Ontwikkeling van werklocaties*

Den Bosch groeit en daarmee ook de werkgelegenheid. Werklocaties zijn belangrijk voor een goed functionerende regio. Om voldoende ruimte voor ondernemerschap en werkgelegenheid te bieden, is meer ruimte voor bedrijvigheid nodig. Tegelijkertijd vragen andere maatschappelijke uitdagingen ook om ruimte, waardoor keuzes moeten worden gemaakt over hoe werklocaties worden ingevuld.

#### *Toekomstige bedrijventerreinen*

Voor bedrijventerreinen is nog geen duidelijke strategie. Dit gaan we de komende periode uitwerken. Bedrijventerreinen zijn belangrijk voor regionale werkgelegenheid en huisvesting van het MKB. Ongeveer 40% van de werkgelegenheid in de gemeente is gevestigd op bedrijventerreinen, goed voor ruim 38.000 banen.

#### *Veranderingen op bedrijventerreinen*

Om de werklandschappen van de toekomst te vormen, moeten bestaande terreinen hergestructureerd en kwalitatief verbeterd worden. Dit omvat verduurzaming, klimaatadaptatie en aansluiting op stedelijke netwerken. Er is behoefte aan een langetermijnstrategie en flexibiliteit in de voorraad van planlocaties. Diversiteit aan werklocaties en hun specifieke eigenschappen moeten in overweging worden genomen.

#### *Werkgelegenheid buiten bedrijventerreinen*

Op de bedrijventerreinen moeten we juist de bedrijven behouden en ruimte bieden die vanwege geluid, veiligheid, geur- en luchtkwaliteit niet in de buurt van woningen mogen liggen. Zo benutten we het potentieel van de terreinen beter. Bedrijven die minder impact hebben op hun omgeving zouden juist buiten deze terreinen een plek moeten krijgen. Dit kan meer ruimte in de stad voor werkgelegenheid creëren en een mooi aanknopingspunt bieden voor meer gemengde woonmilieus. Dit vraagt om samenwerking tussen bedrijven, inwoners en de overheid.



## Stedelijk netwerk

### *Mobiliteitssysteem verbeteren*

Een beter mobiliteitssysteem verhoogt de leefbaarheid van wijken. Door betere fietsroutes en duurzame vervoersopties zoals openbaar vervoer en deelauto's wordt de lucht schoner en is er minder verkeersdruk. Dit zorgt voor een gezondere en stillere omgeving en versterkt de sociale samenhang doordat mensen minder vaak de auto gebruiken en makkelijker toegang hebben tot voorzieningen.

Elke wijk heeft verschillende mobiliteitsbehoeften, daarom is het belangrijk om voor elke wijk aparte mobiliteitsplannen te maken. De focus moet liggen op het aantrekkelijker maken van langzaam verkeer zoals fietsen en lopen.

### *Minder auto's, meer ruimte*

We moeten het aantal auto's op straat en parkeerplekken verminderen. Dit verbetert de leefbaarheid van buurten, zowel bij woningen als winkelcentra. Belangrijke wegen en knelpunten moeten worden aangepast om langzaam verkeer voorrang te geven.

### *Beter openbaar vervoer*

Het openbaar vervoernetwerk moet beter worden, zodat duurzame mobiliteit voor iedereen toegankelijk is. Belangrijke plekken zoals treinstations, centra, culturele voorzieningen, sportplekken en natuurgebieden moeten goed bereikbaar zijn.

## Energie

### *Klimaatneutraal in 2045*

De gemeente 's-Hertogenbosch wil in 2045 klimaatneutraal zijn. Dit betekent dat we stoppen met het gebruik van aardgas in gebouwen, overstappen op fossielvrije mobiliteit en duurzame energie opwekken met wind en zon.

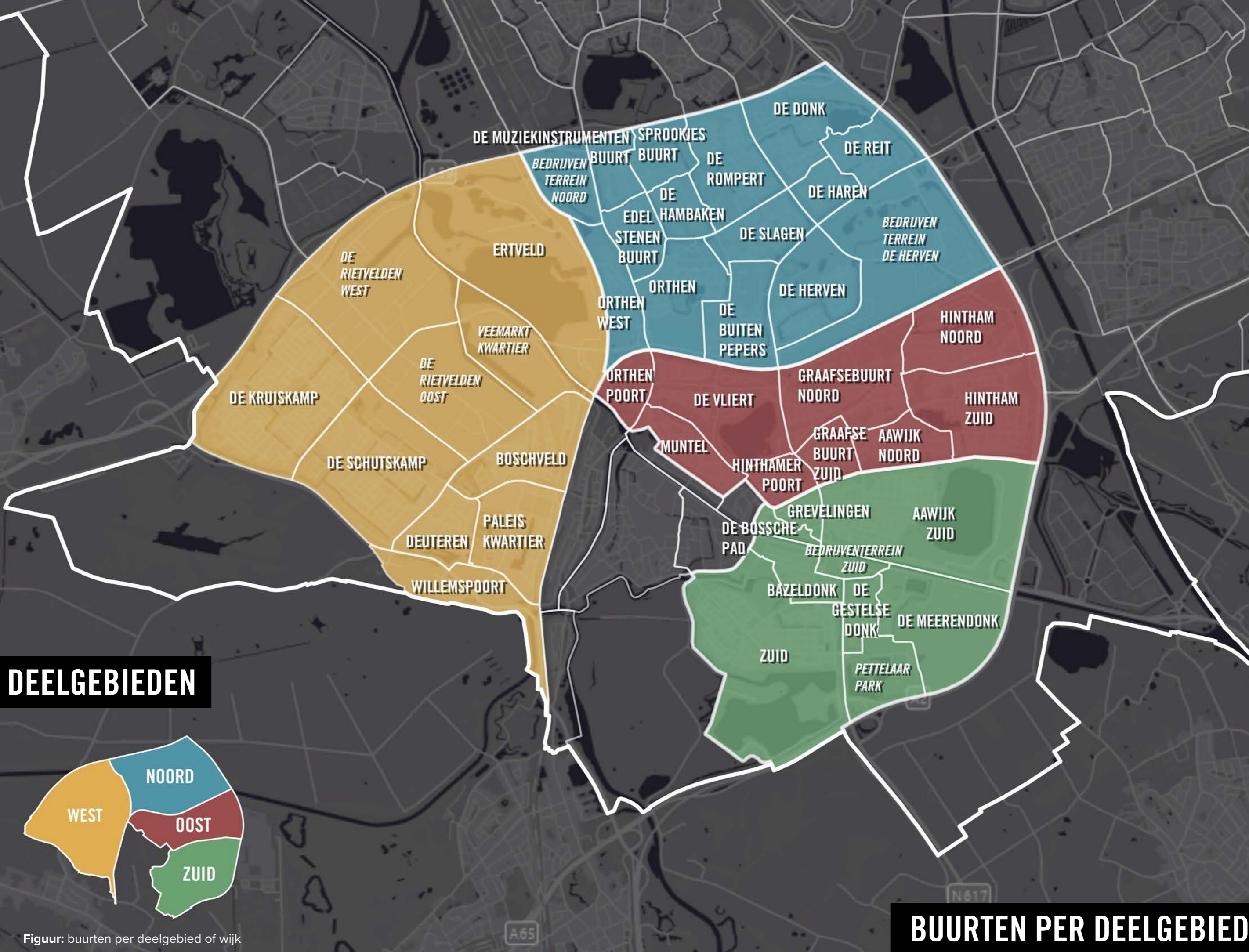
### *Aardgasvrije gebouwde omgeving*

Bijna 40% van de CO<sub>2</sub>-uitstoot in Den Bosch komt door aardgasgebruik in gebouwen. Dit verminderen we door woningen en gebouwen beter te isoleren en waar mogelijk warmtenetten te gebruiken die gevoed worden door lokale warmtebronnen.

### *Duurzame energie en gebiedsontwikkeling*

De beschikbaarheid van duurzame energie is essentieel voor het realiseren van onze verduurzamings-, economische en woningbouwambities. Vanwege netcongestie moeten we bij nieuwe ontwikkelingen onderzoeken hoe de benodigde energie wordt verkregen.

Bij nieuwe gebiedsontwikkelingen wordt gestreefd naar energieneutraal, met deze aanpak kunnen we de uitdagingen op het gebied van netcongestie en duurzame energie in Den Bosch effectief aanpakken en een duurzamere, leefbare toekomst creëren voor alle bewoners.



# DEELGEBIEDEN

# BUURTEN PER DEELGEBIED



## 2.3 Wijken en buurten

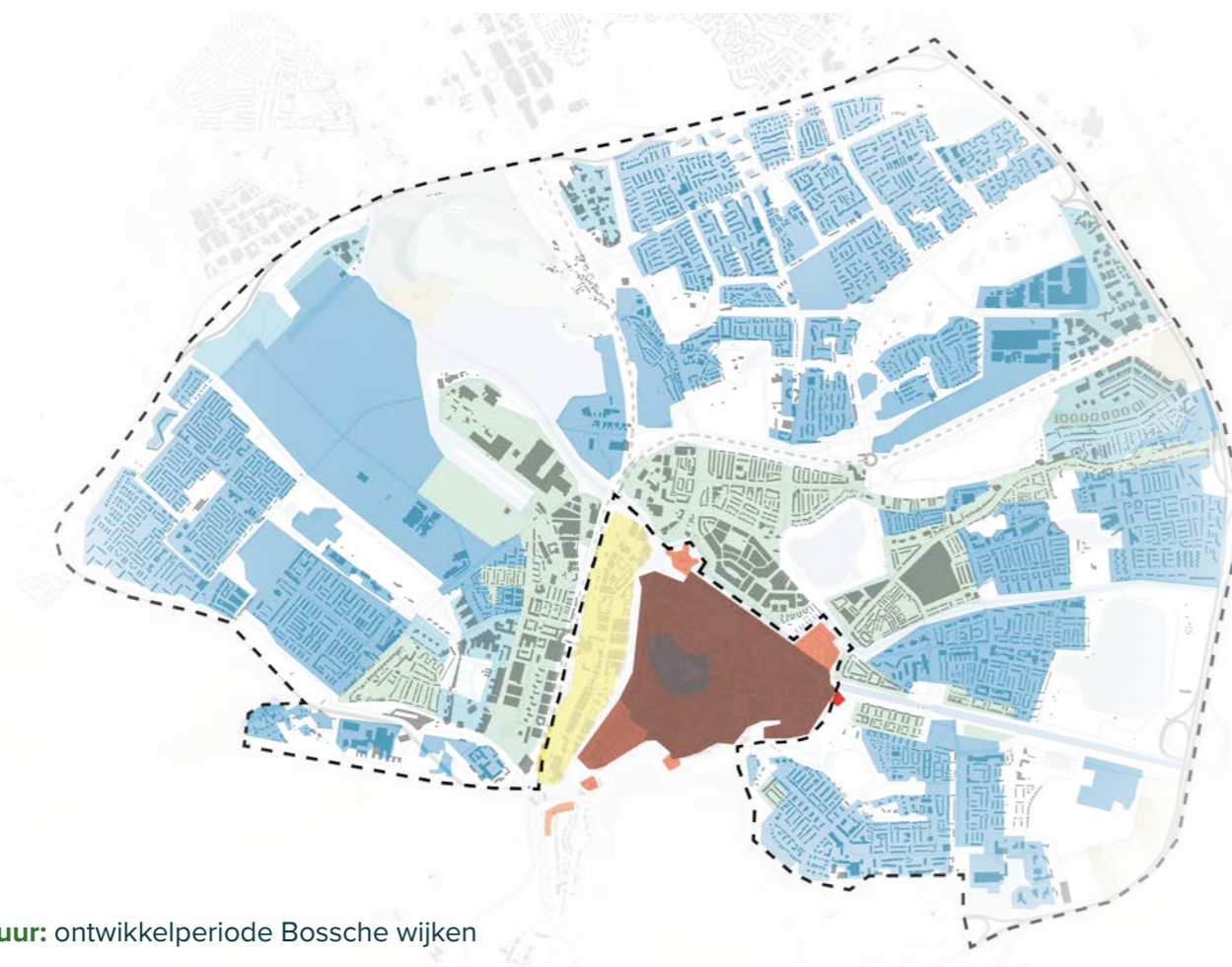
De buurten tussen de historische binnenstad en de ring zijn omvangrijk. Het gebied bestaat in totaal uit 37 verschillende buurten. Doordat de wijken bijna allemaal rond dezelfde periode zijn ontwikkeld is een aantal overeenkomsten duidelijk zichtbaar.

*Overeenkomsten: ontworpen en gebouwd in dezelfde periode*

De Bossche wijken binnen de ring zijn relatief ruim opgezet. Ze hebben veel (grond-gebonden) eengezinswoningen en veel openbare ruimte. In de opzet van veel van deze buurten is uitgegaan van een sterke functiescheiding: er zijn aparte plekken voor wonen, commerciële en maatschappelijke voorzieningen, verkeer en groene ruimte. Volgens de zogenaamde 'wijkgedachte' is per buurt en wijk een eigen pakket aan voorzieningen zoals winkels, horeca en scholen gepland.

In de wijken is een dekkend busnetwerk waarmee men direct naar de binnenstad kan reizen. Station Oost is een klein NS station en de meeste mensen gebruiken het centraal station 's-Hertogenbosch. Hier is het mogelijk om rechtstreeks op een intercity trein te stappen en de reis te combineren met het gebruik van de voorzieningen in de binnenstad.

Reuring en rust zijn nooit ver weg. De wijken liggen dichtbij de binnenstad met bruisende horeca en winkels. Het buitengebied met natuurgebieden en recreatiemogelijkheden is op loop- of fietsafstand. De wijken zijn onderling gescheiden door ruime autowegen die ze verbinden met zowel de binnenstad als de snelweg en de buitenwijken zoals Empel & De Grootte Wielen en de omliggende gemeenten.



**Figuur:** ontwikkelperiode Bossche wijken

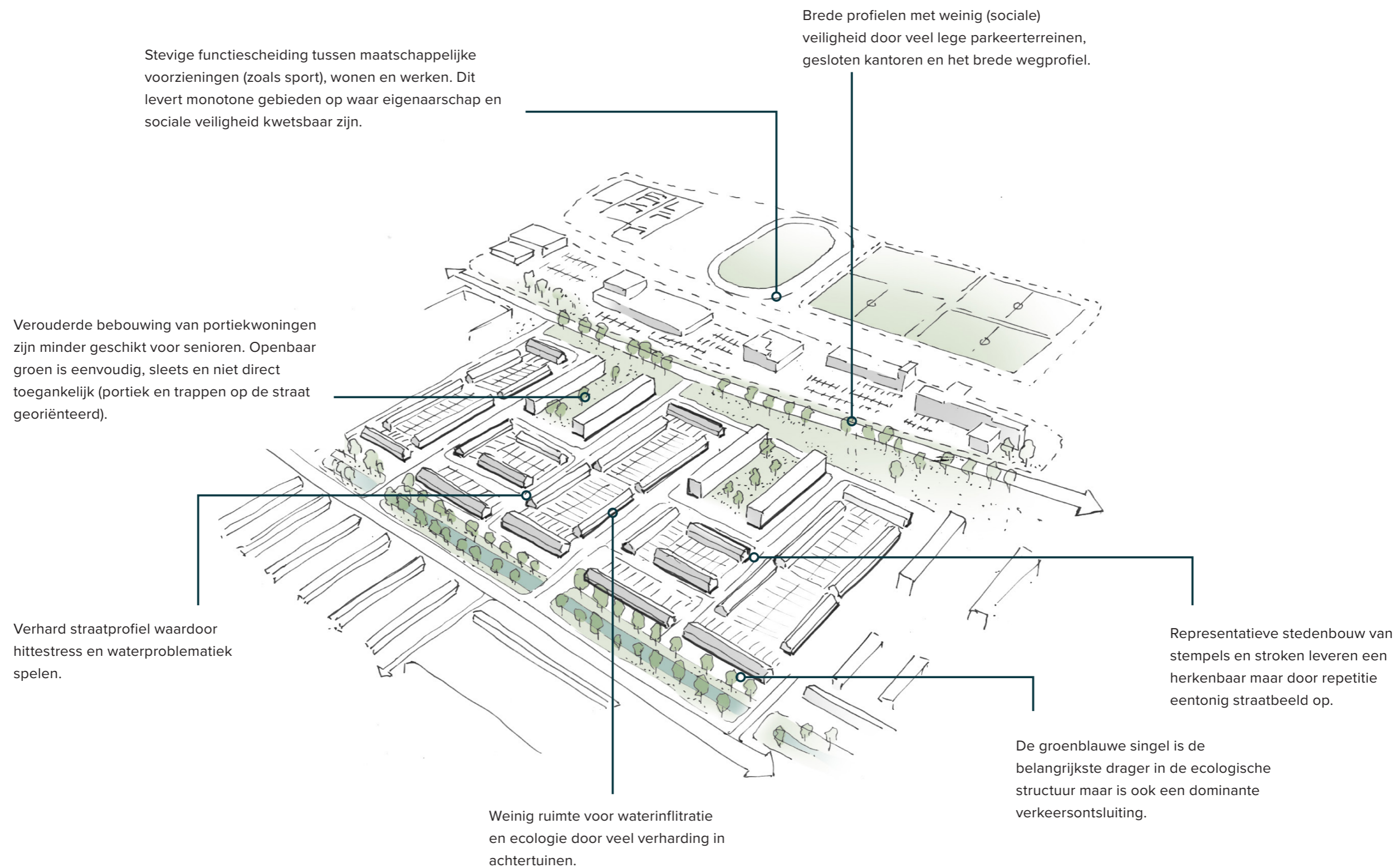
Het grootste gedeelte van de Bossche wijken is ontstaan in de periode na de tweede wereld oorlog.

### Legenda

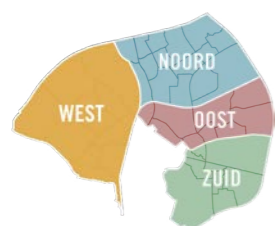
■ 1200	■ 1900
■ 1350	■ 1950
■ 1600	■ 1980
■ 2500	■ 2010



**Figuur:** structuurplan Den Bosch 1964



**Figuur:** uitsnede met aandachtspunten van West

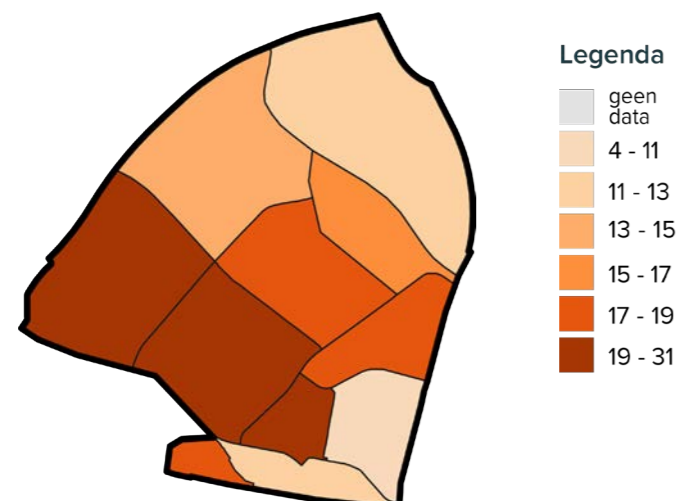


## West

De **Kruiskamp** en **De Schutskamp** waren de eerste wijken die op basis van het structuurplan werden gebouwd (tussen 1964 en 1974). Samen vormen zij een gedeelte van het stadsdeel West. In West is gestreefd naar een grote openheid, naar veel ruimte en collectief groen. De ontsluitingsstructuur voor de auto werd leidend bij de stedenbouwkundige inrichting. De onderliggende wijkontsluiting werd functioneel onderscheiden in wijk- en buurtontsluitingen, parkeerhoven en woonstraten. Kenmerkend voor deze periode zijn de lange rechtstanden in het stratenpatroon.

Midden in de wijk ligt een voorzieningencluster met winkelcentrum Helftheuvelpassage, een park en sportvoorzieningen, zoals tennisvelden en een sporthal. Alle dagelijkse voorzieningen zijn hier binnen handbereik. De Helftheuvelpassage heeft voor-namelijk een commercieel karakter. In het cluster is sprake van een scheiding tussen winkels, sport- en ontspanning en groen. De gebiedsontsluitingswegen lopen hier als barrières doorheen. Dit bemoeilijkt een wisselwerking tussen de verschillende wijk-functies.

**Figuur:** ernstig overgewicht per buurt (uitsnede van kaart op p. 14)



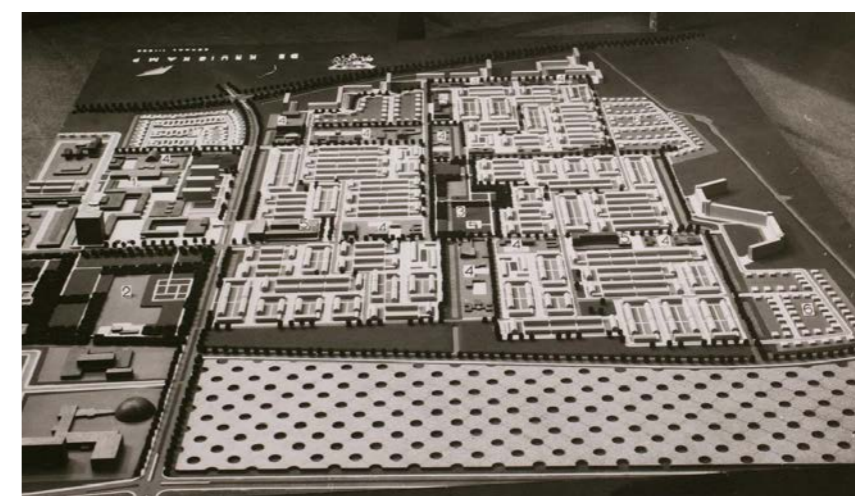
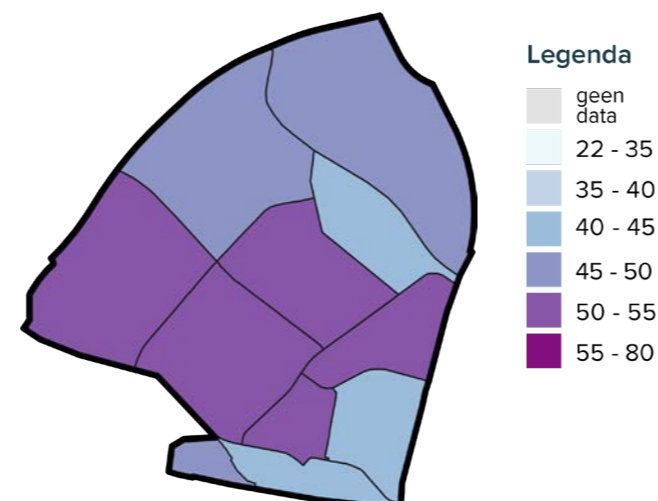
Aan de westelijke rand van West ligt natuurgebied de Moerputten. Ontspanning en rust zijn daarmee binnen handbereik voor de inwoners van West. Aan de overzijde van de A59 ligt het Engelenmeer. Hier zijn verschillende mogelijkheden rust, recreatie, sport en spel. Ondanks dat de natuur- en recreatiegebieden dichtbij zijn vormt de autoweg een barrière en hindert een geleidelijke overgang.

Bedrijventerrein **Rietvelden - De Vutter** is een van de grootste bedrijventerreinen van Den Bosch. Hier zijn veel verschillende bedrijven te vinden en het ligt dichtbij de woonbuurten. Dat is fijn, want zo zijn de Bosschenaren die daar werken dichtbij hun werk. Echter zorgt het in sommige gevallen ook voor overlast, bijvoorbeeld door aan- en afrijdend verkeer, geur en geluid. Waar zware bedrijven willen uitbreiden leidt dit vaak tot knelpunten voor de gezonde leefomgeving.

Het bedrijventerrein is een hitte-eiland. Hier is sprake van hittestress op de warme dagen van het jaar.

In de wijken Kruiskamp en Schutskamp zijn enkele sociaal-maatschappelijke uitdagingen zichtbaar. In verhouding is er meer sprake van overgewicht, wat gepaard gaat met verhoogde gezondheidsrisico's zoals diabetes en hart- en vaatziekten. Daarnaast is eenzaamheid onder 75-plussers een groeiend probleem; veel ouderen voelen zich geïsoleerd en missen sociale contacten, wat hun welzijn en levenskwaliteit aantast. De sociaaleconomische situatie in deze wijken draagt bij aan deze problematiek. Er is sprake van relatief lage inkomens, hogere werkloosheid en beperkte toegang tot opleidings- en ontwikkelingsmogelijkheden. Deze factoren versterken elkaar, waardoor er een vicieuze cirkel ontstaat die moeilijk te doorbreken is zonder gerichte interventies en ondersteuning van de gemeenschap, maatschappelijke organisaties en de overheid.

**Figuur:** eenzaamheid onder 75+

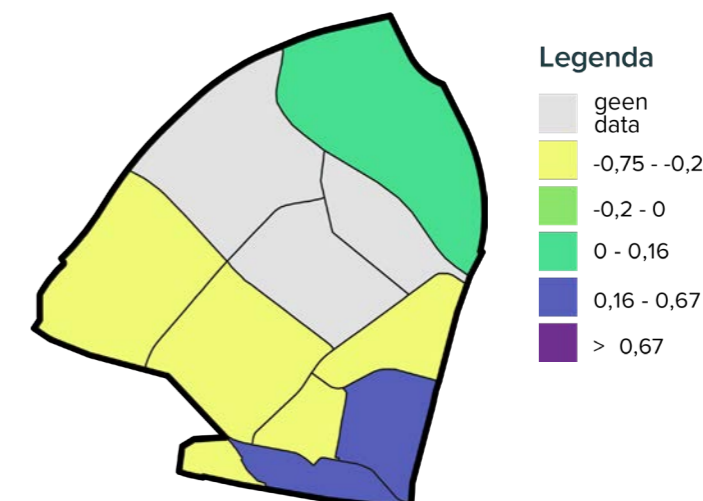


**Figuur:** maquette De Kruiskamp



**Figuur:** foto nieuwbouw aan de Kooikersweg

**Figuur:** sociaal-economische status (uitsnede van kaart op p. 15)

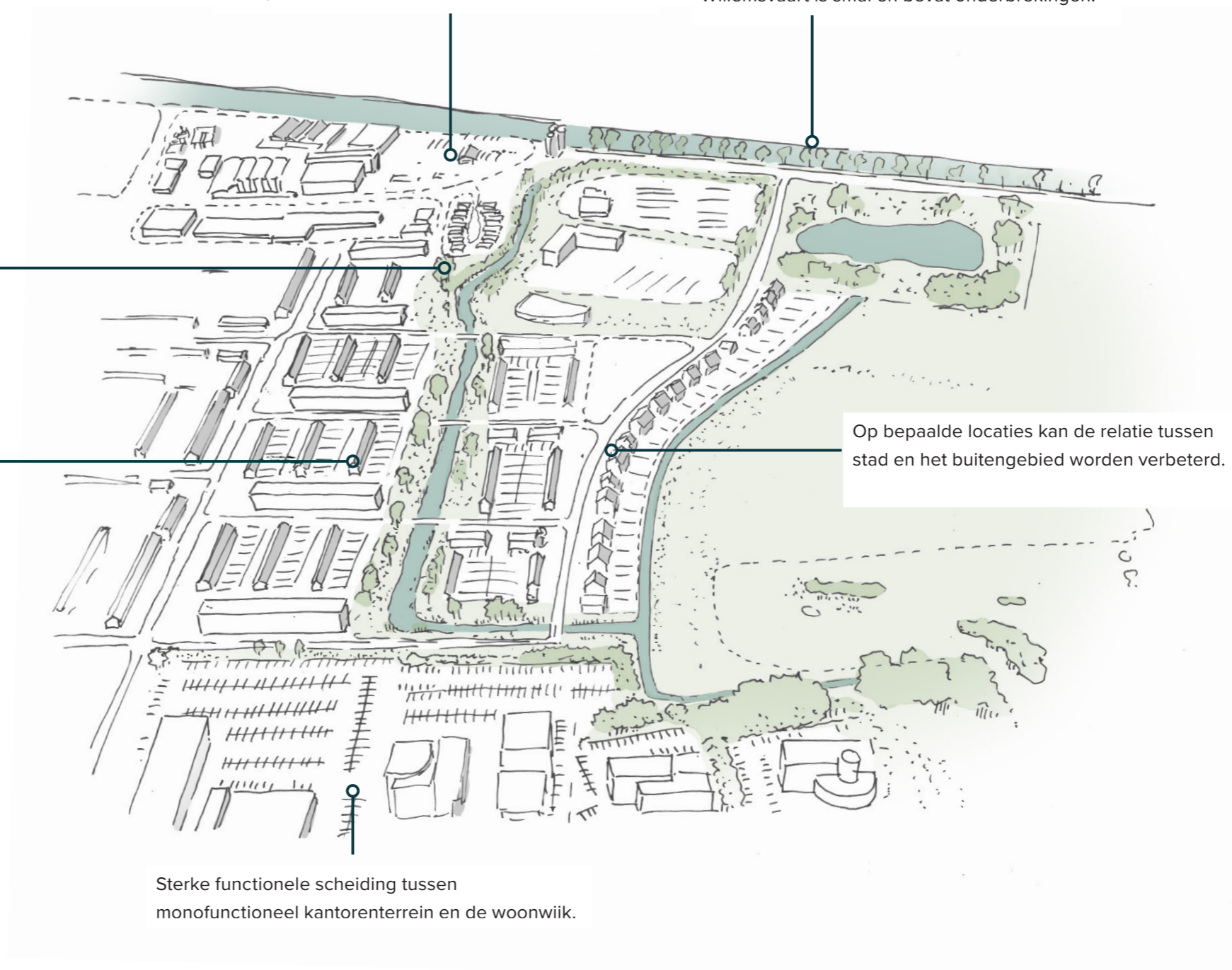


Kwalitatieve groenstructuren lopen langs de wijken. De straatprofielen kennen relatief veel verharding.

Grote contrasten tussen kwalitatieve en verouderde woningen uit verschillende tijdsperiodes. Dit weerspiegelt de verschillen tussen hoge en lage inkomens.

De huidige milieucontour van bedrijventerreinen leggen beperkingen op mogelijke verdichting in de wijken rondom.

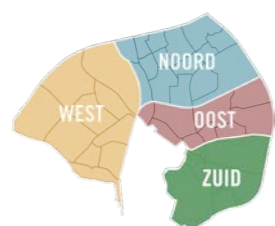
De ecologische structuur langs de Zuid-Willemsvaart is smal en bevat onderbrekingen.



Op bepaalde locaties kan de relatie tussen stad en het buitengebied worden verbeterd.

Sterke functionele scheiding tussen monofunctioneel kantoorterrein en de woonwijk.

**Figuur:** uitsnede met aandachtspunten van Zuid



## Zuid

De plannen voor de wijk Zuid dateren uit de jaren '30, maar pas na de oorlog is begonnen met bouwen. Er is begonnen met het deel van de wijk dat aan de binnenstad grenst. De wijk is ingericht met afwisselende woonstraten met hoven en poorten. De openbare ruimte is met zorg ingericht. Bebouwd en onbebouwd terrein zijn goed op elkaar afgestemd en hebben een sterke onderlinge relatie.

Het oostelijk deel van de wijk is in de jaren '60 en '70 van de 20ste eeuw gerealiseerd. Dit deel heeft een functioneel karakter. De bebouwing is eenvormig en repeterend. Er is hierdoor een duidelijk verschil met het westelijk deel van de wijk. In het deel Merendonk is het meest recent gebouwd. Hier is een bijzondere (tijdelijke) woonvorm gerealiseerd: Minitopia. Hier is op dit moment ruimte voor mensen om te ontdekken hoe op een innovatieve en duurzame manier kan worden geleefd.

In de Gestelse buurt en Bazeldonk zijn veel (corporatie)huurwoningen te vinden. In de Gestelse Buurt is dat 84% en in Bazeldonk 70%. De Gestelse buurt is aangewezen als aandachtsbuurt. Hier spelen meerdere kwesties, zoals moeite met rondkomen, minder zelfredzaamheid en weinig sociale binding in de buurt. Verschillende partijen zijn hier samen aan de slag gegaan om te werken aan een mooie, veilige buurt waar bewoners prettig samenwonen.

Vanuit dit stadsdeel zijn de natuurgebieden Het Bossche Broek en Zuiderplas goed bereikbaar. Aan de Zuiderplas ligt de Pettelaarse Schans, een voormalig fort. De nabijheid hiervan is een grote kwaliteit.

Langs de Zuid-Willemsvaart liggen verschillende bedrijven. Hier tegenaan liggen sportvoorzieningen en ligt de al eerder genoemde woonvorm Minitopia.

Langs de snelweg ligt een kantorencluster met onder andere het Provinciehuis en het Waterschap. Deze zijn vanaf de snelweg goed bereikbaar, maar minder met het openbaar vervoer.

Verschillende functies liggen in dit deel van 's-Hertogenbosch naast elkaar. Hierdoor ontbreekt het in 'zuid' aan een duidelijk karakter en samenhang.



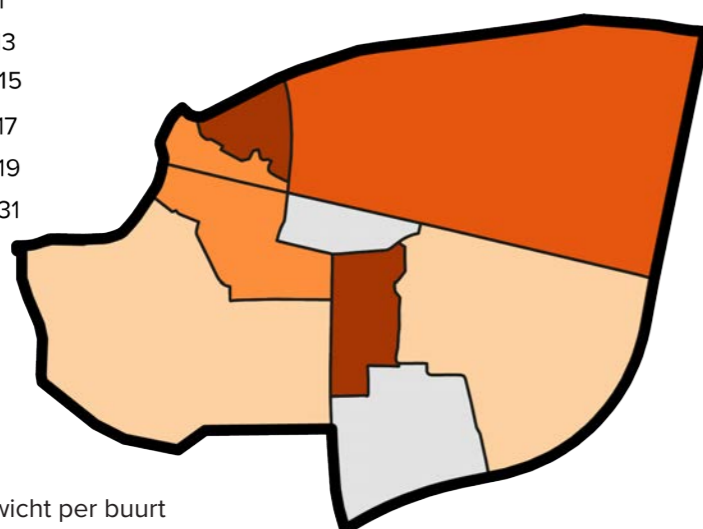
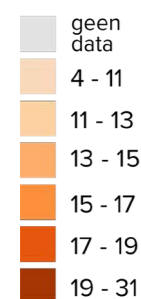
**Figuur:** Gestelse buurt vanuit de lucht



**Figuur:** foto van Ruusbroecstraat

**Figuur:** overgewicht (%)

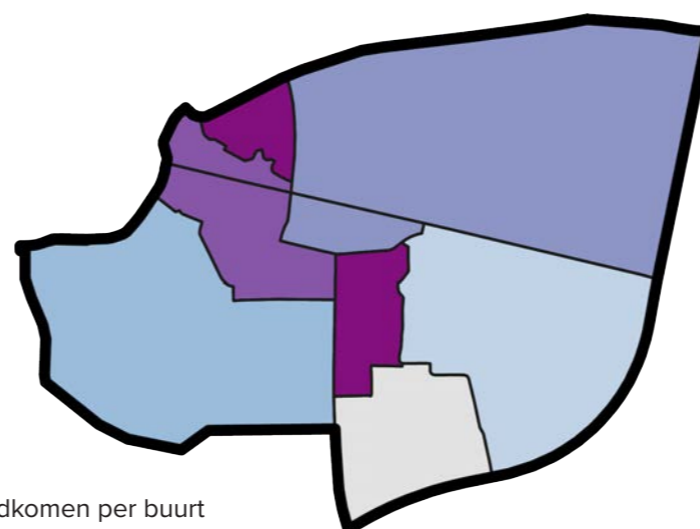
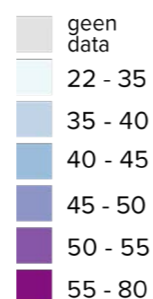
### Legenda



Overgewicht per buurt  
(uitsnede van kaart op p. 14)

**Figuur:** eenzaamheid (%)

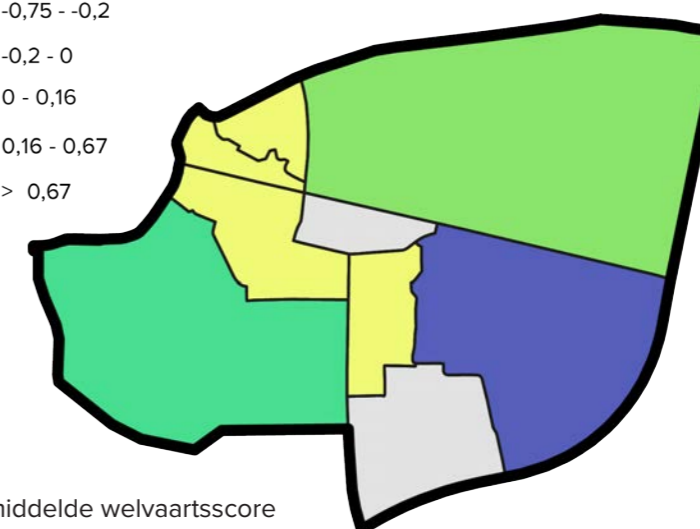
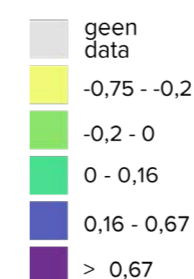
### Legenda



Moeite met rondkomen per buurt  
(uitsnede van kaart op p. 14)

**Figuur:** sociaal-economische status

### Legenda

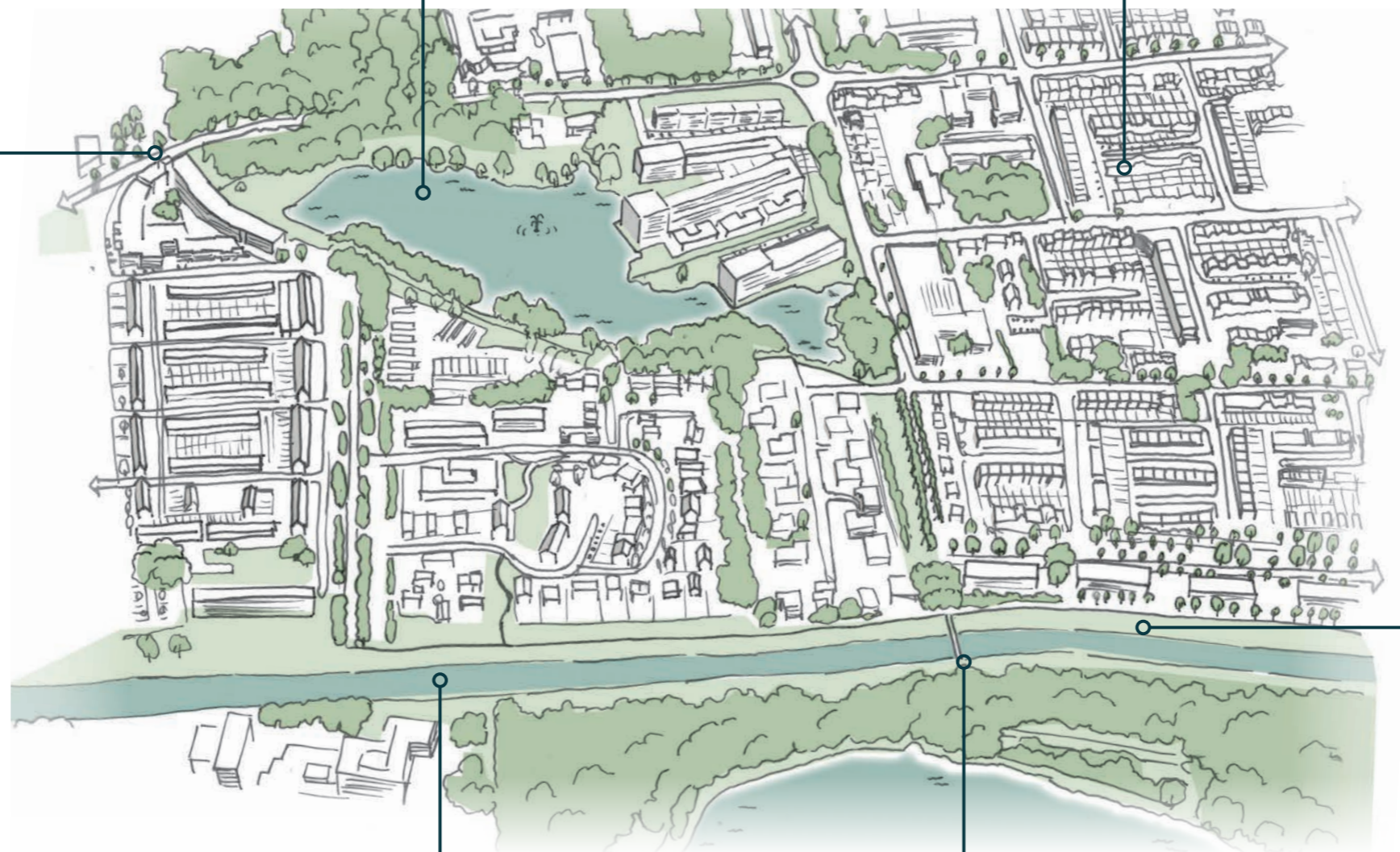


Gemiddelde welvaartsscore  
(uitsnede van kaart op p. 15)

Waterwegen, fietsroutes  
en autowegen komen  
nauw samen tot een  
trechter naar de  
binnenstad.

De plassen zijn wisselend beleefbaar.  
Rondom Het IJzeren Kind liggen juist  
wel veelal openbaar toegankelijke  
structuren.

Veel verharding in woonwijken,  
weinig ruimte voor groen.



De structuur van radialen van  
water en grote wegen creëert  
een gefragmenteerde opbouw  
van de wijken. Buurten liggen  
als taartpunten binnen deze  
structuren.

De ecologische structuur langs de Aa is smal en  
bevat onderbrekingen.

De grote plassen en parken liggen  
in de wijken maar hebben daar maar  
een beperkte functionele relatie mee.

**Figuur:** uitsnede met aandachtspunten van Oost





## Oost

Stadsdeel Oost wordt aan de noordzijde gescheiden van Noord door het spoor en aan de zuidkant door de Aa. De ligging aan de Aa kan als een kwaliteit worden gezien door de ecologische en recreatieve waarden, maar ook als ruimtelijke barrière doordat het de buurten van elkaar scheidt.

Het historische dorp **Hintham** bevat de oudste bebouwing in het oostelijk deel. Dit dorp is in de loop van de jaren steeds meer verweven geraakt met de stad. Het grootste deel van Oost dateert uit de periode tussen de Eerste en Tweede Wereldoorlog. In de wijk werden arbeiderswoningen gebouwd, zoals in de **Graafsebuurt** en **Hinthamerpoort**. In de tijd van de wederopbouw zijn de wijken De Vliert en Graafsewijk afgebouwd en is verder weinig nieuw gebouwd. Pas eind jaren '70 en jaren '80 werden delen herontwikkeld. Bestaande bebouwing werd vernieuwd en sociale huurwoningen werden toegevoegd.

Om woningbouw in Oost mogelijk te maken moest het gebied worden drooggelegd. De IJzeren Vrouw en het IJzeren Kind zijn daardoor ontstaan. Rondom de plassen zijn meerdere recreatieve voorzieningen te vinden. Langs het spoor zijn veel (sport-)voorzieningen. Sommigen vervullen een belangrijke rol voor de hele stad, zoals het stadion van FC Den Bosch of het sportcomplex Sportiom.

In de jaren '90 werd door de rijksoverheid het grotestedenbeleid (GSB) opgezet met als doel het wonen, werken en leven in 45 grote steden in Nederland te verbeteren. De wijk Hinthamerpoort werd aangewezen als aandachtsgebied. De Hinthamerpoort bestaat in feite uit twee delen: De Barten Noord en Barten Zuid. In Barten Noord is de laatste veel gesloopt en daarvoor is nieuwbouw in de plaats gekomen. Ook Barten Zuid is aangepakt. Hier zijn woningen gerenoveerd en is de openbare ruimte aangepakt. Dit deel wordt nog steeds aangemerkt als aandachtsbuurt.

Oost is als wijk goed ontsloten, vooral met de auto. Door de wijk lopen verschillende gebiedsontsluitingswegen die de wijk verbinden met de binnenstad en Rosmalen en het buitengebied. De autowegen vormen echter ook een barrière. Ze scheiden buurten van elkaar, waardoor een hechte relatie en wisselwerking wordt belemmerd. Oost heeft als enige wijk rondom de binnenstad een NS station. Hier kunnen bewoners opstappen op de sprinter richting 's-Hertogenbosch Centraal of Arnhem. Het gebied rondom het station heeft potentie om uit te groeien tot een levendige plek voor wonen, werken en verblijven.



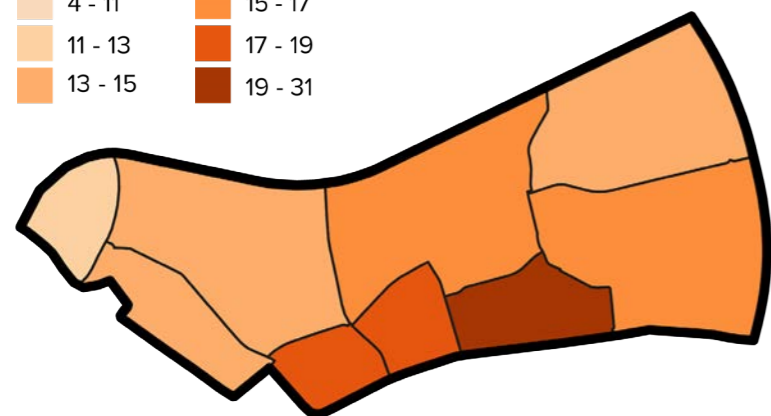
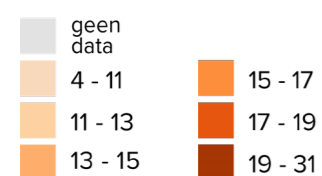
**Figuur:** ontsluitingswegen lopen radiaal naar het centrum



**Figuur:** aan de rand van de wijk liggen moderne nieuwbouw woningen

**Figuur:** overgewicht (%)

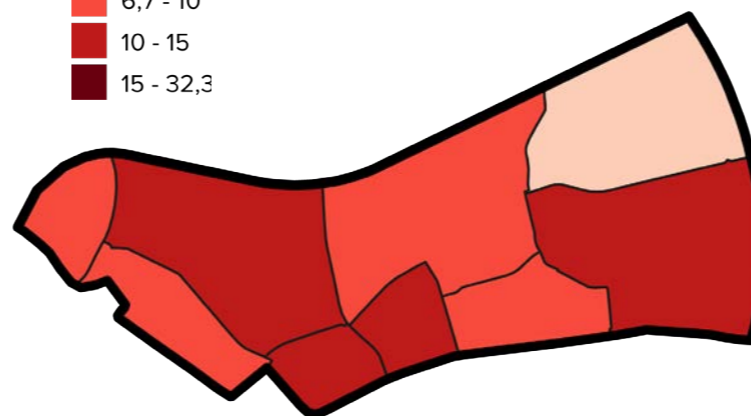
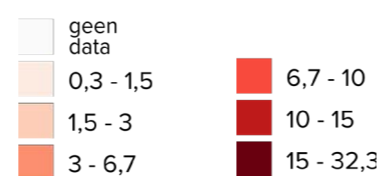
### Legenda



Ernstig overgewicht per buurt (uitsnede van kaart op p. 14)

**Figuur:** energiearmoede (%)

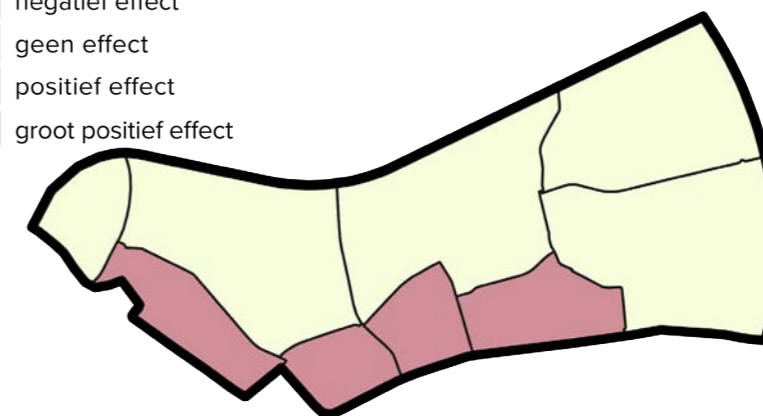
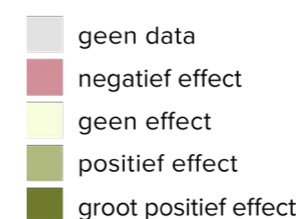
### Legenda



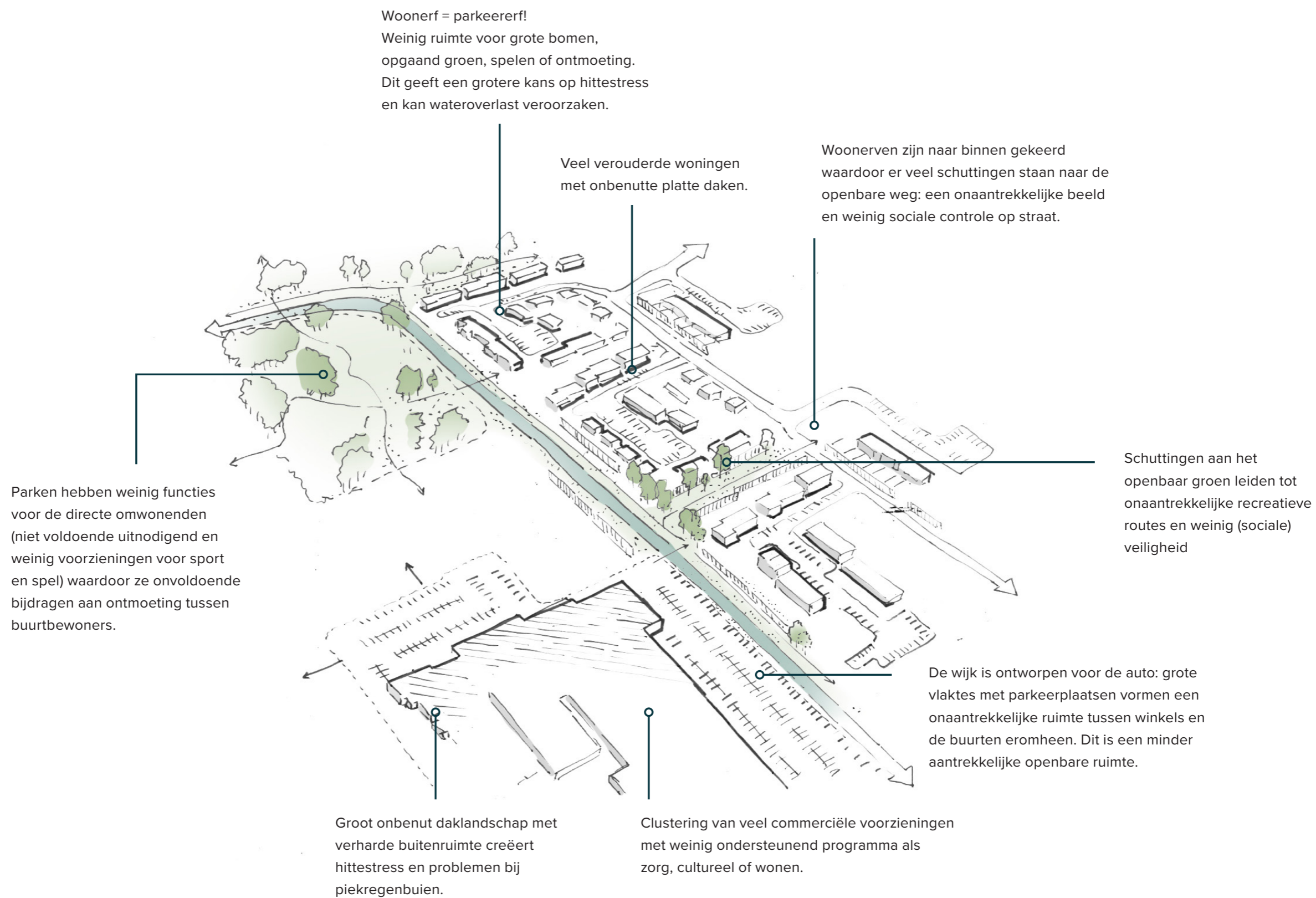
Moeite met rondkomen per buurt (uitsnede van kaart op p. 17)

**Figuur:** sociale cohesie

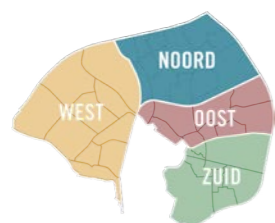
### Legenda



De mate waarin bewoners een gebrek aan sociale cohesie ervaren in hun buurt (uitsnede van kaart op p. 14)



**Figuur:** uitsnede met aandachtspunten van Noord



## Noord

In 1966 werd een globaal plan voor Noord ontworpen. In tegenstelling tot bijvoorbeeld het plan voor West, was bij Noord geen blauwdruk plan gemaakt. In plaats daarvan werkte men met een vlekkenplan waarin alleen de belangrijkste uitgangspunten van de hele wijk zijn vastgesteld. Architecten en landschapsarchitecten werkten samen aan de verschillende buurten. Dit heeft ervoor gezorgd dat er verschillende deelplannen zijn ontstaan met wijken met verschillende karakters. Door het gebrek aan onderlinge samenhang en veel ruimte tussen de wijken voor verkeer, is er in mindere mate verbinding tussen de verschillende wijken. Zes jaar na aanvang, in 1972, werd het plan voor Noord bijgesteld. Dat heeft ervoor gezorgd dat er soms abrupte, onlogische overgangen in de wijk zijn ontstaan. Bij het aanleggen van de wijken is voor een deel 'opnieuw' begonnen. Hierdoor zijn voor een deel historische kenmerken en structuren verloren gegaan.

Enkele cultuurhistorische elementen zijn nog wel aanwezig en zouden beter zichtbaar kunnen worden gemaakt (o.a. Heinis, Fort Orthen).

De woningbouwcorporaties hebben in de verschillende buurten in noord op grotere schaal grondgebonden eengezinswoningen gebouwd.

In een aantal wijken in Noord valt op dat bijvoorbeeld het aantal mensen met overgewicht hoger is dan in de rest van Den Bosch. Voor een deel van deze wijken is ook het aantal mensen wat eenzaamheid ervaart hoger dan in de rest van de gemeente. Ook hebben relatief veel mensen een bijstandsuitkering en moeite met rondkomen. De wijken waar meerdere van deze kwesties spelen zijn De Sprookjesbuurt, De Muziekinstrumentenbuurt en De Slagen.

Bedrijventerrein **De Herven** is een van de grotere bedrijventerreinen in de gemeente die redelijk gunstig gezoneerd is. Nabij station Oost en de woonwijken is de minder zware bedrijvigheid gepositioneerd, zoals kantoren en maatschappelijke en culturele voorzieningen. Richting de snelweg zijn de zwaardere bedrijven te vinden.



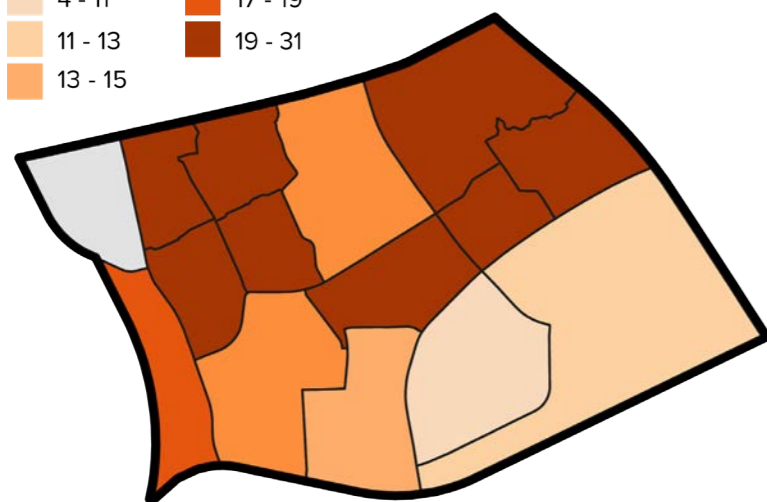
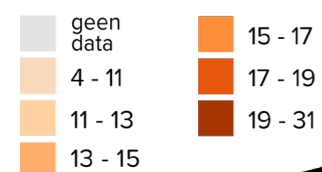
**Figuur:** luchtfoto winkelcentrum De Rompert



**Figuur:** luchtfoto Hambaken 1974

**Figuur:** overgewicht (%)

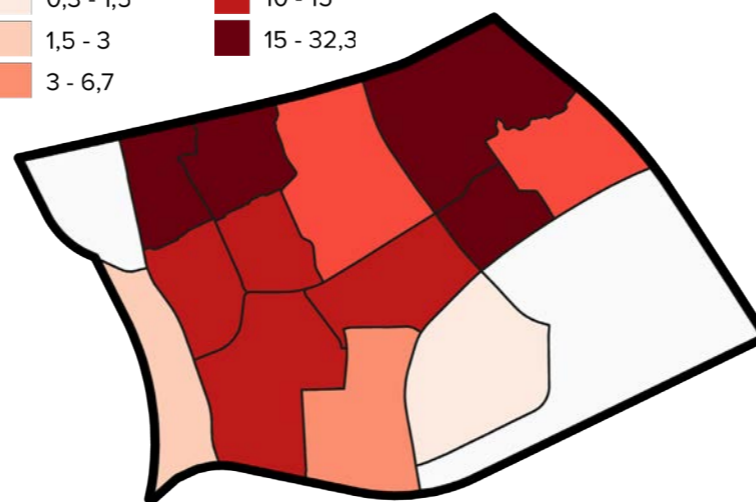
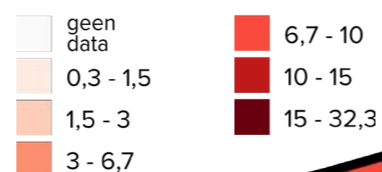
### Legenda



Ernstig overgewicht per buurt (uitsnede van kaart op p. 14)

**Figuur:** energiearmoede (%)

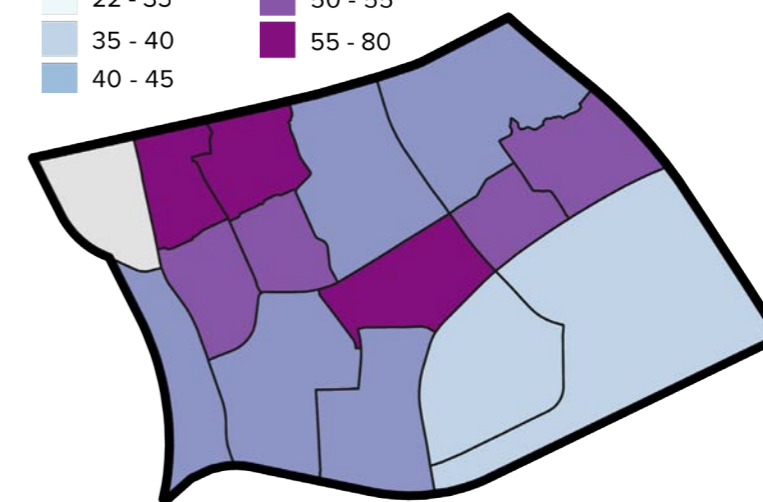
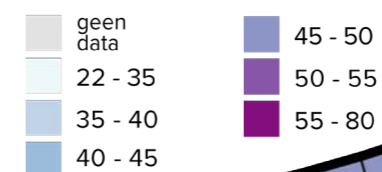
### Legenda



Energiearmoede (uitsnede van kaart op p. 17)

**Figuur:** eenzaamheid (%)

### Legenda



Eenzaamheid (uitsnede van kaart op p. 14)

## 2.4 Kernopgaven



**Figuur:** Iagenopbouw leefbare, bloeiende en duurzame toekomst

We komen in deze paragraaf tot de conclusie van de analyse en het benoemen van de opgaven. We baseren dit op:

- de historische analyse
- de ambities uit het koersdocument van de omgevingsvisie en de foto van de leefomgeving. Hier gaat het om leefbaarheidsthema's die in de Bossche wijken binnen de ring echt minder scoren dan in de rest van de gemeente
- de grotere trends en ontwikkelingen van toepassingen op de Bossche wijken (woningnood, energietransitie, klimaatadaptatie)
- de analyse van de wijken en buurten (met name aan de hand van kaartmateriaal) van de ruimtelijke kenmerken en ligging.

Vanuit een groot aantal leefbaarheidsthema's (gezondheid, sociale cohesie, inclusie) is de eerste kernopgave maatschappelijk: **opgaven voor een leefbare toekomst.**

Daarnaast er vanuit de stad een aantal opgaven dat een plek moet krijgen in de Bossche wijken. Het gaat om het toevoegen van nieuwe en andersoortige woningen, bedrijven en functies. Deze zien we als kans voor de verdere ontwikkeling en verrijking van de Bossche wijken: **opgaven voor een bloeiende toekomst.**

Tot slot is er een aantal opgaven waar we in de hele stad (en ver daarbuiten) mee te maken hebben en die om een specifieke vertaling naar de Bossche wijken vraagt. Onze huidige fysieke leefomgeving is niet voorbereid op het sturende principe van water en bodem, de nieuwe duurzame energiebehoefte, het veranderende klimaat en de biodiversiteitscrisis. Dit zijn de **opgaven voor een duurzame toekomst.**

## 2.4.1 Opgaven voor een leefbare toekomst

### O1. Voorzieningen voor iedereen

De wijken hebben bijna allemaal een winkelhart waar een winkelcentrum is. Deze winkelcentra zijn voornamelijk commercieel en bevatten weinig andere voorzieningen. Hier ligt een opgave in het verbreden van het aanbod om de centra te versterken. De maatschappelijke voorzieningen zijn over het algemeen kleinschalig en geen onderdeel van de commerciële centra. Dit maakt ze kwetsbaar.

Het is juist in de wat meer kwetsbare wijken belangrijk om voorzieningen voor iedereen te hebben. Dit betekent dat er in de toekomst naast commercieel ook meer maatschappelijk en cultureel aanbod is.

### O2. Ruimte om te bewegen, spelen, ontmoeten en voor rust

Op sociaal maatschappelijk vlak zijn er uitdagingen als het gaat om onder meer het verbeteren van de gezondheid en het tegengaan van eenzaamheid. In een aantal wijken komt meer (ernstig) overgewicht voor dan in de rest van de gemeente. Ook zien we hier een groter gevoel van eenzaamheid. Buurten waar meerdere problematiek voorkomt zijn bijvoorbeeld de Muziekbuur, Sprookjesbuurt en Gestelse Buurt.

De wijken zijn functioneel opgebouwd met een scheiding van functies. In de openbare ruimte zit een duidelijke hiërarchie. Straten hebben een mobiliteitsfunctie, parken zijn bedoeld om te recreëren en het groen in de wijken is met name esthetisch. Hier ligt een opgave in het activeren van de openbare ruimten door op verschillende plekken ruimte te maken voor bewegen, spelen, ontmoeten en rust.

### O3. Sociale structuren in de buurten als drijfveer

De sociale structuren in de wijken zorgen voor verbinding tussen mensen. Er komen veel opgaven op de stad af zoals verdichting en omschakeling naar een duurzame samenleving. In een passende aanpak moeten we de menselijke maat niet uit het oog verliezen. Door een verbinding tussen sociale en fysieke opgaven kan verbetering van de leefbaarheid in de buurten en gezondheid van de inwoners worden bevorderd (ontmoetingsplekken, wandelroutes, maatschappelijke voorzieningen).

Er ligt een opgave in het benutten van deze sociale structuren, zodat mensen zich betrokken voelen bij hun leefomgeving. Dit kan door de koppeling met de fysieke opgaven. Bijvoorbeeld het in gesprek met elkaar gaan over verandering (aanpassing openbare ruimte) kan zorgen voor verbinding. Door de verschillen in sociale structuren tussen de wijken en buurten is het daarbij belangrijk telkens op zoek te gaan naar de specifieke organisaties en actieve bewoners om het gesprek mee aan te gaan.



Figuur: foto Gestelse Buurt

## 2.4.2 Opgaven voor een bloeiende toekomst

### O4. Woningen afstemmen op doelgroep, toekomstbestendig en duurzaam maken van huidige voorraad, omgaan met toename bevolking

Deze wijken kennen allemaal een sterk planmatige ontwikkeling waarbij in korte tijd grote wijken zijn gerealiseerd. Dat wijken in één tijdsperiode zijn gebouwd leidt er toe dat ze nu ongeveer tegelijk tegen dezelfde renovatie- en verduurzamingsopgave aanlopen. Toen de wijken werden gebouwd zijn veel woningen ontwikkeld door corporaties. In sommige buurten is de woningtypologie ook vrij monotoon, bijvoorbeeld buurten met voornamelijk grondgebonden rijtjeswoningen. Grote delen van de wijken zijn nog steeds in bezit van corporaties. Daar ligt een opgave om al het bezit te verduurzamen.

Sinds de bouw van deze stedelijke wijken heeft de wereld niet stilgestaan. Steeds meer mensen wonen alleen of met zijn tweeën, terwijl veel woningen voor gezinnen zijn gebouwd. De woningvoorraad sluit niet meer goed aan op de huidige bevolkingssamenstelling en huishoudensverdeling. Zo wonen er veel meer ouderen in de wijken, dan sinds de bouw van de wijken.

's-Hertogenbosch groeit en ook de komende jaren zal het aantal inwoners toenemen. Deze mensen moeten ergens wonen en daarom zijn meer woningen nodig. Het mooie landschap rondom de stad willen we zoveel mogelijk beschermen. Daarom kiezen we ervoor met name in de stad te bouwen. Dat betekent dat we moeten inbreiden en verdichten. Meer mensen gaan in de stad wonen. Dat vraagt om een goede afweging zodat de toenemende drukte niet ten koste gaat van de leefbaarheid.

### O5. Voldoende ruimte voor werkgelegenheid en ruimte voor 'echte' bedrijven in de werkgebieden

De bedrijventerreinen zijn waardevol voor de stad. Ze dragen bij aan onze economie en zetten Den Bosch op de kaart. Het biedt een werkplek voor Bosschenaren. Echter is merkbaar dat de bedrijven soms tegen grenzen aanlopen. Ze willen uitbreiden of nieuwe bedrijven zoeken een plek om zich te vestigen. Het is hierbij van belang om efficiënt met de ruimte om te gaan en bedrijventerreinen te behouden voor bedrijven die echt op een bedrijventerrein moeten. Dit is niet altijd mogelijk op de huidige bedrijventerreinen, doordat deze dicht tegen woongebieden aan liggen.

### O6. Integreren van wonen, werken en leven tot versterkend ensemble

In de planmatige ontwikkeling van de wijken is uitgegaan van een sterke scheiding van functies. Wonen, werken en recreatie bestaan hierin los van elkaar. Voorzieningsclusters hebben vaak een eenzijdig karakter. Ze bestaan of uit commerciële functies (zoals bij de winkelcentra) of uit sportfuncties. Dit zorgt voor een piek van gebruikers op bepaalde momenten, terwijl er op andere tijdstippen bijna geen mensen zijn. Het is van belang om hier ook maatschappelijke en culturele functies een plek te geven.



Figuur: overkoepelend stedelijke netwerk



Figuur: foto Station Oost



## 2.4.3 Opgaven voor een duurzame toekomst

### O7. Gezonde bodem met een robuust groen en waterstructuur

's-Hertogenbosch is ontstaan op een donk in het voormalige moerasgebied waar de Dommel, Aa en De Dieze samenkomen. Het is een waterrijk gebied. Bij de bouw van de woonwijken moest veel land drooggelegd worden. We hebben het water toen naar onze hand gezet. Tegenwoordig merken we dat dit niet overal zorgt voor duurzaam gebruik van onze omgeving. Door de nadruk op het zo snel mogelijk afvoeren van water, krijgen we nu meer te maken met zowel watertekorten bij aanhoudende droogte als wateroverlast bij hevige neerslag. Om in de toekomst de overlast door het water te beperken is het van belang dat we het watersysteem als uitgangspunt nemen. Bodem en water worden leidende principes om te bepalen waar welke functies komen en hoe we waterberging organiseren.

De relatie tussen natuur en stad is een grote kwaliteit van Den Bosch. De Bossche Broek ligt tegen het historisch stadscentrum aan en vanuit de woonwijken zijn de natuurgebieden buiten de stad nooit ver weg. Maar de natuurwaarden staan onder druk en er zijn ruimtelijke barrières tussen leven en groen, bijvoorbeeld door autowegen.

Ondanks dat er veel groen is in de wijken, is het groen minder zichtbaar en beleefbaar en worden kansen gemist om dit meer de wijken in te trekken. Het aantal grote bomen is minder dan in de rest van de stad. Grote bomen zijn met name te vinden rondom de plassen en grote groenstructuren. In de wijken zelf zijn vaak minder (grote) bomen te vinden. Hier liggen kansen voor vergroening en het beleefbaar maken van het groen. Grote bomen dragen op meerdere vlakken bij aan de leefbaarheid, bijvoorbeeld door schaduw op warme dagen, schone lucht of een prettig aanzicht, maar ook door een prettige omgeving te bieden om te ontmoeten, te spelen, te sporten en te bewegen.

### O8. Verbonden door fiets, voet en OV

In de wijken is de auto goed vertegenwoordigd. Gebiedsontsluitingswegen zorgen, op papier, voor snelle routes vanuit de wijken naar de binnenstad en het buitengebied. In de praktijk is merkbaar dat deze wegen vaak vast staan, met name rondom de spits. Daarnaast zorgen de wegen voor ruimtelijke barrières en de auto's voor luchtvervuiling. Fietsen en wandelen zijn duurzame mobiliteitsvormen die tevens bijdragen aan een gezonde leefstijl. Dit moet beter gefaciliteerd worden in de wijken, fietsen en wandelen moet gestimuleerd worden. Het busnetwerk is dekkend in de wijken, maar kan op sommige punten verbeterd worden.



**Figuur:** voorbeeld beleefbaar groen  
Het groen is door de veelal introverte opzet van buurten minder beleefbaar

### O9. Duurzame energie: warmte, nieuwe bronnen

De gemeente Den Bosch wil in 2045 klimaatneutraal zijn. Dat betekent dat we minder energie moeten gaan gebruiken en zelf schone energie moeten opwekken. Voor het opwekken is ruimte nodig. In de stad zoeken we naar mogelijkheden door multi-functioneel ruimtegebruik. Boven en onder de grond moet de infrastructuur aangepast worden voor (warmte) netten, opslag van energie en elektra.



WELKOM

1

- De Muzerie
- Bibliotheek 's-Hertogenbosch
- Basisschool de Duizendpoot
- GGD Hart voor Brabant
- Stichting Peuterspeelzalen 's-Hertogenbosch
- Kanteel Kinderopvang
- Stichting Gilde 's-Hertogenbosch
- KOO Wijkplein De Hambaken
- ICTclub de Hambaken
- opvoedingsondersteuning
- jongerenwerk
- opbouwwerk
- kinderwerk
- ouderwerk

Figuur: foto Brede Bossche School De Hambaken

<p><b>OPGAVEN VOOR EEN LEEFBARE TOEKOMST</b></p>	<p>O1. Voorzieningen voor iedereen</p>	<p>O2. Ruimte om te bewegen, spelen, ontmoeten en voor rust</p>	<p>O3. Sociale structuren in de buurten als drijfveer</p>
<p><b>OPGAVEN VOOR EEN BLOEIENDE TOEKOMST</b></p>	<p>O4. Woningen afstemmen op doelgroep, betaalbaar, toekomstbestendig en duurzaam maken van huidige voorraad, omgaan met toename bevolking</p>	<p>O5. Voldoende ruimte voor werkgelegenheid en ruimte voor bedrijven in de werkgebieden</p>	<p>O6. Integreren van wonen, werken en leven tot versterkend ensemble</p>
<p><b>OPGAVEN VOOR EEN DUURZAME TOEKOMST</b></p>	<p>O7. Gezonde bodem met een robuust groen en waterstructuur</p>	<p>O8. Verbonden door fiets, voet en OV</p>	<p>O9. Duurzame energie: warmte, nieuwe bronnen</p>



## Hoofdstuk 3

# Gebiedsvisie.

## 3.1 Van kernopgaven naar denkrichtingen

### Totstandkoming van de gebiedsvisie

De voor de Bossche wijken geformuleerde opgaven laten zich niet een-op-een samenvoegen tot één visie. De richting die de stad inslaat wordt ook bepaald door de ambities die worden gesteld. Vanuit het Koersdocument is de keuze gemaakt om de positie als 'Leefbaarste gemeente van Europa' als basis te laten gelden voor de ontwikkeling van de stad. Die leefbaarheid kan profiteren van de groei die in de wijken rond het centrum mogelijk is. Alleen als de leefbaarheid verbetert, is er ruimte voor invulling van andere ambities zoals 'Meest gastvrije stad', 'Cultuurstad van het zuiden' en 'Toonaangevende datastad', met als uiteindelijk doel het 'Vieren van het leven'.

Die leefbaarheid is belangrijk omdat die in de schil rondom het centrum het meest onder druk staat en omdat 60% van de Bosschenaren in dit gebied woont. Uitgangspunt is de diversiteit aan wijken en buurten. Ze liggen als een schil tussen het centrum en de snelweg, maar zijn onderling heel divers. Het realiseren van leefbare wijken en werkgebieden is hiervoor de grotere ambitie en begint bij een bottom up benadering. Daarnaast zetten we in op het vitaler maken van wijken en werkgebieden en het duurzamer en completer maken aan de hand van drie denkrichtingen. Dit vraagt per buurt ook een aanpak van de andere ambities.

Vanuit de leefbaarheid, het systeem van netwerken en de opgaven vanuit de stad wordt voor de drie kernopgaven de volgende vertrekpunt voor denkrichtingen geformuleerd:

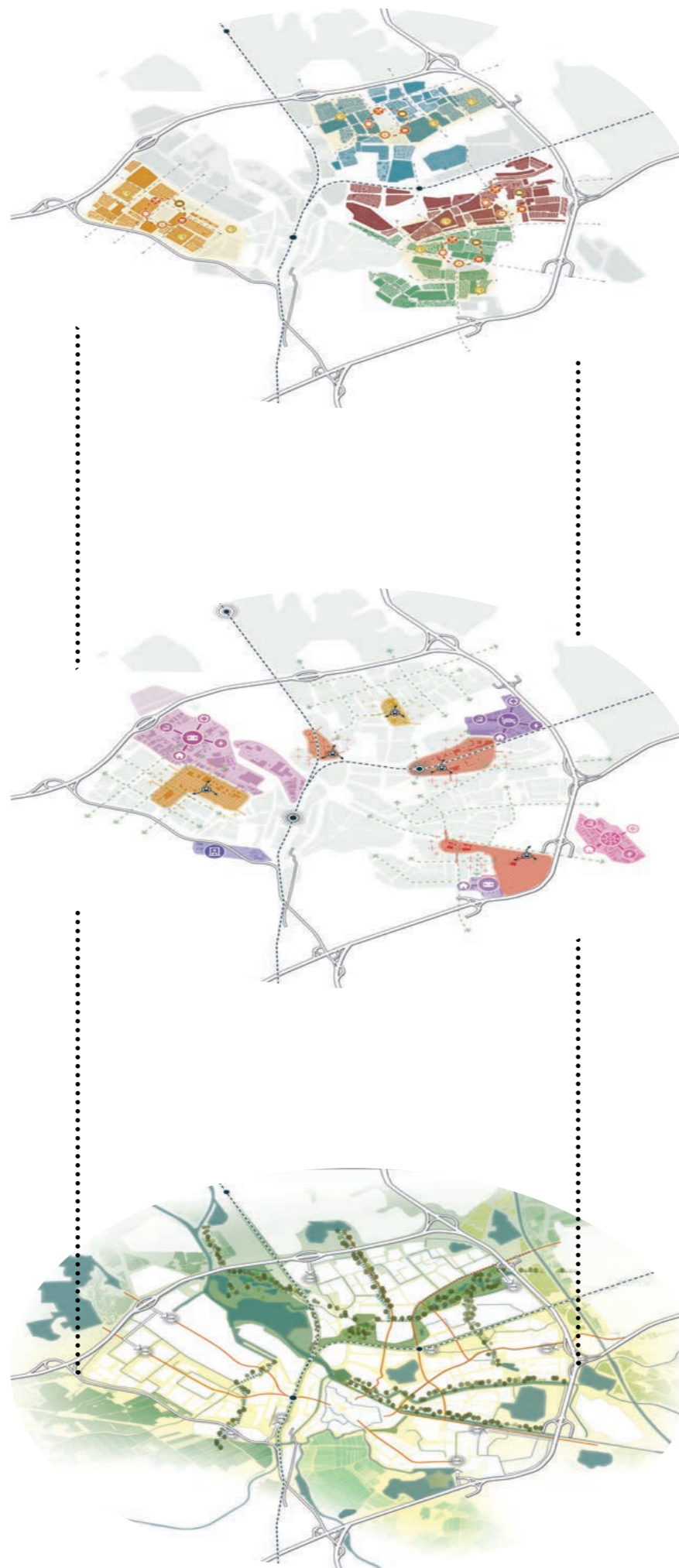
1. Leefbare wijken en werkgebieden: toegankelijke voorzieningen, voldoende werk, ruimte voor ontmoeting, divers woningaanbod.
2. Bloeiende wijken en werkgebieden: vernieuwing en verrijking, bijdrage aan vitaliteit en toekomstbestendigheid.
3. Duurzame wijken en werkgebieden: gezond verbonden, levendig, natuurlijk.



**Figuur:** ambities koersdocument



**Figuur:** kernopgaven leefbare wijken, bloeiende wijken, duurzame wijken,



**Samen voor elkaar**

- Stempels en stroken in West
- Bloemkoolwijken in Noord
- Stadswijken in Muntel/Vliert en Graafsepoort
- Stadswijken in Zuidoost
- Voorzieningen clusteren

**Grote stappen vooruit**

- Stedelijke verdichtingsgebieden
- Stedelijke gebiedstransformaties
- Werkgebieden
- H Regionaal (H)OV-hub
- Aanhechting in de wijk
- Q Kwaliteitsverbetering werkterreinen

**Duurzaam verbonden**

- Aanhechten stedelijke groenstructuur
- Huidige groenstructuur
- Hoofdwaternetwerk
- Zoekgebied nieuwe waterverbinding
- Schone mobiliteits-as
- M Stedelijke mobiliteitshub

**Figuur:** denkrichtingen samen voor elkaar, grote stappen vooruit, duurzaam verbonden

## 3.2 Denkrichtingen

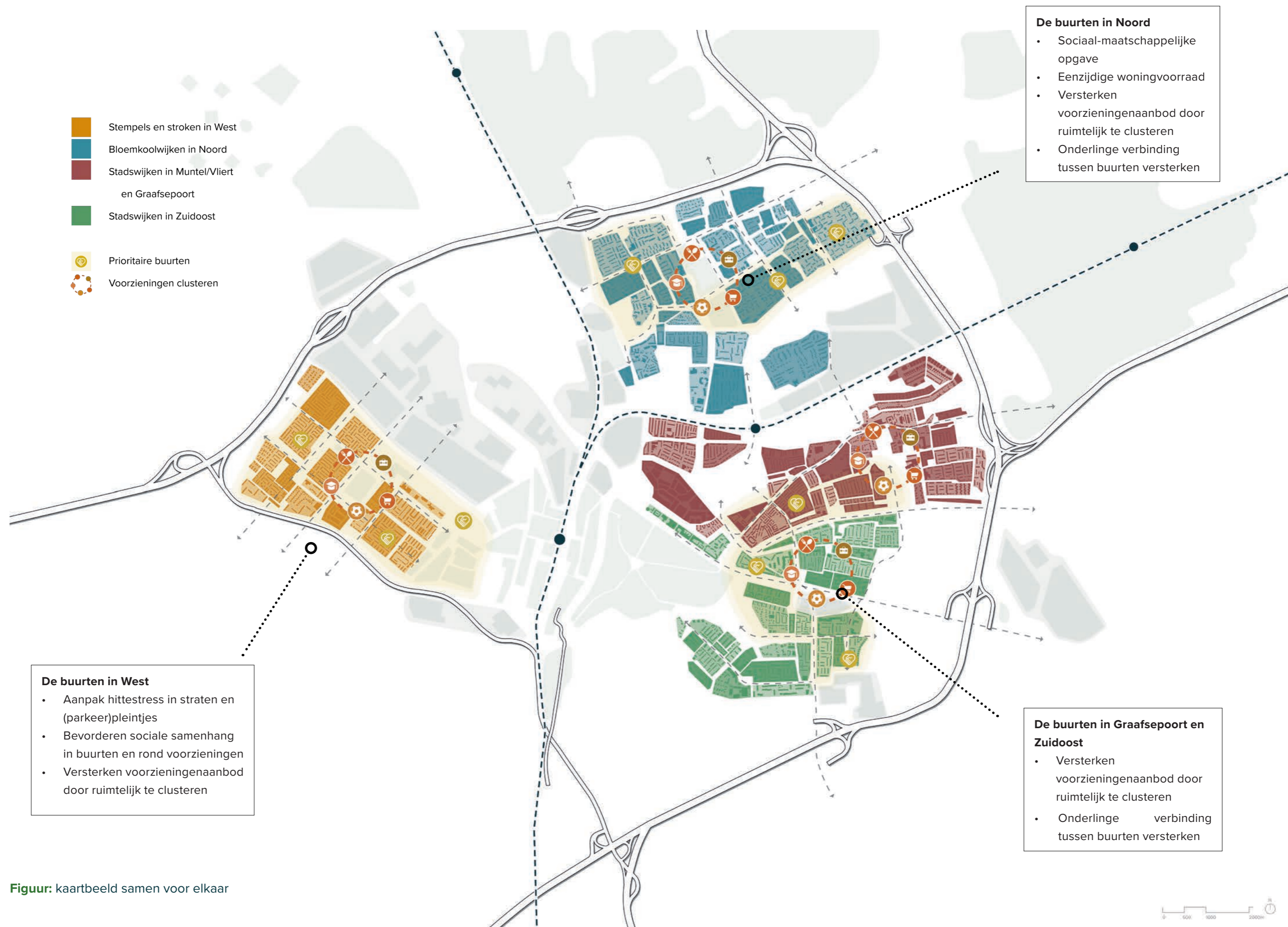
In een participatief proces tussen gemeente, bewoners en vertegenwoordigers van belanghebbenden zijn verschillende denkrichtingen tot stand gekomen. Ze bouwen voort op de analyse en de opgaven. De drie richtingen vormen een integrale aanpak richting de toekomst, waarbij diverse keuzes samenkomen.

Leefbare wijken en werkgebieden leiden tot de denkrichting: **samen voor elkaar**

Duurzame wijken en werkgebieden leiden tot de denkrichting: **duurzaam verbonden**

Bloeiende wijken en werkgebieden leiden tot de denkrichting: **grote stappen vooruit**

De denkrichtingen bouwen samen aan de leefbaarste gemeente in 2050.



**Figuur:** kaartbeeld samen voor elkaar





# Denkrichting Samen voor elkaar

## Sleutelaanpak: investeer in de gemeenschappen en zet buurten bovenaan

**Den Bosch wil de leefbaarste gemeente van Europa zijn. De eigenheid van de buurten en gemeenschappen staat daarbij voorop. Het is belangrijk dat het voor iedereen goed leven is. De ontwikkelingen die op de Bossche wijken afkomen, of het nou verdichtings- of transitieopgaven betreft, dragen altijd bij aan de leefbaarheid in de buurten en beginnen bij het betrekken van de inwoners.**

### *Voor iedereen*

We zetten in op een stad waar iedereen mee kan doen en de voorzieningen in elke buurt op orde zijn. In de wijken is alles nabij. Per buurt is een goede balans tussen doelgroepen en passende woonvormen.

### *Bottom Up*

De diversiteit aan buurten maakt de wijken van Den Bosch uniek. De eigenheid van de buurten willen we versterken. Dat kan het beste door te werken met kleinschalige projecten op verschillende plekken in de wijken. Deze aanpak is dichtbij en klein van schaal, waardoor mensen de connectie met de verandering niet verliezen en zich verbonden blijven voelen. Met optoppingen, pandsgewijze ontwikkeling en transformatie van bestaande bouw kan op verschillende plekken kwaliteit worden toegevoegd.

### *Opgaven verbinden*

De ontwikkelingen gaan altijd uit van een integrale aanpak: ze moeten op meerdere vlakken bijdragen aan de leefbaarheid in de buurten. Zo kan in een buurt een ontwikkeling bijdragen aan de kwaliteit van de woningen, maar kunnen ook gezondheidsaspecten als overgewicht of eenzaamheid aangepakt worden door te investeren in de openbare ruimte.

De ontwikkelingen zijn kleinschalig waardoor omwonenden zich betrokken voelen en gesprekspartner worden. Hierin wordt gezocht naar koppelkansen met bestaande initiatieven.

Wonen en werken zijn op gebouwniveau met elkaar vermengd.

Dit zorgt voor levendige wijken waar gedurende de hele dag activiteiten zijn. Woongebouwen hebben actieve plinten en er is plek voor werken aan huis.

Het groen loopt in fijnmazige structuren via het buitengebied, de parken tot in de woonstraten. Groen is goed toegankelijk, gebruiksvriendelijk en biedt plek voor sport en spel. Hier is ook ruimte voor ontmoeten wat structureel bijdraagt aan de sociale cohesie. Om hiervoor ruimte te vinden wordt onderzocht of autoparkeren in hubs kan worden opgelost. Ook wordt ingezet op fietsen en openbaar vervoer.

### *In deze buurten wordt samengewerkt*

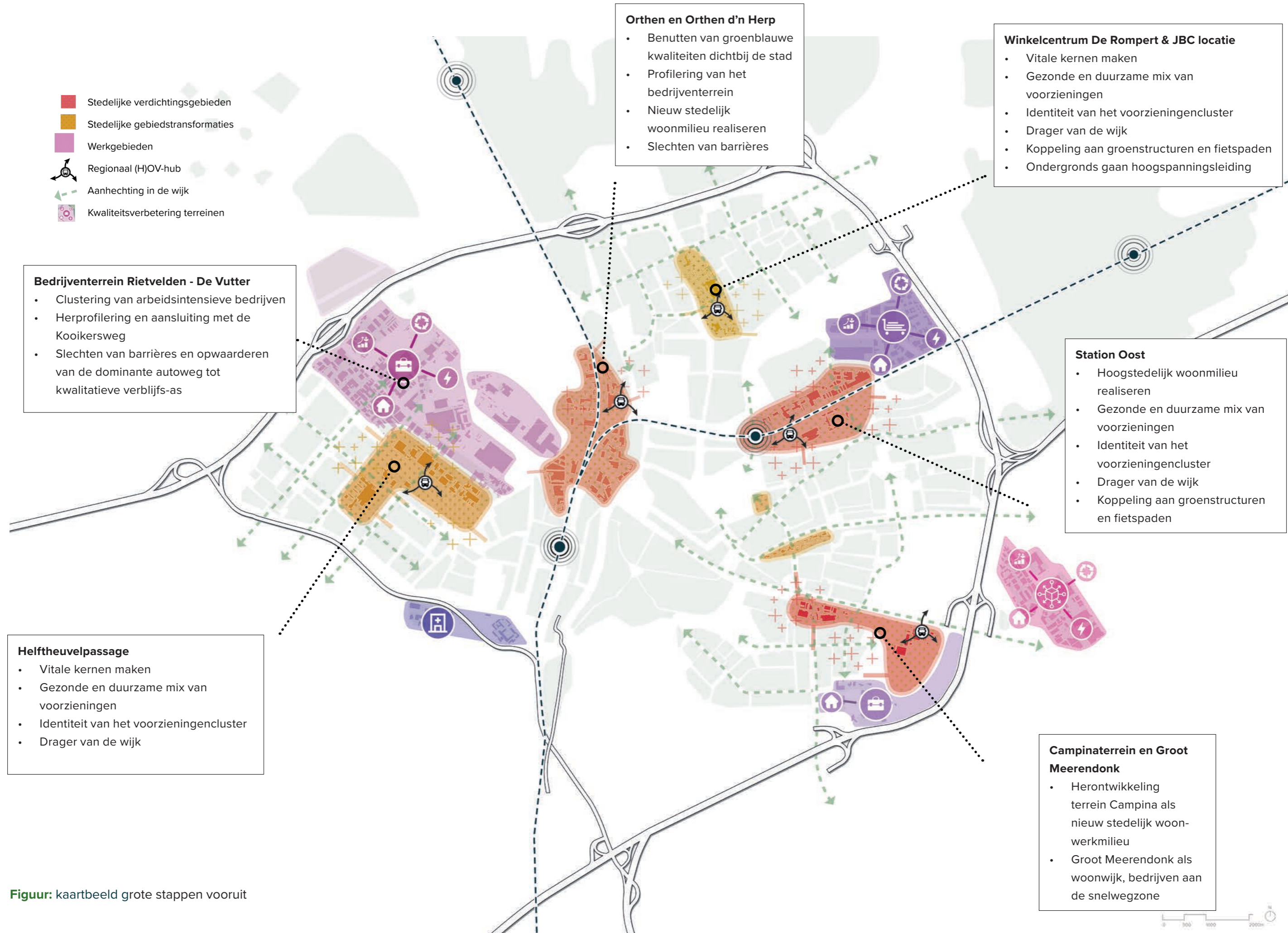
Zorg voor kwaliteit in de straten en direct in de buurt. Ten behoeve van gezondheid en leefbaarheid is het belangrijk dat de buitenruimte van waarde is voor bewoners. Het groen is toegankelijk en er zijn volop sport- en speelgelegenheden dichtbij huis. Dit komt voort uit goede samenwerking in een brede coalitie van partijen: gemeente, corporaties, welzijnsorganisaties, nutsbedrijven en mobiliteitspartners spelen hierin een sleutelrol. Samen met bewoners komen projecten tot stand.

### *Start in buurten waarbij de urgentie het hoogst is (voorbeeldbuurten)*

In buurten waar urgente opgaven liggen moet worden begonnen. Deze ingrepen dienen als voorbeelden voor vergelijkbare opgaven. De oplossingen die hier ontstaan kunnen leiden tot een gereedschapskist vol voorbeelden voor andere buurten. Pak verouderde panden en blokken aan en durf te transformeren en slopen om meer diversiteit aan te brengen en structuren te verbeteren. In de stad zijn plekken aan te wijzen waarbij de woningen niet meer van deze tijd zijn, bijvoorbeeld in Hambaken, Zuidwest en de Gestelse Buurt zijn woningen aan vervanging toe. Deze opgave kan worden aangepakt ten behoeve van een diverser aanbod voor alle doelgroepen en kan worden gekoppeld aan de energie- en klimaatdoelstellingen.



**Figuur:** voorbeeldproject Samen voor elkaar



**Figuur:** kaartbeeld grote stappen vooruit

# Denkrichting Grote stappen vooruit

## Sleutelaanpak: Gebruik verdichtingslocaties om de leefbaarheid in wijken aan te jagen

**Den Bosch wil binnen de ring verdichten. Op sommige plekken zullen veel woningen en voorzieningen worden toegevoegd. Het is essentieel dat deze ontwikkelplekken een waardenimpuls geven aan de stad en vooral aan de directe omgeving. We zorgen voor wisselwerking tussen een passend woonprogramma, de levendige voorzieningen, uitnodigende openbare ruimte en aantrekkelijke verbinding met de omliggende wijk(en). Zo voegen we kwaliteit toe waar bestaande en toekomstige inwoners van profiteren.**

**Deze ontwikkelrichting maakt ruimte voor grotere stedelijke projecten. Een voorbeeld is de gebiedsontwikkeling bij Station Oost.**

### *Verdichting: kwalitatief en inclusief*

Gebruik verdichtingslocaties als aanjager voor de leefbaarheid. De gebieden waar we gaan verdichten kunnen een sleutelrol vervullen in de stedelijke wijken. Deze gebieden zijn bestaande wijkcentra (zoals de Helftheuvelpassage), OV-knooppunten (zoals Station-Oost) of transformatiegebieden (zoals het Campina-terrein). Hier zien we ruimte om aanzienlijk programma toe te voegen. Een mix van nieuwe woonmilieus maakt van platte winkelcentra nieuwe stedelijke gebieden. Het draagt bij aan een diverse woningvoorraad, als mooie aanvulling op de bestaande eengezinswoningen in de wijken.

### *Strategische programmering voor vitaliteit*

Naast de woningbouw wordt in deze gebieden ook het aanbod van werken en voorzieningen in de stad versterkt door een combinatie van commerciële en maatschappelijke voorzieningen. Dit nodigt verschillende mensen uit om deze plekken te bezoeken en faciliteert interactie. Met een ondersteunend programma vormen deze gebieden een overloop van de brede binnenstad, waar de druk op de ruimte toeneemt. Stedelijke voorzieningen zijn als clusters in deze gebieden aanwezig en stralen uit naar de omliggende wijk. Door middel van een integrale aanpak van de winkelclusters zoals de Helftheuvelpassage en De Rompert worden dit betekenisvolle plekken voor de wijken. De stedelijke vormen van wonen en werken trekken bestaande en nieuwe Bosschenaren aan.

*Plekken waarbij de (huidige open) ruimte in de stad multifunctioneel wordt ingevuld*

Ook de structuur van openbare buitenruimtes kan mee in een schaa sprong. De bestaande grote parken en plassen in de wijken zijn zowel recreatief als ecologisch van grote waarde. Bovendien helpen ze mee bij de klimaatopgaven in de wijk. Tegelijk zijn het plekken waar evenementen en bijeenkomsten gehouden kunnen worden en waar de multifunctionele stad samenkomt.

### *Toevoegen van kwaliteit voor leefbaarheid*

Het ontwikkelen van woningen, werkruimtes en winkels biedt de kans om andere ontmoetingsruimte te realiseren binnen de stedelijke wijken. Dit bevordert de sociale cohesie. Door op deze plekken sport- en zorgvoorzieningen uit te breiden levert dit ook voor de omliggende wijken een plus op. Wanneer deze voorzieningen goed aan de buurten verbonden zijn en duurzaam ontsloten, worden ze beter bereikbaar voor alle doelgroepen. Ze stimuleren bewegen en een gezondere levensstijl.

### *OV-punten en uitbreiding snelle mobiliteit*

Door programmatische diversiteit en goede verbindingen met de wijk vormen de ontwikkelgebieden de nieuwe vitale, centrale plekken die als 15-minuten wijk gaan functioneren.

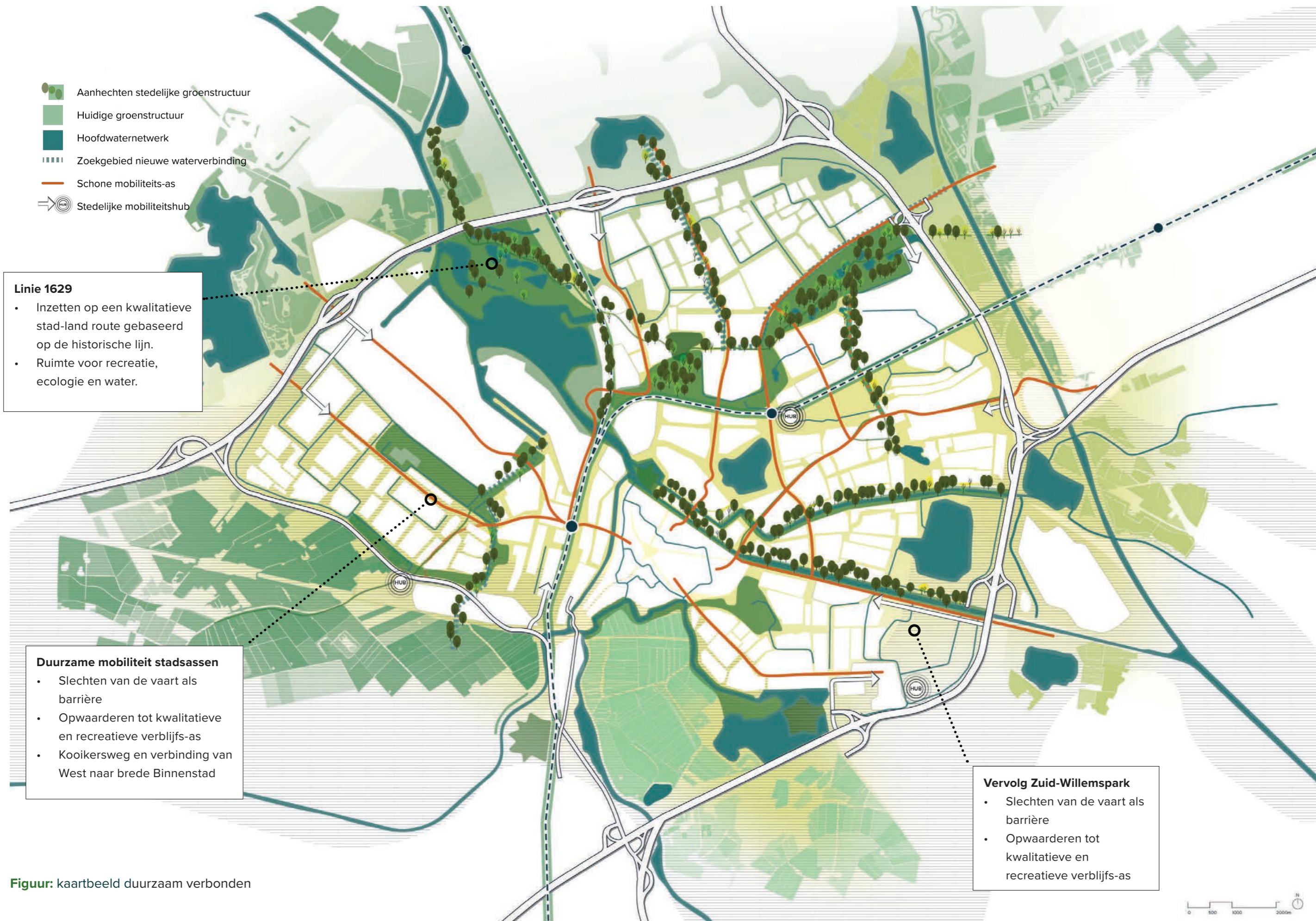
Zet in op een regionaal (H)OV-netwerk. Door toevoeging van een tussenlaag in het openbaar vervoer worden de wijken sneller verbonden. Denk aan een snelbus tussen Station Oost en Rosmalen of een nieuwe dienst naar Brainport Eindhoven. Deze hubs zijn een logische vorm van snelle mobiliteit tussen bestaande en nieuwe stedelijke centra.

### *Dubbele winst*

De vraag naar verdichting komt niet alleen voort uit de buurten, maar er ligt ook een grote stedelijke opgave om meer woningen te bouwen. Dit leidt tot een dubbele winst: levendig programma toevoegen aan de wijken



**Figuur:** voorbeeldproject Grote stappen vooruit



**Linie 1629**

- Inzetten op een kwalitatieve stad-land route gebaseerd op de historische lijn.
- Ruimte voor recreatie, ecologie en water.

**Duurzame mobiliteit stadsassen**

- Slechten van de vaart als barrière
- Opwaarderen tot kwalitatieve en recreatieve verblijfs-as
- Kooikersweg en verbinding van West naar brede Binnenstad

**Vervolg Zuid-Willemspark**

- Slechten van de vaart als barrière
- Opwaarderen tot kwalitatieve en recreatieve verblijfs-as

**Figuur:** kaartbeeld duurzaam verbonden

# Denkrichting Duurzaam verbonden

## Sleutelaanpak: Creëer een toekomstbestendig netwerk

**Den Bosch zet in op radicale vergroening en sponswerking en maakt een hechte verbinding tussen stad en land. Deze ontwikkelrichting zoekt ruimte voor netwerken: groen, blauw en schoon vervoer. Met de fiets volg je de historische en landschappelijke lijnen van de stad. De auto krijgt in de toekomst minder ruimte en wordt via andere routes de stad in geleid. Er is maximaal ruimte voor waterberging, ecologie en het tegengaan van hittestress.**

### *Bodem, water en cultuurhistorie leidend*

Het bodem- en watersysteem en de cultuurhistorie vormen de basis van een klimaatadaptieve stad. Het knooppunt van rivieren, dat in het verleden tot welvaart heeft geleid, is bij hevige regenval een risico voor overstroming. Het systeem moet op de schop om zowel de extreme regenval als extreme droogte het hoofd te kunnen bieden. De gebiedspaspoorten groen en klimaatbestendig moeten handvatten gaan bieden om voor elke wijk, afhankelijk van het type bodem, de beste keuze te kunnen maken.

Bijvoorbeeld met nieuwe waterwegen, connecties tussen wijken en grote infiltratie gebieden. Dit willen we doen door nieuwe waterverbindingen te introduceren die doorstroming verbeteren.

We activeren het groenblauwe netwerk tussen de wijken door barrières weg te nemen, programma's toe te voegen en de cultuurhistorie tot leven te brengen.

### *Biodiversiteit netwerken*

Nabijheid van (stads)natuur is belangrijk voor de leefbaarheid van de stad en de woonwijken. We zetten in op het versterken van verbindingen tussen buurten, stadsparken binnen de ring en het buitengebied. Dit doen we door ecologische en recreatieve verbindingen langs de grote landschappelijke structuren zoals de beken en de linies te verbeteren. We kijken waar we barrières van het spoor, waterwegen en snelweg kunnen doorbreken.

### *Duurzame mobiliteitsnetwerken*

Vanuit de vroegere stadsplanning van de wijken heeft de auto een prominente plek gekregen. Wegen zijn breed en in de openbare ruimte is veel ruimte voor parkeren. In de toekomst willen we toe naar duurzame mobiliteit met ruimte voor langzaam verkeer en een hoogwaardig OV netwerk. We kiezen voor een prioritaire volgorde in de wijken van wandelen, fietsen, OV benutten, deel mobiliteit gebruiken naar de eigen auto gebruiken. Dit vraagt enerzijds om het verbeteren van langzaamverkeersroutes en koppelen aan het groenblauwe netwerk en anderzijds om het verbeteren van busverbindingen, clustering van OV-punten en toevoeging van mobiliteitshubs of P&R-plekken.

De lange infrastructuurlijnen worden belangrijker voor de stad door ze te verbeteren. Door langzaam verkeer voorrang te geven, ontstaan fijne, veilige en leuke routes. Het gebruik van de groenstructuren: van werk of school naar huis, via het park, heeft de voorkeur. Hier kunnen ook verschillende buurt- en wijkfuncties komen, zoals ontmoetingsplekken, recreatie, sporten en spelen.

### *Energiesystemen*

In de Bossche wijken wordt slim gebruik gemaakt van diverse bronnen en wordt vanuit de buurtgedachte de warmtetransitie samen met de inwoners vormgegeven. De systeemopgave leidt wel tot een beperkt aantal keuzes om voortgang te houden en tot resultaat te komen. Het koppelen van een aantal buurten in de Hambaken aan de RWZI is daarvan een goed voorbeeld. Duurzaamheidsprogramma's voor besparen en opwekken worden ook in de buurtaanpak ondergebracht.



**Figuur:** voorbeeldproject Duurzaam verbonden

**Spoorinfrastructuur**

-  Spoorlijn
-  Treinstation

**Samen voor elkaar**

-  Stempels en stroken in West
-  Bloemkoolwijken in Noord
-  Stadswijken in Muntel/Vliert en Graafsepoort
-  Stadswijken in Zuidoost
-  Voorzieningen clusters

**Grote stappen vooruit**

-  Stedelijke verdichtingsgebieden
-  Stedelijke gebiedstransformaties
-  Werkgebieden
-  Regionaal (H)OV-hub
-  Aanhechting in de wijk
-  Kwaliteitsverbetering werkterreinen

**Duurzaam verbonden**

-  Aanhechten stedelijke groenstructuur
-  Huidige groenstructuur
-  Hoofdwaternetwerk
-  Zoekgebied nieuwe waterverbinding
-  Schone mobiliteits-as
-  Stedelijke mobiliteitshub



**Figuur:** visiekaart

## 3.3 Gebiedsvisiekaart

### 1. Samen voor elkaar

#### Investeer in de gemeenschappen en zet de buurten bovenaan

In buurten waar urgente opgaven samenkomen ligt de prioriteit om vooral integraal aan de slag te gaan. Het gaat hier om een aanpak van bebouwing en verduurzaming, samen met de openbare ruimte, de aanwezige voorzieningen en het sociale programma. Zo integraal mogelijk. Deze aanpak is dichtbij, vaak klein van schaal en bottom up; verandering komt deels vanuit lokaal initiatief. Toch zien we dat enkele buurten effectief kunnen worden opgewaardeerd door gericht interventies te doen. Deze ingrepen dienen als voorbeelden voor vergelijkbare opgaven in andere buurten. Ze houden bestaande voorzieningen overeind en zorgen ervoor dat een wijk niet achteruitgaat.

### 2. Grote stappen vooruit

#### Gebruik verdichtingslocaties als aanjager van de leefbaarheid

In deze wijken ligt de kans om flinke programmatische toevoegingen te doen: hier is nog ruimte. De oorspronkelijke planmatige opzet, focus op autogebruik en harde scheiding van functies bieden mogelijkheden voor vernieuwing én voor verbetering. Een duidelijke profilering van bedrijventerrein zorgt voor een intensivering van het werkaanbod in de stad. Rond wijkcentra en OV-knooppunten zien we ruimte om aanzienlijk programma toe te voegen. Een mix van nieuwe woonmilieus, economische en maatschappelijke programma's maakt van platte winkelcentra nieuwe stedelijke gebieden. Deze gebieden lopen voorop in de energietransitie en duurzaamheid. Door programmatische diversiteit en goede verbindingen met de wijk vormen ze de nieuwe vitale, centrale plekken die zich met recht 15-minuten wijk kunnen gaan noemen.

### 3. Duurzaam verbonden

#### Creëer een toekomstbestendig netwerk

Tussen de wijken wordt het aanwezige groenblauwe casco (de hoofdstructuren van water, groen en hoofdinfrastructuur) benut om de klimaatopgaven een plek te geven. De aanwezige brede profielen met water, bomen en andere beplanting zijn de aders van de wijken en zijn aangetakt op de buurten. Deze profielen zijn essentieel voor de opvang en het vasthouden van overvloedig water, opgaven als hittestress en verdroging en het verbinden van stadsecologie. Langs deze lijnen bewegen de Bosschenaren tussen de wijken, naar de binnenstad en het buitengebied. Er moeten kwalitatieve keuzes voor mobiliteit gemaakt: meer te voet, op de fiets en in het openbaar vervoer dan in de auto. Door wonen en werken beter te verbinden en het afvangen van de auto, verder buiten de wijken en dichterbij de snelweg, ontstaat in dit casco voor duurzame ambities, informele ontmoetingen, spelen en sporten.



**Figuur:** denkrichtingen samen voor elkaar, grote stappen vooruit en duurzaam verbonden

---

## Hoofdstuk 4

# Van visie naar uitwerking.



## 4.1 Handelingsperspectief

De drie denkrichtingen bieden samen een complete en integrale visie voor de Bossche wijken binnen de ring. Per denkrichting verschilt de aanpak. Die beschrijven we in dit handelingsperspectief. Per denkrichting stellen we voor de uitvoering drie vragen:

1. Wat is de kern van de aanpak om de ontwikkelrichting te laten 'werken'?
2. Hoe sluit de aanpak aan op de ambities uit het concept-Koersdocument? Dit kunnen concrete randvoorwaarden (kader voor initiatief) zijn of procesafspraken.
3. Wat is de kritische succesfactor van de ontwikkelrichting?

### Samen voor elkaar

1. De kern: alle veranderingen vinden in principe plaats via een buurtgerichte aanpak. Dit betekent bij ruimtelijke ontwikkelingen altijd maatwerk per buurt. Dit garandeert de betrokkenheid van de samenleving en biedt de mogelijkheden om de andere opgaven uit deze visie mee te koppelen: waar ligt nog een verbetering sociaal, technisch, ruimtelijk en/of functioneel? De buurtaanpak richt zich op de openbare ruimte (ontmoeting, verblijf) en woningverbetering (energie, renovatie) en gaat daarmee bewoners direct aan. Daarnaast is een visie op de bedrijventerreinen gewenst voor een duidelijke focus op kansrijke werkgelegenheid.
2. Voor de buurtaanpak worden de volgende randvoorwaarden gehanteerd:
  - Toets: participatieve opbouw
  - Leefbaar: beginnen bij buurtbehoefte
  - Duurzaam: direct transitie opgaven meenemen
  - Programmering: diversiteit vergroten (zowel typen als functies)
3. De kritische succesfactor is in dit geval tweeledig. In eerste instantie het vliegwiel: proberen investeringen los te krijgen vanuit stedelijke opgaven. Even belangrijk is het aangehaakt houden van de omgeving, de inwoners.

### Grote stappen vooruit

Grote stappen vooruit

1. Het gaat hier in de kern over intensieve gebiedsontwikkelingen, samenwerking. Hiervoor is projectmatig werken noodzakelijk en ligt een publiek-private ontwikkeling voor de hand.
2. Vanuit de andere twee denkrichtingen is het van belang oog te houden voor de meerwaarde voor de samenleving en het aansluiten op de systeembenadering van duurzaam verbonden. Dit betekent de volgende randvoorwaarden:
  - Toets: Meerwaarde voor buurt én stad
  - Leefbaar: voorzieningen toegankelijk en bereikbaar voor diverse doelgroepen
  - Duurzaam: geen afwenteling op toekomstige generaties, maar deel van de oplossing: energie, klimaatadaptatie
  - Programmering: behoefte doelgroepen en doorstroming
3. De belangrijkste succesfactor is het volhardend zijn in de meerwaarde voor gebiedsontwikkelingen, niet inboeten op leefbaarheidsthema's.

### Duurzaam verbonden

1. Voor de grotere systeemopgaven is de gemeente in principe verantwoordelijk. De kern is dat er duidelijk richting wordt gegeven.
2. Belangrijke randvoorwaarden:
  - Toets: opgaven voldoende gekoppeld in projecten
  - Leefbaar: gebruik voor iedereen
  - Duurzaam: netwerk van water en groen
  - Programmering: aanvulling op mobiliteitsnetwerk / stomp
3. De kritische succesfactor is het concretiseren en prioriteren van de systeemkeuzes. De warmtetransitie en bijvoorbeeld de klimaatopgave zijn complexe vraagstukken waarvoor het moeilijk keuzes maken is. De inwoners zijn gebaat bij duidelijkheid, zeker als er gevolgen zijn tot achter de voordeur.

## Voorbeeldprojecten



**Figuur:** voorbeeldproject Samen voor elkaar

Een leefbare en groene straat in Hambaken





**Figuur:** voorbeeldproject Grote stappen vooruit

Gebiedsontwikkeling aan de Ertveldplas



**Figuur:** voorbeeldproject Duurzaam verbonden

Bijvoorbeeld een schone mobiliteits-as langs de Zuidwillemsvaart

## 4.2 Vervolg

Deze gebiedsvisie schetst de denkrichtingen voor het gebied Bossche Wijken binnen de Ring. De gebiedsvisie gebruiken we als bouwsteen voor de Omgevingsvisie 's-Hertogenbosch. Naast denkrichtingen benoemen we ook aandachtspunten en opgaven voor het vervolg. Niet alle ingrediënten van de denkrichtingen, aandachtspunten en opgaven worden verwerkt in de Omgevingsvisie. De inhoud van de Omgevingsvisie vloeit immers voort uit een afweging en integratie van de gebiedsvisies in combinatie met andere bronnen, zoals het themabeleid, het concept-Koersdocument, de resultaten van de participatie en het bestuurlijk-politieke besluitvormingsproces.

