

Raadsinformatiebrief

Steller : Beek Tel. : 6155355
Portefeuille : Logister (Hoskam en van Son) e-mail. : s.vanderbeek@s-hertogenbosch.nl
B&W : 27 september 2017 Agenda nr. : 2
Raad : 24 oktober 2017 Reg.nr. : 7127485
Openbaar : Openbaar

Onderwerp : Concept ontwikkelrichtingen en aanpak Spoorzone 's-Hertogenbosch
Dossier : -

Het college stelt bijgaande raadsinformatiebrief vast waarin de Raad wordt geïnformeerd over de volgende concept ontwikkelrichtingen voor de Spoorzone 's-Hertogenbosch:

1. Stedelijk programma: een mix van functies met de nadruk op woon- en werkgebied voor (jongere) kenniswerkers, studenten, kleine huishoudens met geringe auto-afhankelijkheid en intensief grondgebruik.
 2. Hoogwaardige kwaliteit van de openbare ruimte: gericht op verblijf en ontmoeting (focus op herinrichting Onderwijsboulevard/Westerpark en knooppunt openbare ruimte nabij Industriehaven/Brabanthallen/Dieze).
 3. Goede bereikbaarheid met openbaar vervoer en langzaam verkeer en toereikende bereikbaarheid van bestaande functies voor gemotoriseerd verkeer: doorontwikkeling van station e.o. en innovatieve parkeeroplossingen.
 4. Herbestemming en restauratie van industrieel erfgoed gericht op een stedelijke context: doorontwikkeling van Grasso en het naastgelegen Grenco-complex (ICT, data en ambachten) en restauratie van het monumentale deel van de Heus (als onderdeel van de Tramkade).
 5. Ruimte bieden voor innovatie en experiment: projecten uit programma "Slimme Buitenruimte" in de Spoorzone tot ontwikkeling brengen.
 6. Gebiedsgerichte aanpak van energietransitie concretiseren voor de Spoorzone.
- Besluit :

Het college stelt bijgaande raadsinformatiebrief vast waarin de Raad wordt geïnformeerd over de volgende procesaanpak:

1. De ontwikkeling van het programma realiseren met actieve participatie van belanghebbenden in het gebied, o.a. met 'living labs'.
2. Ophalen van reacties bij stakeholders en andere belanghebbenden op de geformuleerde concept ontwikkelrichtingen. De uitkomst hiervan wordt voorgelegd aan de Raad in de vorm van een raadsvoorstel tot vaststelling van ontwikkelrichtingen en aanpak van Spoorzone 's-Hertogenbosch.

Communicatie : -

Raadsinformatiebrief

Reg.nr. : 7127485

B&W verg. : 27 september 2017

Onderwerp:
Concept ontwikkelrichtingen en
aanpak Spoorzone 's-Hertogenbosch

1) Status

In het licht van de actieve informatieplicht informeren wij U over de stand van zaken met betrekking tot de beleidsvoorbereiding voor de aanpak van de verdere ontwikkeling van de Spoorzone 's-Hertogenbosch.

2) Samenvatting

We werken in 's-Hertogenbosch al lang aan delen van de Spoorzone: het Paleiskwartier en de directe stationsomgeving. Echter het gebied dat beïnvloed wordt door de nabijheid van het station is veel groter dan dat. Spoorzone 's-Hertogenbosch strekt zich uit van JBZ/transferium en Essent aan de zuidzijde tot en met De GruyterFabriek en De Tramkade, incl. de overzijde van de Dieze, aan de noordzijde.

Met deze Raadsinformatiebrief willen we aangeven welke concept ontwikkelrichtingen wij als college zien voor de doorontwikkeling van dit gebied. Concept, omdat we deze willen toetsen in gesprekken met betrokkenen. Accenten zijn: gemengde functies, waaronder wonen, in een stedelijke setting, hoogwaardige openbare ruimte, koesteren van het aanwezige cultuurhistorische erfgoed en optimale bereikbaarheid voor openbaar vervoer.

Er is sprake van diversiteit aan projecten en activiteiten in verschillende stadia. Er zijn al onderdelen "klaar", onderdelen liggen braak, maar er zijn ook onderdelen waar momenteel op wordt gestudeerd. Met een programmatische aanpak en samenhangend kader willen we de Spoorzone dan ook doorontwikkelen. Dat is enerzijds gebaseerd op het gemeentebrede kader, zoals duurzaamheid en de woonagenda, anderzijds op een specifiek kader voor de Spoorzone. De totstandkoming hiervan willen we in nauw overleg met belanghebbenden voorbereiden t.b.v. besluitvorming van uw raad, evenals het ruimte bieden aan initiatieven.

3) Wij bieden u dit stuk ter informatie aan.

Steller : Beek

Tel. : 6155355

E-mail : s.vanderbeek@s-hertogenbosch.nl

1) Aanleiding

Rond het station in ruime zin, de Spoorzone, spelen nu en de komende jaren verschillende ontwikkelingen, bijvoorbeeld Willemspoort, Tramkade, EKP-terrein. Deze ontwikkelingen kunnen elkaar versterken als hier in samenhang aan wordt gewerkt. De aanwezigheid van het openbaar vervoerknooppunt, industrieel erfgoed, (boven-)regionale bedrijven en instellingen, korte afstand tot de binnenstad en de natuur, alsmede de bestaande dynamiek van wonen, werken en onderwijsinstellingen biedt een goede basis om dit gebied door te ontwikkelen tot een zeer aantrekkelijk gebied.

De ontwikkeling van de Spoorzone staat niet op zich; het betekent groei voor de stad op kwantitatief en kwalitatief niveau: het biedt ruimte voor het toevoegen van een stedelijk woon- en werkmilieu en het biedt groei op het vlak van het profiel van de stad: naast het cultuurhistorisch decor en gastvrije setting voegt het innovatie en moderniteit toe.

2) Begrenzing

De spoorzone omsluit de voornaamste nabij het station gelegen ontwikkelingen en kansen voor wonen, werken en bereikbaarheid. Aan de zuidzijde rekenen we daar het in aanbouw zijnde transferium, het ziekenhuis en Willemspoort toe, in het noorden het gebied aan weerszijden van de Dieze-oever, de Brabanthallen, De GruyterFabriek en Kop van 't Zand. We geloven dat dit het gebied is dat zich in samenhang verder kan ontwikkelen als Spoorzone. Vanzelfsprekend zal de relatie met de directie omgeving van deze Spoorzone meegenomen worden.

3) Wat is de afgelopen periode allemaal bereikt?

Vanaf het begin van de jaren '90 is er met de aanpak van het Paleiskwartier (ter plaatse van het verouderde bedrijfsterrein Wolfsdonken), het stationsgebouw met passerelle, busstation, fietsenstalling, parkeergarage en een volledige hoogwaardige herinrichting van de stationsomgeving, een aanvang gemaakt met het benutten van de potenties van de omgeving van station 's-Hertogenbosch. Hierbij is uitdrukkelijk gekozen voor het ruimte bieden aan functies die horen bij het centrum van de stad maar qua schaal niet meer pasten in ons historische centrum. In het bijzonder gold dat voor het Paleis van Justitie. Door functies te mixen: werken, wonen en gemengde functies in een compacte setting, met gebouwd parkeren onder water en groen, en met hoogwaardige architectuur, is een geweldig stuk stad ontstaan. De aanleg van de Paleisbrug heeft een vliegwieleffect gehad op de keuze van diverse functies die de levendigheid versterken: bioscoop en horeca.

Grenzend aan het Paleiskwartier is ruimte geboden aan forse onderwijsvoorzieningen (MBO, HBO en gymnasium). Met de aanleg van de randweg, de bouw van het fusieziekenhuis JBZ, de gebiedsontwikkeling van Willemspoort en de ontwikkeling van een gebouwd transferium is aan de zuid/westzijde van het station de koers reeds bepaald en bevinden veel projecten zich in een afrondende fase.

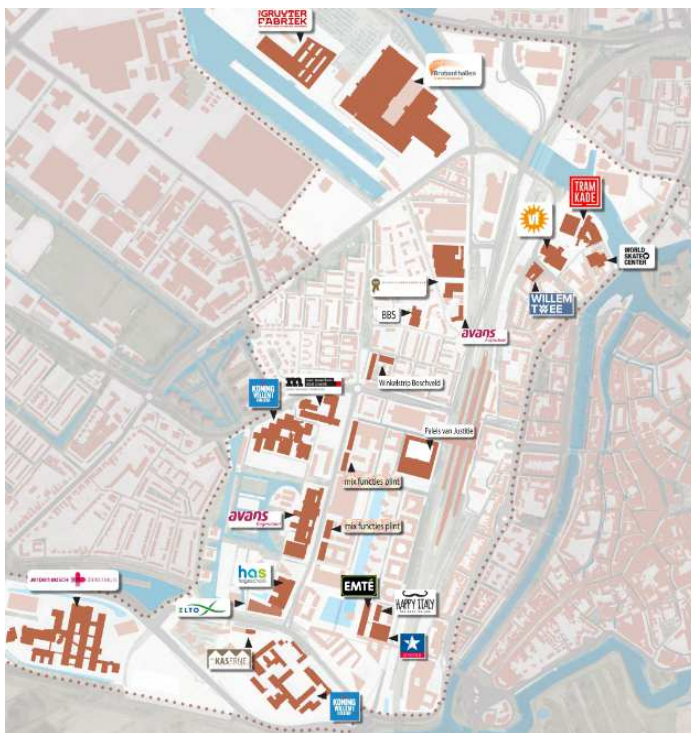
Meer naar de noordwestzijde van het station zijn we al vele jaren bezig met de herstructurering van de naoorlogse woonwijk Boschveld, waarbij in nauw overleg met de woningbouwcorporaties en bewoners op fijnmazige wijze gewerkt wordt aan zowel sloop/nieuwbouw, renovatie en herinrichting van de openbare ruimte. Van groot belang voor de sociale betrokkenheid in de wijk is de bouw van de Brede Bossche School Boschveld, evenals de Boschveldtuin en het in aanbouw zijnde CPO project (Bewust Wonen Werken Boschveld). Binnenkort wordt gestart met de bouw van grondgebonden woningen aan de Paardskerkhofweg op de locatie van de voormalige Afvalstoffendienst.

Dit alles heeft betekenis gehad voor 's-Hertogenbosch, doordat hiermee de voorwaarden zijn geschapen voor vitale wijken waar zowel ruimte is gecreëerd voor nieuwe bewoners, werkers en studenten als ruimte is geboden aan centrumfuncties die qua schaal en maat niet passen in de historische stad.

Het toegenomen belang van mobiliteit in het algemeen, meer specifiek het openbaar vervoer en langzaam verkeer, noodzaakt ons om de komende periode verder in te spelen op de geweldige potentie die de omgeving van ons centraal station heeft. Hierbij kunnen we voortbouwen op de reeds opgedane ervaring en de naam die we hebben opgebouwd met de ontwikkeling van o.a. het Paleiskwartier.

4) Huidige situatie en analyse

Kenmerkend voor de Spoorzone 's-Hertogenbosch zijn de diversiteit en veelkleurigheid. Er zijn circa 5800 bewoners, circa 20.000 werkenden en circa 30.000 studenten. Daarnaast trekt



het gebied veel bezoekers met de aanwezigheid van het ziekenhuis, de Brabanthallen, het cultuurcluster (Verkadefabriek, Willem Twee, Tramkade) en diverse evenementen.

Ondanks de interessante mix aan functies en grote bezoekersstromen, kan de synergie tussen de diverse functies en gebruikers in het gebied een stuk beter. Bovendien nodigt de openbare ruimte nog niet voldoende uit voor verblijf en ontmoeting. Ook al ligt een groot deel binnen de directe invloedssfeer van het station, de loop van station naar de binnenstad wordt als korter ervaren, dan bijvoorbeeld de route naar de HAS of de Brabanthallen.

Daarnaast zijn nog een aantal monofunctionele plekken

aanwezig, zoals het parkeerterrein van de Brabanthallen en delen van de Onderwijsboulevard (geeft 's-avonds een 'verlaten' beeld), maar ook onbenutte terreinen (omgeving Industriehaven en EKP). De bereikbaarheid voor fiets, bus en auto begint aan z'n grenzen te komen. De directe stationsomgeving kan momenteel de functies (zoals een efficiënte kiss&ride, voldoende fietsenstallings-plekken e.d.) die horen bij een hoogwaardige toekomstgerichte openbaar vervoers-knoep niet voor 100% herbergen.

5) Belang Spoorzones in het algemeen en 's-Hertogenbosch in het bijzonder

Er zijn verschillende redenen om energie te steken in de Spoorzone als samenhangend ontwikkel-programma:

Verstedelijking rondom regionale knooppunten

De autonome groei van de mobiliteit, mede t.g.v. de groei van de bevolking, is niet meer op te vangen met de auto. Wanneer meer mensen in de stad willen wonen en werken, vraagt dit om innovatieve oplossingen en principiële keuzes t.a.v. verstedelijking en bereikbaarheid. Concentratie van functies rondom openbaar vervoersknooppunten is daarbij cruciaal.

Kennis-economie en agglomeratiekracht

De spoorzones van de Brabantse steden (B5) haken aan op het nationale netwerk van spoorlijnen. De verbindingen tussen de steden zijn kort en snel; gezamenlijk vormen die plekken een unieke concentratie van functies. Juist spoorontsluiting is van groot belang voor de kenniseconomie. Het blijkt namelijk dat kenniswerkers naast gerichtheid op binnenstad en ontmoeting spoorgericht zijn en steeds langere afstanden reizen tussen stedelijke gebieden.

Woningbehoefte

De recente provinciale bevolkingsprognose (2017) gaat ervan uit de stedelijke gebieden (waaronder 's-Hertogenbosch) nog tot 2050 zullen groeien. Steden en zeker dynamische en aantrekkelijke binnenstedelijke gebieden hebben een grote aantrekkingskracht op jongvolwassenen, studenten, expats en alleenstaanden en 2-persoonshuishoudens in nagenoeg alle leeftijdsgroepen. De Spoorzone biedt unieke kansen om aanvullende intensief-stedelijke woonmilieus te realiseren.

Imagoversterking

De stad heeft het imago als stad voor gevestigden. Voor jongeren, studenten en starters is de stad nog niet een vanzelfsprekende keuze. Dit kan met de ontwikkeling van de Spoorzone veranderen. In dit gebied bevinden zich immers al veel startups met daarbij een hoge concentratie onderwijs en studenten. Delen van het gebied laten zich typeren als uitdagend ('edgy') met cultuur, events en bedrijvigheid. In dit gebied kan innovatie en experiment groeien.

Tevens is de Spoorzone 's-Hertogenbosch een visitekaartje voor de stad: goed zichtbaar vanaf het spoor; voor bezoekers de eerste kennismaking met de stad.

6) Unicité Spoorzone 's-Hertogenbosch

Naast het hiervoor geschetste belang van Spoorzones, waarbij ruimte kan worden geboden aan groei op het vlak van nieuwe vormen van werkgelegenheid en stedelijk wonen, is het goed om te markeren wat het unieke karakter is van de Spoorzone in 's-Hertogenbosch.

Next step

Met Spoorzone 's-Hertogenbosch beginnen we niet op "0". Dit gebied is reeds een bestaand stedelijk gebied. De transformatie van bedrijventerrein naar een stedelijke woonwijk met voorzieningen en werkgelegenheid, het Paleiskwartier, is samen met vernieuwing van het station in de jaren '90 al daadkrachtig gestart en zit in de afrondende fase. Hiermee heeft het gebied zich bewezen en heeft de stad naam gemaakt; we zijn nu toe aan een volgende stap.

Historische lading

De Spoorzone 's-Hertogenbosch heeft een zichtbare historie van moderniteit en experiment. Het is dit gebied dat de stad 's-Hertogenbosch vanuit de middeleeuwen de Industriële revolutie in heeft geleid. De zichtbaarheid van deze iconische fabrieksgebouwen middels herbestemming kan zorgen voor een sterke identiteit.

Nabijheid landschap en stedelijkheid

Er zijn weinig plekken waar het binnenstedelijke gevoel zo direct aan het buiten-stedelijke landschap grenst als hier: als voetganger ben je binnen 15 min in het groen. De Spoorzone ligt aan de zuidzijde direct aan de Gement en de Bossche Broek. Aan de noordzijde is het rivierenlandschap voelbaar bij de Dieze en de Ertveldplas. Daarnaast grenst de Spoorzone direct aan de fantastische historische binnenstad. Bovendien ligt het stadshart via het water niet ver van de GruyterFabriek.

Multimodale centraliteit in nationaal netwerk

Stationsgebieden bevinden zich veelal in het hart van de stad. Vanzelfsprekend via het spoor goed ontsloten, maar minder goed ontsloten vanuit het snelwegennetwerk. Spoorzone 's-Hertogenbosch daarentegen is goed gekoppeld aan het nationale snelwegennetwerk. Daarnaast ligt de Spoorzone 's-Hertogenbosch op een kruising van de spoorlijnen Arnhem-Breda (oost-west) en Amsterdam-Maastricht (noord-zuid). De Spoorzone 's-Hertogenbosch heeft -gemeten in het aantal mensen dat in een straal van 30 minuten woont- de sterkste bereikbaarheidspotentie van de B5.

Bovenregionale betekenis

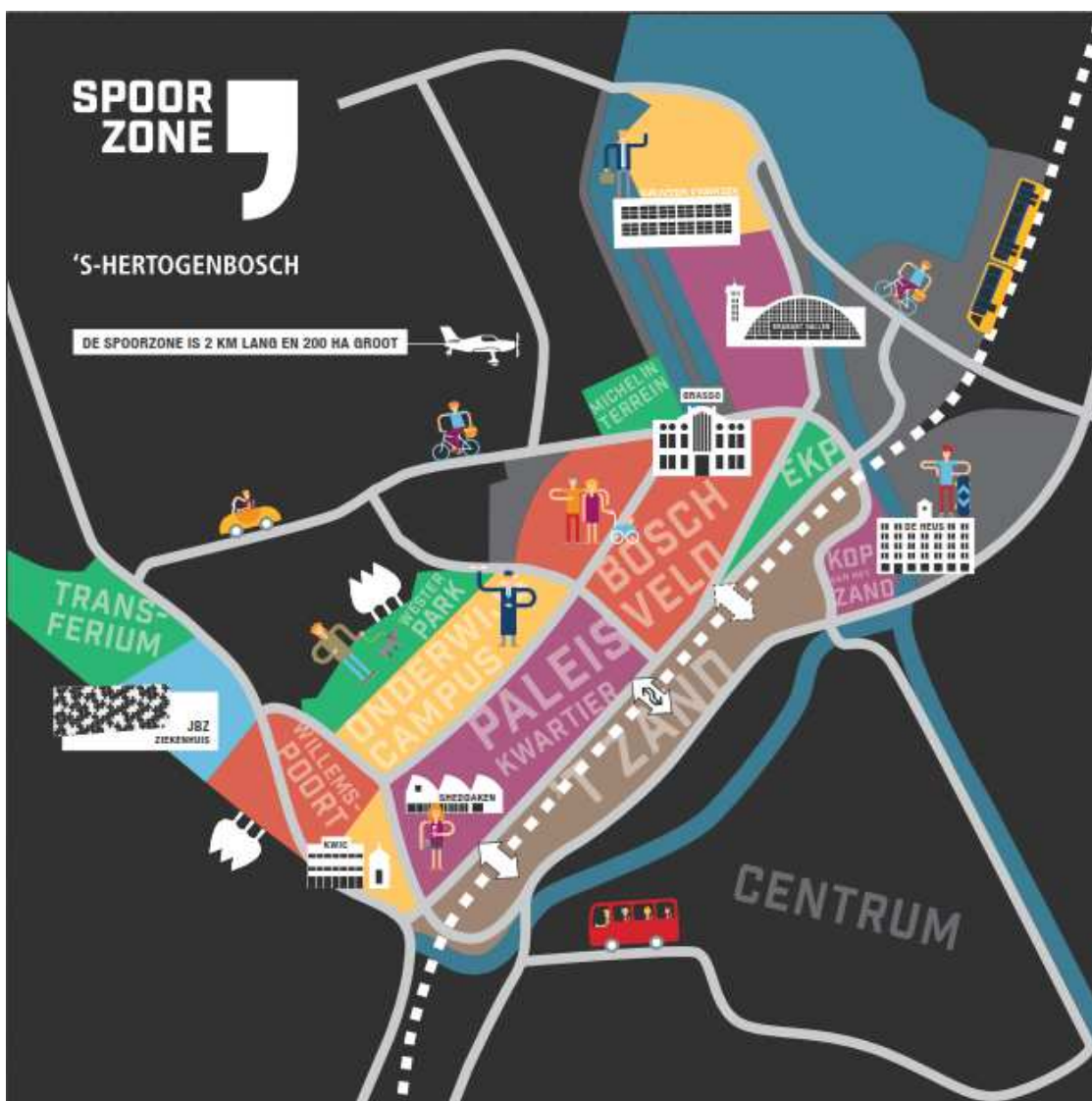
Het gebied kenmerkt zich door een grote diversiteit aan functies, waarbij een aantal van bovenregionale tot nationale betekenis. Dit zijn krachtige generatoren van publieksstromen en kunnen een motor zijn voor stedelijke doorontwikkeling. Zo is er een concentratie van kennisinstellingen rond de Onderwijsboulevard ('kennishotspot') en aan de noordzijde ligt het Brabanthallen-complex (incl. 1931), het grootste beurs- en congrescentrum van Zuid Nederland; en aan de zuidkant het Jeroen Bosch-Ziekenhuis. Daarnaast is van oudsher 's-Hertogenbosch ook een bestuurdersstad (Provinciehuis, RWS, Waterschap, Justitie, Bisdom).

7) Ambitie Spoorzone 's-Hertogenbosch

Vanuit het belang van de ontwikkeling van de Spoorzone voor de stad en het unieke karakter van dit gebied komen we tot de volgende ambitie:

Intensief-stedelijk, goed bereikbaar, wonen-werken: een dynamisch interactie-milieu.

De Ambitie is om de Spoorzone in samenhang te ontwikkelen tot een gebied dat enerzijds aansluit op de bestaande stad en daaraan nieuw elan toevoegt en anderzijds door de omgeving in economisch en cultureel opzicht gevonden wordt. Een gebied dat optimaal gebruik maakt van de unieke kwaliteiten van de stad en de veelkleurigheid van de locatie: cultuur en historie, vervoers-knooppunt en natuur, aanwezigheid van jonge mensen en nieuwe werkgelegenheid, maar ook duurzaamheid en innovatie.



8) Concept ontwikkelrichtingen

Het programma Spoorzone 's-Hertogenbosch vraagt om strategische keuzes in ontwikkelrichtingen. Het college wil de volgende ontwikkelrichtingen aan betrokkenen voorleggen:

8.1. Stedelijk programma; een mix van functies en intensief grondgebruik

Teneinde optimaal gebruik te maken van de schaarse ruimte nabij het openbaar vervoersknooppunt is het van belang om bij nieuwe projecten/deelgebieden duidelijke kaders mee te geven. Deze dienen gericht te zijn op een stedelijk programma: een woon- en werkgebied voor (jongere) kenniswerkers, studenten, werkplaatsen voor student-ondernemers, kleine huishoudens met geringe auto-afhankelijkheid in een hogere dichtheid. Deze ontwikkelingen bevinden zich vooral aan de noordzijde van de Spoorzone (EKP e.o. en Kop van 't Zand).

8.2. Hoogwaardige kwaliteit openbare ruimte

Bij gebieden met een mix van functies in hogere dichtheid is een goede kwaliteit van de openbare ruimte erg belangrijk i.v.m. het intensieve gebruik. Routes en plekken zullen zich meer op verblijf en ontmoeten moeten richten, waarbij vergroening een belangrijke rol speelt. De opgaves voor herinrichting van de openbare ruimte, die we prioriteit willen geven, zijn:

Herinrichting Onderwijsboulevard/Westerpark tot campus in combinatie met versterken route Copernicuslaan- Onderwijsboulevard

Deze noord-zuid gerichte route is centraal gelegen en verbindt diverse deelgebieden met elkaar: Willemspoort, Paleiskwartier, Onderwijsboulevard, Boschveld en Brabanthallen. Het is opvallend dat de naast elkaar gelegen buurten Boschveld en Paleiskwartier weinig uitwisseling kennen. Ruimtelijk gezien zijn er mogelijkheden voor versterken van de onderlinge relatie door de Copernicuslaan en Onderwijsboulevard, die beiden een mooi breed profiel kennen, meer met elkaar te verbinden; het opknappen van het winkelcentrum Boschveld kan hieraan een bijdrage leveren.

Specifiek voor de Onderwijsboulevard geldt dat we de campusgedachte (intensievere samenwerking tussen de verschillende onderwijsinstellingen enerzijds en meer uitwisseling met de aanwezige bedrijvigheid anderzijds) willen versterken door deze te herinrichten zodanig dat verblijf en ontmoeting wordt gestimuleerd.

In het Westerpark hebben rust en natuur een plek gevonden, echter het wordt relatief weinig gebruikt en de aangrenzende onderwijsinstellingen zijn grotendeels met de achterzijde gericht naar het park. Door het Westerpark bij de Onderwijsboulevard te betrekken, kan het een welkome groene aanvulling bieden.

Herinrichting "knoop" Copernicuslaan/Paardskerkhofweg/Oude Engelenseweg in combinatie met route naar de Brabanthallen(BBH) en De GruyterFabriek (DGF) en omgeving BBH.

Het is van belang dat de BBH en DGF (ook) goed bereikbaar zijn via het openbaar vervoer. De langzaam verkeer-route naar het station, via de Paardskerkhofweg, moet hiertoe helder en aangenaam zijn. De Paardskerkhofweg is recent heringericht, echter het eerste deel van deze route vanaf het station is niet helder. Op het moment dat we uit mogen gaan van een nieuwe stationstoegang/passerende ter hoogte van de noordzijde van de perrons (zie 7.3.), kan de route naar de BBH en DGF aanzienlijk bekort worden. Vanuit Boschveld kan de route gecontinueerd worden langs de oever van de Industriehaven en daarmee een aanzienlijke verkorting leveren voor langzaam verkeer naar DGF. De aanleg van een vaarroute van/naar De GruyterFabriek zou ook een welkome aanvulling zijn. Tevens is het van belang om de omgeving van de BBH hierbij te betrekken. Deze kenmerkt zich nu door een monofunctioneel

parkeerterrein, een rommelige landtong en openbaar gebied wat volledig is gericht op doorstroming.

8.3. Toekomstgerichte bereikbaarheid

T.g.v. de groei van de stad en verdere verstedelijking is er toename in de vervoersbehoefte. Dit betekent dat in de Spoorzone de bereikbaarheid verder onder druk komt te staan. Dit geldt voor de auto (incl. parkeren), de fiets, de voetganger en de bus. Bereikbaarheid is de sleutel voor het verwezenlijken van onze ambities. We willen daarbij de keuze maken voor optimale bereikbaarheid met openbaar vervoer en langzaam verkeer. Voor zowel bus als auto geldt dat keuzes voor afsluiten van wegen consequenties hebben voor routing in de gehele stad. Derhalve zijn er op het vlak van bereikbaarheid een aantal onderzoeken vereist:

- Gedetailleerde verkeersmodelanalyse van de vervoersstromen met een doorkijk naar stadsbrede bereikbaarheidseffecten;
- Analyse van de totale parkeeropgave. Hierbij zullen uitdrukkelijk de mogelijkheden van innovatieve parkeeroplossingen verkend moeten worden (auto delen, gebruik transferium, ICT-toepassingen). Ook het beperkt faciliteren van parkeren bij stedelijke functies in combinatie met versterking van het gebruik van openbaar vervoer en langzaam verkeer maakt hier deel van uit;
- Voor zowel fiets, bus, kiss&ride is meer ruimte nodig nabij het station. Het huidige station is niet volledig toegerust op toekomstige ontwikkelingen en toekomstige vervoerswijzen. Zo is de huidige passerelle inmiddels erg krap en moet daarvoor een oplossing gevonden worden. Hierover willen we in gesprek gaan met de NS.

NB. De landtong Industriehaven wordt tijdelijk (tot 2021) ingericht voor parkeren voor m.n. Boschveld/Grasso. Uitdrukkelijk moet hierbij worden aangegeven dat de landtong op termijn een hoogwaardiger invulling zal moeten krijgen, waarbij ingespeeld wordt op de bijzondere ligging aan het water.

8.4. Herbestemming van industrieel erfgoed

In de Spoorzone zijn diverse interessante monumenten aanwezig. Sommigen zijn reeds gerestaureerd en herbestemd, anderen bevinden zich nog in de ontwikkelfase. Gezamenlijk dragen deze bij aan het tastbaar maken van de geschiedenis van de stad.

Monumenten die reeds zijn herbestemd:

- "Athenahal" (voormalige Veemarkthallen): Congrescentrum 1931;
- "De GruyterFabriek": multifunctioneel en zeer dynamisch bedrijfsverzamelgebouw;
- "De Willem II Fabriek" (voormalig Goulmy & Baer): poppodium en kunstruimte Willem Twee;
- "Sheddaken-gebouw" (voormalig Interpharm): detailhandel en horeca;
- "Ilzergieterij": in gebruik als World Skate Center.

Verder zijn er ook een aantal historische gebouwen (niet monumentaal) herbestemd:

- "De Verkadefabriek": multifunctioneel gebouw voor cultuur, film en theater;
- "Melkfabriek" aan de Guldenvliesstraat: kunstfabriek Artots.

Daarnaast gaat er een interessant "Waterknooppunt De Gruyter" ontstaan, waarbij aan de Industriehaven-zijde van De GruyterFabriek een opstappunt komt, waarmee het cultuur-toeristisch varen in 's-Hertogenbosch versterkt wordt.

Monumentale gebouwen/complexen die nog gerestaureerd en definitief herbestemd moeten worden zijn:

- "De Heus-complex", waarvan het "Molengebouw" een Rijksmonument betreft. Dit maakt onderdeel uit van het Tramkade-gebied wat tot 2025 vrijgegeven is voor ontwikkeling van een culturele 'hotspot'.
- "Grasso-complex", waarvan het voormalige directiekantoor een Rijksmonument betreft. Het bestaat feitelijk uit 3 delen: de Grasso-fabriek, het voormalig directiegebouw van Grasso met werkruimtes en het Grenco-deel waarin momenteel het Boschveld Ambachten Centrum (BAC) is gehuisvest. Het Grasso kantoor kan zich ontwikkelen tot een aansprekend bedrijventrum voor jonge innovatieve ondernemers in de ICT-sector. Het feit dat het Grenco-complex en het toekomstige Grasso Bedrijventrum direct naast elkaar liggen, kan op termijn tot synergie leiden.

8.5. Kiezen voor innovatie en experiment

Technologische ontwikkelingen bieden nieuwe mogelijkheden om vraagstukken in de stedelijke omgeving aan te pakken. Onder de werktitel "de Slimme Buitenruimte" benutten we de potentie van de Spoorzone als living lab om nieuwe concepten in de fysieke buitenruimte samen met de stakeholders te verkennen en vorm te geven. Gezien de concentratie van onderwijsinstellingen en innovatieve bedrijvigheid is hier immers een goede basis aanwezig. Ook is er samenwerking gezocht met de SPARK-campus. Het programma richt zich op het:

- realiseren van kansrijke innovaties gericht op maatschappelijke thema's zoals mobiliteit en de energietransitie en het moderniseren van onze dienstverlening en bedrijfsvoering. Het accent ligt hierbij niet op "uitvinden" van innovaties maar op het toepassen, beproeven en doorontwikkelen;
- ontwikkelen van nieuwe vormen van samenwerking met cross-overs tussen verschillende domeinen. We zoeken hiertoe samenwerking met het (lokale) bedrijfsleven, kennisinstellingen en bewoners;
- samen met de markt en kennisinstellingen realiseren van een slimme Smart City infrastructuur voor data-gestuurd werken en slimme toepassingen.

8.6. Energietransitie/duurzaamheid

Vanuit het Energietransitie-programma 2016-2020 ligt er ook voor de Spoorzone uitdrukkelijk een opgave: we werken toe naar een klimaatneutrale stad.

Voor de Spoorzone zijn onder meer de volgende doelen hieruit relevant:

- Bestaande duurzame energie-infrastructuur initiatieven uitbouwen (o.a. collectief WKO-systeem Paleiskwartier, riothermie, laadinfrastructuur);
- Met partijen uit de stad kennis en ervaring opbouwen over mogelijkheden en (economische) kansen van een duurzame energie-infrastructuur;
- Stimuleren energieneutrale nieuwbouw woningen en vraag naar energieneutrale utiliteitsbouw.

De diversiteit aan partijen en functies (met een verschillende energievraag over de dag gezien) en het intensieve gebruik van het gebied bieden mogelijkheden voor lokale opwekking en onderlinge uitwisseling van energiestromen. De Spoorzone leent zich dan ook bij uitstek voor een gebiedsgerichte aanpak van verduurzaming, tevens zitten hier veel partijen die duurzame projecten hebben gerealiseerd of in voorbereiding hebben.

9) Wijze van aanpak

De diversiteit aan benodigde ingrepen en de ambitie maken sturing boven het niveau van de afzonderlijk projecten en activiteiten nodig. Het programma Spoorzone 's-Hertogenbosch zorgt voor samenhang en wisselwerking tussen de verschillende onderdelen, zodanig dat de potenties van dit gebied als geheel ten volle worden benut.

De projecten en activiteiten binnen het programma zijn zeer divers. Naast herinrichting van de openbare ruimte, kent het programma vastgoed-projecten. Daarnaast zijn er potentiële ontwikkel-plekken waar nog geen concrete ontwikkelende partijen voor zijn. Dit kan uitstekend naast elkaar bestaan en biedt ook ruimte voor tijdelijke interventies: graffiti-plekken, onaffe plekken waar je met weinig middelen kunt pionieren: rauw en 'edgy'. Dit biedt kansen (en is deels al aanwezig) voor broedplaats-milieus, maar ook voor het binden van nieuwe partijen aan de stad.

Het programma richt zich enerzijds op verbinding tussen bestaande projecten/activiteiten en anderzijds op het ontwikkelen van nieuwe projecten/activiteiten. Deze doorlopen de verschillende stadia van initiatief, inspraak en bestuurlijke besluitvorming. Om dit programma vorm te geven en ontwikkelen, te coördineren en aanspreekpunt te zijn is een Ontwikkelingsmanager Spoorzone (voor 4 jaar) aangesteld.

Het programma bestrijkt een lange periode en zal zich qua prioritering van projecten en activiteiten steeds doorontwikkelen en worden aangepast, afhankelijk van nieuwe kansen en initiatieven die zich voordoen.

Aangezien de rol van de gemeente op elke plek in de Spoorzone 's-Hertogenbosch ook weer anders is: soms risico-dragend in PPS-projecten, soms faciliterend, soms randvoorwaarden scheppend, soms "loslatend", heeft dit ook consequenties voor de financiële dekking. Daar waar particuliere investeerders zich melden voor ontwikkeling zullen we randvoorwaarden stellen en het vervolgproces faciliteren. Sommige ontwikkelingen kunnen ertoe leiden dat we als gemeente ook risicodragend willen participeren en m.b.t. investeringen in de openbare ruimte kijken we of we daar waar mogelijk kunnen meeliften met reeds geplande activiteiten, in andere gevallen zullen we dit betrekken bij de integrale afweging in het kader van nieuw beleid bij de Voorjaarsnota of de Begroting.

NB. Naast het programma Spoorzone 's-Hertogenbosch zijn er relevante andere programma's of beleidsprojecten die direct hun uitwerking hebben op inhoud en aanpak van de Spoorzone, nl: Zuid Willemspark, Energietransitie, Omgevingswet, Studentenstad, Economisch Actieplan en Mobiliteits-aanpak. Daarnaast positioneren we de Spoorzone 's-Hertogenbosch ook in B5-verband, door uitwisseling van kennis en ervaring, maar ook door gezamenlijke aanpak op onderdelen (bijv. het programma "Zuidlijn").

Voor de periode 2017/2018 wordt er binnen het Programma Spoorzone gewerkt aan:

Bestaande projecten:

Willemspoort (noord en zuid), Paleiskwartier, Boschveld, Tramkade, Organische doorontwikkeling GRESCO/renovatie Grasso, gebiedsontwikkeling EKP e.o., fysieke upgrading winkelcentrum Boschveld, transferium Deuteren.

Vorbereiding van nieuwe projecten die aanjager kunnen zijn voor de ontwikkeling van de gehele Spoorzone:

- Ontwikkeling Campus rond Onderwijsboulevard/Westerpark (incl verbinding Boschveld);
- Doorontwikkeling hoogwaardig openbaar vervoers-knoop (H.O.V.-knoop);
- Knooppunt openbare ruimte Copernicuslaan/Industriehaven/omgeving BBH;
- Versterken evenementen.

10) Financiën

De reeds in ontwikkeling zijnde projecten en een deel van de voorgenomen projecten in de Spoorzone zijn gedekt. Voor de gewenste ontwikkelingen/projecten die nog niet van dekking zijn voorzien geldt dat deze vragen om een aanzienlijke investering van de gemeente. Het benodigde bedrag wordt de komende periode nader onderbouwd. Voor initiatieven gerelateerd aan het stationsgebied kan mogelijk geput worden uit het complex "Station" van het Grondbedrijf. Concrete invulling hiervan zal aan uw Raad worden voorgelegd. Verdere benodigde dekking zullen we betrekken bij de integrale afweging in het kader van nieuw beleid bij de Voorjaarsnota c.q. de Begroting 2019. Ook zullen we waar mogelijk bij initiatieven met een bovenlokaal belang de Provincie en het Rijk actief betrekken en aansluiting zoeken bij Provinciaal- en Rijksbeleid.

11) Communicatie en marketing

De totstandkoming van het programma willen we realiseren met actieve participatie van belanghebbenden (bewoners, bezoekers, bedrijven, studenten) in het gebied. Dit willen we doen door het organiseren van zogenaamde 'living labs'. Dit kunnen bijeenkomsten zijn met wisselende agenda en samenstelling rond concrete kwesties of opgaves. Hierbij willen we uitdrukkelijk aanhaken op reeds bestaande netwerken en stakeholdersbijeenkomsten, zoals wijkbelangen en community Paleiskwartier, OBB en wijkonderneming Boschveld, Veemarktkwartier, het Bosch Architectuur Initiatief (BAI), overleg Spoorzones B5, Ondernemersvereniging Spoorzone.

We willen aan de hand van de ontwikkelrichtingen in deze raadsinformatiebrief reacties ophalen bij stakeholders en andere belanghebbenden. De uitkomst hiervan wordt voorgelegd aan de Raad, in de vorm van een raadsvoorstel tot vaststelling van een beleidsdocument "Ontwikkelrichtingen en aanpak Spoorzone 's-Hertogenbosch".

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van 's-Hertogenbosch,
De secretaris, De burgemeester,

mr. drs. I.A.M. Woestenberg

mr. dr. A.G.J.M. Rombouts

Bijlagen:

n.v.t.

Ter inzage:

n.v.t.