

Raadsvoorstel

Reg.nr. : 7475064
B&W verg. : 30 januari 2018
Commissie : ROB
Cie_verg. : 20 februari 2018
Raadsverg. : 6 maart 2018

Onderwerp: Ontwikkelrichtingen en aanpak Spoorzone 's-Hertogenbosch

1) Status

Op grond van uw bevoegdheid kaders voor beleid op hoofdlijnen te stellen, bieden wij u ter vaststelling deze nota over Ontwikkelrichtingen en aanpak Spoorzone 's-Hertogenbosch aan.

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/transerium en Essent aan de zuidzijde tot en met De GruyterFabriek en De Tramkade, inclusief de (noord)overzijde van de Dieze.

Met dit raadsvoorstel willen we aangeven welke ontwikkelrichtingen wij zien voor de doorontwikkeling van dit gebied. Accenten daarbij zijn: gemengde functies, waaronder wonen, in een stedelijke setting, hoogwaardige openbare ruimte, koesteren van het aanwezige cultuurhistorische erfgoed en optimale bereikbaarheid voor het openbaar vervoer en langzaam verkeer. Duurzaamheid, groen en natuur willen wij op alle niveaus inzetten om de kwaliteit van wonen en werken in dit stedelijke gebied te ontwikkelen.

Dit gebied kent een 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. De basis hiervoor is gelegen in het gemeentebrede kader, zoals duurzaamheid, de woonagenda, het economisch beleid e.d., en in de in dit raadsvoorstel geformuleerde ontwikkelingsrichtingen specifiek voor de Spoorzone.

De totstandkoming van het nader te formuleren programma willen we in nauw overleg met belanghebbenden voorbereiden. Over de ontwikkelingsrichtingen hebben we - aan de hand van de inhoud van de raadsinformatiebrief 'Concept ontwikkelrichtingen en aanpak Spoorzone 's-Hertogenbosch' van 27 september 2017- in november en december 2017 in diverse bijeenkomsten met belanghebbenden, stakeholders en bewoners gesproken. Hierbij hebben we reacties opgehaald en was er ook ruimte voor andere suggesties en opmerkingen. Daarnaast zijn er enkele separate gesprekken gevoerd met initiatiefnemers en zittende partijen/bewoners. De input die we hierbij hebben gekregen is verwerkt in dit raadsvoorstel.

3) Voorstel:

Het college van burgemeester en wethouders stelt de gemeenteraad voor het volgende te besluiten:

- 1) De volgende ontwikkelrichtingen voor de Spoorzone 's-Hertogenbosch vast te stellen:
 - a) 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.
 - b) Hoogwaardige kwaliteit van de openbare ruimte: gericht op verblijf, ontmoeting en vergroening (waarbij de voorbereiding zich richt op de herinrichting Onderwijsboulevard e.o. en het knooppunt nabij Industriehaven/Brabanthallen/Dieze).
 - c) Een optimale bereikbaarheid in de Spoorzone met openbaar vervoer en langzaam verkeer en een toereikende bereikbaarheid voor gemotoriseerd verkeer van bestaande functies en toe te voegen functies: doorontwikkeling van het station e.o. (tot een HOV-knoop) en innovatieve parkeeroplossingen.
 - d) Herbesteding en restauratie van industrieel erfgoed in onderlinge samenhang gericht op een stedelijke context.
 - e) Ruimte bieden voor innovatie en experiment: te beginnen met projecten uit programma "Slimme Buitenruimte" in de Spoorzone tot ontwikkeling te brengen.
 - f) Duurzame gebiedsontwikkeling, door een gebiedsgerichte aanpak van energietransitie te concretiseren voor de Spoorzone, middels één of meerdere wijkplan(nen) Energietransitie en het verkennen van kansen op het gebied van circulaire economie.
- 2) De aanpak van de ontwikkelingen binnen de Spoorzone 's-Hertogenbosch plaats te laten vinden op programmatische wijze. Het programma Spoorzone 's-Hertogenbosch en concrete (deel)plannen te realiseren met participatie van belanghebbenden in het gebied. Daarbij waar mogelijk co-creatie in te zetten, maar ook andere instrumenten zijn mogelijk (community-aanpak, living lab).
- 3) Een krediet van € 1,3 miljoen beschikbaar te stellen voor het programma Spoorzone dat gedekt wordt vanuit het complex "Station" van het grondbedrijf.

Steller : Beek

Tel. : 6155355

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

4) Aanleiding

Rond het station in ruime zin, de Spoorzone, spelen nu en de komende jaren verschillende ontwikkelingen, bijvoorbeeld Willemspoort, Tramkade, Grasso/Grenco, doorontwikkeling Brabanthallen en 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, nabijheid van water, alsmede de bestaande dynamiek van wonen, werken en onderwijsinstellingen biedt een goede basis om dit gebied door te ontwikkelen en te verdichten tot een zeer aantrekkelijk gebied. De ontwikkeling van de Spoorzone staat niet op zich; het betekent groei voor de stad op kwantitatief én 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 de gastvrije setting voegt het innovatie, duurzame ontwikkeling en moderniteit toe. In oktober 2017 is uw raad geïnformeerd over de concept ontwikkelrichtingen en aanpak Spoorzone 's-Hertogenbosch (raadsinformatiebrief van 27 september 2017, reg.nr. 7127485).

5) Begrenzing projectgebied Spoorzone

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, Willemspoort en Paleiskwartier (aan de westzijde van het spoor) en Essent en Het Zand (aan de oostzijde) toe, in het noorden het gebied aan weerszijden van de Dieze-oevers, de Brabanthallen, De GruyterFabriek, het EKP-terrein 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.



6) 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 bedrijventerrein 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 bijzonder 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 woonwijk Boschveld, waarbij in nauw overleg met de woningbouwcorporaties en bewoners 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) evenals de werkwinkel Copernikkel. Binnenkort wordt gestart met de bouw van grondgebonden woningen aan de Paardskerkhofweg op de locatie van de voormalige Afvalstoffendienst. Ook is De Gruyter Fabriek en de Veemarkt/Brabanthallen succesvol herontwikkeld en is er een kunstencoluster ontstaan rond de Verkadefabriek en WillemTwee-fabriek.

Dit alles heeft betekenis gehad voor 's-Hertogenbosch, doordat hiermee nieuwe werkgelegenheid is gecreëerd. Ook zijn hiermee voorwaarden 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 heeft in de afgelopen periode geleid tot aanleg van diverse fietsvoorzieningen in de Spoorzone, de Randweg, de doorgetrokken Parallelweg en de Nelson Mandelalaan, parkeerfaciliteiten en de realisatie van het groenste transferium aan de Deutersestraat.

Bij de opgave om de potentie die de omgeving van het centraal station ons biedt te benutten, kunnen we voortbouwen op de reeds opgedane ervaring en de naam die we hebben opgebouwd met de ontwikkeling van o.a. het Paleiskwartier.

7) Huidige situatie en analyse

Kenmerkend voor de Spoorzone 's-Hertogenbosch zijn de diversiteit en veelkleurigheid. Er zijn circa 5800 bewoners, circa 20.000 werkenden, circa 30.000 studenten en 55.000 OV gebruikers.



Daarnaast trekt het gebied veel bezoekers met de aanwezigheid van het ziekenhuis, de Brabanthallen, het cultuurcluster (Verkadefabriek, Willem Twee, Trankade) 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, evenals de verbinding met de historische binnenstad. Bovendien nodigt de openbare ruimte nog niet voldoende uit voor verblijf en ontmoeting en is er behoefte aan vergroening. Ook al ligt een groot deel binnen de directe invloedssfeer van het station, de loop van station naar de binnenstad wordt veelal als korter ervaren, dan bijvoorbeeld de route naar de HAS of de Brabanthallen.

Daarnaast zijn er nog een aantal monofunctionele plekken aanwezig, zoals het parkeerterrein van de Brabanthallen, geven delen van de Onderwijsboulevard 's-avonds een 'verlaten' beeld en zijn er nog enkele onbenutte terreinen (omgeving Industriehaven en EKP).

De bereikbaarheid voor fiets, bus en auto van het Paleiskwartier en het station raakt inmiddels aan de grenzen van de capaciteit. De functies die horen bij de ambitie van een hoogwaardige toekomstgerichte openbaarvervoersknoop (zoals een efficiënte kiss& ride, busvervoer, voldoende fietsenstallings-plekken) kunnen momenteel niet geaccommodeerd worden zonder verdere ruimtelijke ingrepen.

8) Vastgesteld beleid / besluitengeschiedenis

In de afgelopen jaren is er op diverse terreinen beleid vastgesteld door uw raad dat van belang is voor de Spoorzone 's-Hertogenbosch. Voor een overzicht van de belangrijkste besluiten verwijzen wij uw raad graag naar bijlage 1 bij dit raadsvoorstel. Hierin is een overzicht opgenomen van de relevante besluitvorming op de volgende thema's: ruimtelijk, functioneel, mobiliteit, parkeren en openbare ruimte en ten slotte milieu en duurzaamheid.

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

Belang Spoorzones in het algemeen

Er zijn verschillende redenen om energie te steken in de Spoorzone als samenhangend ontwikkelprogramma:

Verstedelijking rondom regionale knooppunten

De autonome groei van de mobiliteit, mede t.g.v. de groei van de bevolking en de economische ontwikkeling, is niet meer (alleen) op te vangen met nieuwe infrastructuur voor voertuigen met conventionele verbrandingstechnieken. 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 wonen en werken rondom openbaar vervoersknooppunten (slimme verstedelijking) draagt in belangrijke mate bij aan de transitie naar slimme duurzame mobiliteit.

Kennis-economie en agglomeratiekracht

De Spoorzones van de vijf grootste 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. Uit onderzoek blijkt 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 dat de stedelijke gebieden (waaronder 's-Hertogenbosch) nog tot 2050 zullen groeien. Steden en zeker dynamische en aantrekkelijke binnenstedelijke gebieden hebben een grote aantrekkingskracht op alleenstaanden en 2-persoonshuishoudens in nagenoeg alle leeftijdsgroepen, met jongvolwassenen, studenten en expats in het bijzonder. 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. Het gebied is goed zichtbaar vanaf het spoor en is voor bezoekers de eerste kennismaking met de stad.

Uniciteit 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 op elkaar afgestemde 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 minuten 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 historische binnenstad. Via de aanwezige waterwegen kan de Spoorzone op een vanzelfsprekende wijze worden verbonden met het stadshart; hiermee onderscheiden we ons van de andere Spoorzones in Brabant.

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 via de Randweg en de doorgetrokken Parallelweg/Nelson Mandelalaan.

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.

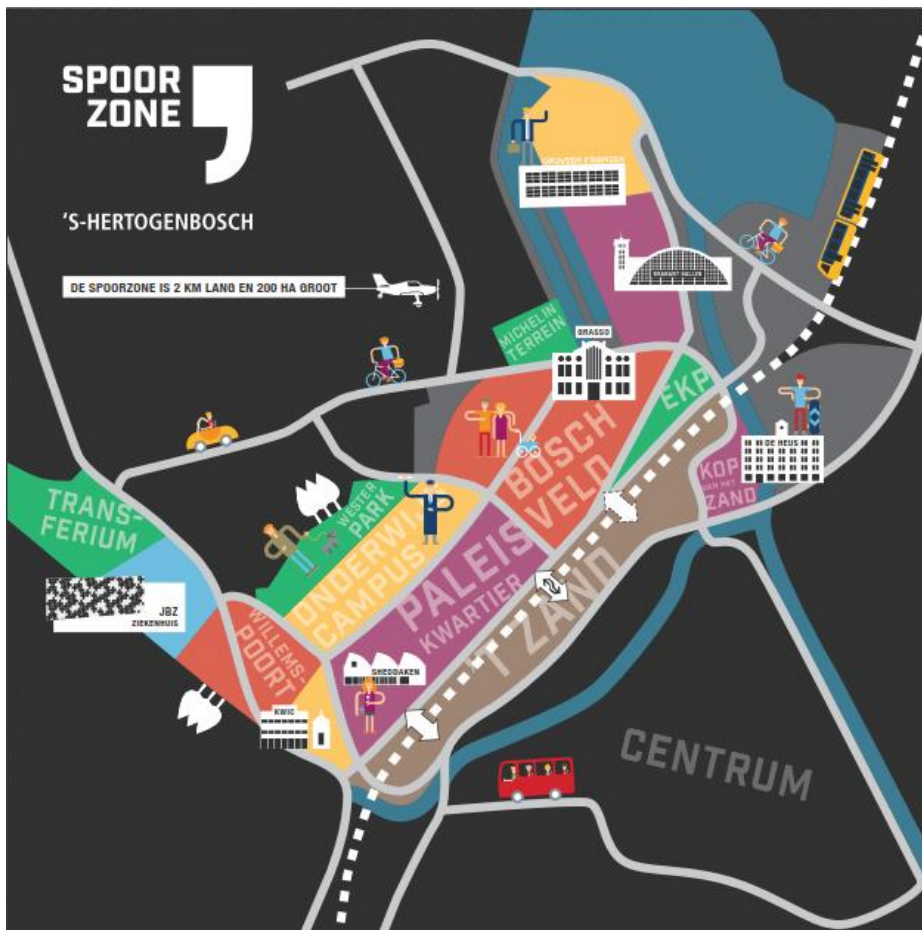
Bovenregionale betekenis

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 een motor 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 congressentrum van Zuid Nederland); en aan de zuidkant het Jeroen Bosch Ziekenhuis. Daarnaast is van oudsher 's-Hertogenbosch ook een bestuurdersstad (o.a. Provinciehuis, RWS, Justitie, Bisdomein).

10) 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, slim en duurzaam 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, vervoersknooppunt en natuur, aanwezigheid van jonge mensen en nieuwe werkgelegenheid, maar ook vooruitstrevend in duurzaamheid en innovatie.



11) In gesprek met belanghebbenden en bewoners

11.1. Bijeenkomsten met belanghebbenden

In de periode november - december 2017 zijn er diverse bijeenkomsten geweest om op te halen wat de gebruikers, bewoners en stakeholders in de Spoorzone van de geschetste ontwikkelrichtingen vinden. Deze bijeenkomsten vonden plaats in het voormalige EKP-gebouw, waarin nu (tijdelijk) de kunstacademie AKV St. Joost is gehuisvest.

Bij de kick-off bijeenkomst van 23 november 2017 (opkomst circa 80 mensen) is na een presentatie over de Spoorzone aan de hand van de inhoud van de raadsinformatiebrief "Concept ontwikkelrichtingen en aanpak Spoorzone 's-Hertogenbosch" in verschillende thema-hoeken verder doorgepraat over de thema's Bereikbaarheid, Wijkenergie, Wonen/werken/ontmoeten en Innovatie. De informatie die hieruit naar voren kwam, leverde extra input voor de voorbereiding van de hierop volgende themabijeenkomsten.

In de verschillende themabijeenkomsten (Bereikbaarheid op 29 november 2017; Wijkenergie op 6 december 2017; Wonen/werken/ontmoeten op 7 december 2017) is verdere verdieping gezocht op deze onderwerpen. Per themabijeenkomst waren circa 15 à 25 mensen aanwezig. De avonden waren zo opgezet dat de aanwezigen extra achtergrondinformatie kregen over het betreffende thema, soms door externe sprekers, soms door beleidsmedewerkers vanuit de gemeente. Zowel in de subgroepen als bij de plenaire terugkoppelingen werd zeer constructief met elkaar gesproken en gediscussieerd. De thema-avond rond innovatie (gepland op 11 december 2017) moest helaas in verband met heftige sneeuwval verzet worden naar 22 januari 2018. Input op het onderwerp innovatie die tijdens de kick-off bijeenkomst naar voren is gekomen, is vanzelfsprekend meegenomen bij dit raadsvoorstel. Van deze avonden zijn (compacte) verslagen gemaakt. Voor een integraal verslag (tekst- en beeldverslag) van de kick-off bijeenkomst en de drie themabijeenkomsten verwijzen wij uw raad naar bijlage 2 bij dit raadsvoorstel.

Overige reacties van belanghebbenden

Naast input uit de kick-off en themabijeenkomsten zijn er mensen die input hebben geleverd per e-mail of om een gesprek hebben gevraagd. De betreffende e-mails en documenten zijn opgenomen in een aparte, bij dit raadsvoorstel behorende, niet (actief) openbare bijlage. Dit betekent dat de namen en adressen van sprekers in verband met de bescherming van persoonsgegevens niet op internet worden geplaatst.

11.2. Proces totstandkoming raadsvoorstel

Allereerst was er waardering voor het organiseren van de bijeenkomsten voor de Spoorzone. Wel maakt men zich zorgen over de snelheid van het proces. Enkelen vonden namelijk dat er weinig tijd zit tussen de bijeenkomsten en het voorleggen van dit voorstel aan uw raad. Een aantal betrokkenen geeft aan graag verder te willen doorpraten over afzonderlijke onderdelen als de gemeente hier een concreet voorstel voor heeft. En er is behoefte aan doorpakken en duidelijkheid.

Er zit inderdaad betrekkelijk korte tijd tussen de themabijeenkomsten en dit raadsvoorstel. Maar in deze fase stellen wij alleen de globale ontwikkelrichtingen vast. De themabijeenkomsten waren vooral bedoeld om opvattingen, ideeën en feedback op te halen aan de hand van de raadsinformatiebrief "Concept ontwikkelrichtingen en aanpak Spoorzone 's-Hertogenbosch".

Na de vaststelling van dit raadsbesluit wordt aan de hand van concrete projectvoornemens en/of -voorstellen nog op diverse momenten en in verschillende samenstelling overleg gevoerd en samengewerkt.

Daarbij overwegen we om een werkwijze te hanteren die voortbouwt op de community-aanpak, waarmee goede ervaringen zijn opgedaan in het Paleiskwartier m.b.t bereikbaarheid en parkeren.

11.3. Belangrijke thema's

Wat we aan reacties hebben opgehaald is te rangschikken in 3 thema's, namelijk:

1. Dilemma's
2. Onderwerpen die verdieping behoeven
3. Diverse ideeën en suggesties

Ad 1. Dilemma's

Lokaal/buurt belang versus stedelijk belang

De keuze voor doorontwikkeling en intensivering van de Spoorzone heeft impact op bestaande bewoners en gebruikers. Vanzelfsprekend ligt daarbij de opgave om elke ruimtelijke ingreep en het toevoegen van nieuwe functies zorgvuldig in de omgeving in te passen en die omgeving actief te betrekken bij de betreffende ontwikkeling. Maar het is goed om te beseffen dat dit op voorhand niet altijd met enthousiasme zal worden ontvangen.

Dit dilemma is vanuit verschillende invalshoeken te benoemen:

Intensivering / verstedelijking Spoorzone

Het belang van de Spoorzone wordt onderschreven. Men wil meer levendigheid met verschillende functies (horeca, onderscheidende winkeltjes, ambachtelijke bedrijven) en er is begrip voor de intensiveringsopgave in de Spoorzone. Maar de huidige bewoners willen hier geen overlast van ondervinden. Overigens is het moeilijk om daarbij alle bewoners over één kam te scheren. Er zijn namelijk bewoners die het gevoel hebben dat hun omgeving steeds drukker wordt ("de grens is bereikt"). Dit signaal komt vooral van de bewoners van Veemarktkwartier en Boschveld. Andere bewoners hebben er bewust voor gekozen om in deze omgeving te wonen en ervaren nu geen druk, maar zijn wel bezorgd over verdere intensivering. Ten slotte geven weer anderen expliciet aan juist te hebben gekozen voor deze dynamische omgeving die volop in ontwikkeling is. Het is goed om te beseffen dat het noordelijk deel van de Spoorzone altijd al een intensief gebruikte omgeving is geweest. Denk daarbij aan de periode dat de veemarkt (in de Brabanthallen), het Regionaal Energiebedrijf, Grasso/Grenco, Michelin en het EKP-gebouw nog in functie waren. Logischerwijze zijn de bewoners van deze buurt zeer alert op toename van drukte. Er is sprake van een verschuiving in soort en aard van de drukte van werk-gerelateerd naar woon-gerelateerd.

Voorbeelden van zorgpunten die werden genoemd: overlast van parkerende forenzen en verwachte lage sociale samenhang bij gestapeld bouwen. Daarnaast geven sommige bewoners aan geen hoogbouw te willen.

Bereikbaarheid / leefbaarheid in de Spoorzone

Hierbij gaat het enerzijds over het belang van verkeersluwe woongebieden, anderzijds over het belang om de bereikbaarheid van het totale gebied te optimaliseren. Bij de vaststelling van het Ontwikkelkader EKP-terrein heeft u besloten tot het behoud van een verkeersluwe verkeerssituatie van het Veemarktkwartier en Boschveld. Hiermee wordt beoogd de ontsluiting van nieuwe stedelijke functies aan de noordzijde van de Spoorzone los te koppelen van de buurtontsluiting.

- Parkeren: men is bezorgd dat als je voor nieuwe functies minder parkeren realiseert dan gebruikelijk (een bewuste keuze voor doelgroepen die kiezen om te wonen of werken in de nabijheid van het station), er geen garantie is dat de nieuwe gebruikers niet alsnog hun auto gaan parkeren in de bestaande woonstraten. Daarnaast wordt aangegeven dat er functies zijn die graag goed bereikbaar willen zijn met de auto (bijv. de Verkadefabriek i.v.m. een deel van hun doelgroep, de 55+-er), echter zich bevinden in een gebied waar de dominantie van de auto juist minder zou moeten worden.
- Afsluiten wegen: dit kan impact hebben op de bereikbaarheid van bepaalde woonbuurten (zo heeft het afsluiten van de Onderwijsboulevard consequenties op de bereikbaarheid van Boschveld).

- Toekomst: enkelen gaven aan dat het moeilijk is om in de toekomst te kijken. Mogelijk zijn er dan hele andere vormen van vervoer met zelfrijdende auto's, andere vervoerssystemen of vervoermiddelen die rijden op duurzame energiebronnen.
- Verantwoordelijkheid bedrijven: aangegeven werd dat de overheid niet alles hoeft op te lossen, de bedrijven moeten voor hun personeel ook duurzame, slimme vervoersplannen maken.
- PHS goederen: juist in de zone langs het spoor willen we verdichten, terwijl daar ook milieuhinder van wordt ondervonden. Dit wordt nog eens versterkt door de impact van de toename van het goederenvervoer.
- Benutten potentie OV-knoop: vanuit het stedelijk belang en potentie als woon-en werkgebied is het van groot belang de potentie van de knoop rond Centraal Station optimaal te benutten. Daarbij gaat het onder meer om het faciliteren van (ruimte voor) treinreizigers, fietsen, bus, overstap en bezoekers aan het gebied. Opmerkingen gaan over de zorg over de mogelijke gevolgen daarvan voor zittende bewoners. Vanuit het Veemarktkwartier wordt daarom gepleit voor een gelijkblijvende ov-capaciteit en aantal verkeersbewegingen en het derhalve achterwege laten van een parkeergarage aan de westzijde van het station en het blijven benutten van de tunnel Chr. Huygensweg voor verkeer.

Impact van de Brabanthallen (BBH) op de Spoorzone

Vooral in het noordelijk deel van de Spoorzone worden zorgen geuit over de impact van de BBH, feitelijk een functie van bovenlokaal (nationaal) belang.

De reacties over dit onderwerp lopen uiteen: van parkeren oplossen op eigen terrein door realisatie van een grote parkeergarage en het ombouwen van het terrein (deels) tot een groene verblijfsplek, tot het zoeken naar innovatieve oplossingen, waarbij sprake is van dubbelgebruik. Ook zijn er zorgen over het gebruik van de wandelroute via de Paardskerkhofweg naar de Brabanthallen. Bij sommige evenementen maken bezoekers 's nachts gebruik van deze route en zorgen voor overlast. Toezicht hierbij is erg belangrijk.

Momenteel worden gesprekken gevoerd met Libéma over een nieuwe exploitatieovereenkomst voor Brabanthallen/1931. Eén van de aspecten die onderwerp van gesprek zijn is de parkeersituatie. Daarbij gaat het enerzijds om de Brabanthallen/1931 goed te laten functioneren en gezonde exploitatiemogelijkheden te bieden. Anderzijds willen we dit op een zodanige wijze vormgeven dat hinder voor de omgeving in alle redelijkheid zoveel mogelijk wordt beperkt en er sprake is van een verantwoorde ruimtelijke en functionele invulling op deze belangrijke locatie in de Spoorzone. De exploitant voelt zich mede verantwoordelijk voor het gedrag van haar bezoekers ook buiten het complex.

Ad 2. Onderwerpen die verdieping behoeven

Er zijn voor verschillende aspecten principiële uitspraken gedaan door belanghebbenden. Om aan te geven of deze haalbaar zijn, is nadere verdieping nodig. Dit betreft de volgende onderwerpen:

Woonprogramma

Er wordt een pleidooi gehouden voor betaalbare woningen en bouwen voor jongeren. Daarnaast is ook een gevarieerd aanbod van koop- en huurwoningen, alsook CPO-projecten, genoemd. Nadere studie moet uitwijzen welk programma en welke doelgroep hier het meest passend is. Hierbij is het goed om te realiseren dat het veelal complexe opgaves betreft, waarbij het programma zowel zorgvuldig dient te worden ingepast in de omgeving, maar ook rekening moet houden met de aanwezige milieuhinder, o.a. van het spoor en de Brabanthallen. Voor een deel van de doelgroepen waarvoor de Spoorzone een interessante woonomgeving is (denk aan jongeren, starters en alleenstaanden) geldt dat zij een laag inkomen of middeninkomen hebben. Het huisvesten van deze doelgroepen betekent dus ook bouwen in het betaalbare huur en koopsegment. Conform ons woonbeleid streven we naar een mix van prijsklassen. Naast betaalbare woningen, ook woningen in het middeldure en dure segment.

Bedrijvigheid

Ook wordt er een pleidooi gehouden voor het handhaven van ambachtelijke bedrijvigheid. De suggestie wordt gedaan om ook voor dit type functies bij gebiedsontwikkeling uitgangspunten te formuleren (vergelijkbaar met de wijze waarop de gemeente % sociale woningbouw regelt), bijv. met % "sociaal werken". Mogelijk biedt het handhaven en ontwikkelen van ambachtelijke bedrijvigheid de kans om de stad met succesvolle circulaire economie te profileren.

Sfeer / tijdelijk gebruik

Aangegeven wordt dat men de dynamiek, de sfeer, het "niet-aangeharkte" karakter van bijv. de Tramkade en het Boschveld Ambachten Centrum waardeert. Dit sluit ook aan op de ambitie om de veelkleurigheid van de Spoorzone te koesteren. De opgave daarbij is om enerzijds het karakter c.q. sfeer van een gebied te behouden en anderzijds tot vernieuwingen en doorontwikkelingen in een gebied te komen. Die opgave ligt er nadrukkelijk bij de Tramkade en het Grasso/Grenco-complex. V.w.b. de Tramkade is hier op hoofdlijnen een voorzet voor gegeven, zie onder 13) Aanpak Spoorzone 's-Hertogenbosch.

Bereikbaarheid

De situatie op het vlak van parkeren en auto-bereikbaarheid is zodanig dat bij de keuze voor doorontwikkeling van de Spoorzone kleine interventies niet voldoende zullen zijn. Ingrepen in de openbare ruimte vergen veel tijd en geld en hebben grote impact op de belanghebbenden. Derhalve willen we de keuzes hiervoor baseren op gedegen studie. Momenteel vindt een actualisatie van bereikbaarheidsstrategieën plaats voor de gehele stad, de Spoorzone maakt hier onderdeel van uit. Daarnaast is een analyse van de totale parkeeropgave van groot belang, waarbij mogelijkheden van innovatieve parkeeroplossingen moeten worden verkend. Ook het beperkt faciliteren van parkeren bij (nieuwe) stedelijke functies in combinatie met versterking van gebruik van het openbaar vervoer en langzaam verkeer maakt hier onderdeel van uit.

Verbetering station

Men beseft goed dat verbetering van de directe stationsomgeving een complexe opgave is in een relatief beperkte ruimte. Genoemd worden: verbetering kiss & ride, meer ruimte om fietsen te stallen aan de westzijde evenals uitgiftepunt voor OV- fietsen, oplossing voor de drukte in de passerelle, verbetering van beschikbare ruimte voor de bus, routes van en naar het station en ook het stationsplein behoeven verbetering.

Ad 3. Diverse ideeën en suggesties

De suggesties die zijn opgehaald bevatten meerdere interessante ideeën die vragen om een concreet onderzoek of nadere uitwerking. Deze kunnen meegenomen worden bij deelprojecten die voortvloeien uit het programma Spoorzone. In 13) Aanpak Spoorzone 's-Hertogenbosch, wordt hier dieper op ingegaan. Ze zijn als volgt onder te verdelen:

Bereikbaarheid

Werken met deelauto's; meerdere uitgiftepunten voor de OV fiets; praktische oplossingen voor laadpalen in de openbare ruimte; passerelle op meerdere niveaus; busstation op meerdere niveaus met onderscheid tussen stad- en streekvervoer; meer gebruik maken van het transferium; ondergrondse fietsstalling onder het Leonardo da Vinciplein; zwevend fietspad naar en van het transferium; meer fietsplekken in de parkeergarage Paleiskwartier.

Er worden enkele suggesties gedaan voor meerlaagse (evt. ondergrondse) oplossingen, het realiseren van een extra passerelle en verbeteren van de route naar de Brabanthallen (met bijv. loopbanden en monorail).

Ook zijn concrete verbetervoorstellen aangereikt voor de huidige situatie. Het gaat om zowel realistische korte termijn maatregelen alsmede oplossingen voor de lange termijn waarvan de technische en financiële haalbaarheid onderzocht moet worden, zoals de Magistratenlaan en Nelson Mandelalaan opwaarderen naar 2x2 rijstroken om toekomstige mobiliteitsbehoefte te accommoderen.

Wijkenergie

Er was veel enthousiasme om mee te denken over energieoplossingen in het gebied. Reacties waren onder meer: op woningniveau is energieneutraal vaak niet mogelijk. Kijk naar collectieve systemen, zoals collectief zonnedak, warmtenet/collectieve WKO. Kies een straat-voor-straat aanpak en benut sociale groepen die er al zijn.

Combineer energiebesparing met andere doelen voor verduurzaming (gezondheid, circulair, biodiversiteit). Pas nieuwe technieken toe: warmte d.m.v. riothermie, uit oppervlaktewater, restwarmte van bedrijven; voedselflat; energie-genererende brug; waterzuivering/aquaponics; meer doen met de deel-economie; energieopwekking met zonnepanelen of biomassa op braakliggende terreinen; geluidswal van spoor benutten met zonnepanelen; meer laadpalen. Wij vinden de bereidheid om collectief aan de gang te gaan met vermindering van energieverbruik en lokaal duurzaam opwekken zeer positief. V.w.b. het bedrijfsleven en onderwijsinstellingen in de Spoorzone geldt dat er veel bereidheid is om duurzaamheidsmaatregelen te nemen, zo wordt er reeds op veel daken met zonne-energie gewerkt en is er ervaring opgedaan met autodelen bij het autodeelproject "Paleiskwartier Elektrisch".

Wonen/werken/ontmoeten

-Openbare ruimte: maak kleine verrassende pleintjes; biedt ruimte aan urban sport en legale graffiti; benut aanwezigheid skatehal; verfraai de onderdoorgang bij Veemarktkade (tussen EKP en Tramkade/Verkadefabriek); biedt ruimte voor spelen of werkplaatsen; constante expositie; maak van het Westerpark weer een stadspark; maak de pleinen en parken verleidelijker om er te verpozen, waardoor meer sociaal contact tussen de verschillende buurten kan ontstaan; richten het afgesloten deel van de Parallelweg opnieuw in; biedt bij het zuidelijk deel van het EKP-gebouw tijdelijk ruimte voor graffiti; het plein bij winkelcentrum Boschveld is goed opgeknapt maar het winkelcentrum zelf kan nog wel een opknappbeurt gebruiken

-programma/functies: mix van wonen en werken; bijzondere woonvormen; pleidooi handhaving bedrijvigheid en meer zichtbaar maken van het BAC; bij bouw nieuwe parkeergarage zodanig plan ontwikkelen dat er evt. t.z.t. ook een andere functie in zou kunnen, als er geen behoefte meer is aan parkeerplaatsen (dit heeft o.a. consequenties voor de verdiepingshoogte); behoefte aan werkplekken nabij station; voorstel voor hergebruik van de silo's aan de Tramkade voor een duikschool; uitbreiding ruimte voor de "Wereldkeuken"; behouden en vernieuwen van het bestaande EKP-gebouw als regiofunctie voor onderwijs, cultuur en ondernemen.

Innovatie

Intensiveren samenwerking met de aanwezige onderwijsinstellingen en hun studenten, evt. met een innovatie lab; er is voldoende ruimte voor vernieuwende evenementen.

Natuur/ecologie

Er wordt gepleit voor een duurzame, groene en klimaat-neutrale Spoorzone. Het pleidooi voor meer groen en biodiversiteit kan prima een plek krijgen binnen de (compacte) Spoorzone. Door groen op daken en gevels te realiseren en door kwalitatief goede groene plekken verspreid over het gebied te hebben wordt een groene kwaliteit verder ontwikkeld. Door dit goed in verbinding te stellen met de natuurgebieden rond het gebied kunnen bewoners en bezoekers voldoende groen tot hun beschikking hebben. Bij ontwikkelingen of transformatie van bestaand stedelijk gebied is integraal waterbeheer het uitgangspunt.

12) Ontwikkelrichtingen Spoorzone 's-Hertogenbosch

Het programma Spoorzone 's-Hertogenbosch vraagt om strategische keuzes in ontwikkelrichtingen. Wij stellen de volgende ontwikkelrichtingen voor:

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 intensief 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). De opgave wordt uitgewerkt met participatie van belanghebbenden in het gebied, zodat zorgvuldig rekening kan worden gehouden met alle belangen in het gebied.

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 zodanig herin te richten dat verblijf en ontmoeting wordt gestimuleerd. Keuze voor (deels) afsluiten van de Onderwijsboulevard kan genomen worden nadat de uitkomsten van de gemeentebrede mobiliteitsstudie bekend zijn. Hierbij moet uitdrukkelijk bezien worden wat afsluiten voor consequenties heeft voor bestaande bewoners in het gebied, maar ook andere, minder lokale, consequenties.

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. Bij de aanpak van dit project zal de omgeving (onderwijsinstellingen, Paleiskwartier en Deutenen) betrokken worden.

Herinrichting "knoop" Copernicuslaan/Paardskerkhofweg/Oude Engelenweg 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. Het is van belang om nadere afspraken te maken met de BBH over toezicht op deze route, vooral daar waar het gebruik betreft in de late avond en nacht. 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 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 een openbaar gebied dat volledig is gericht op doorstroming.

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 en nadrukkelijk ook kijken naar innovatieve bereikbaarheidsmaatregelen. Daarnaast kan de unieke meerwaarde van de aanwezigheid van bestaande waterwegen beter benut worden door openbaar vervoer via watertaxi met verschillende opstappunten.

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, dubbelgebruik, 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 en bus alsook 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 zijn we reeds in gesprek met de NS en ProRail.

Gezien de door de bewoners geformuleerde zorgen over de consequenties van verstedelijking in hun directe woonomgeving stellen we ons de opgave van behoud van de verkeersluwe verkeerssituatie van Veemarktkwartier en Boschveld. Dit is ook besloten bij de vaststelling van het Ontwikkelkader EKP-terrein.

Echter, ook de bereikbaarheid van het totale gebied moet worden gewaarborgd. Spoorzone 's-Hertogenbosch is goed gekoppeld aan het nationale snelwegennetwerk via de Randweg en de doorgetrokken Parallelweg. Op zichzelf beschouwd is dit te kwalificeren als een kwaliteit. Maar deze kwaliteit heeft ook een keerzijde door een té grote aantrekkingskracht van deze verbinding op het autogebruik. We spreken daarom graag van het faciliteren van een "toereikende bereikbaarheid".

Voor parkeren geldt in principe een drieledige aanpak:

1. gelijktijdige parkeerregulering in combinatie met minder parkeervoorzieningen om deze ongewenste ontwikkeling te voorkomen;
2. meervoudig gebruik van parkeervoorzieningen gekoppeld aan de verschillende nieuwe functies;
3. terugdringen van straat parkeren naar gebouwde voorzieningen ten gunste van de kwaliteit van de openbare ruimte.

Hierbij zijn de volgende elementen uit de Nota Parkeernormering 2016 Auto en fiets (NP 2016) van belang:

- de Spoorzone bevindt zich grotendeels in zone 1, waarbij een beperkte parkeernorm geldt, omdat het gebied in de directe invloedssfeer ligt van het station;
- slim gebruik maken van parkeervoorzieningen in de vorm van dubbelgebruik van verschillende functies (wonen, werken, bezoekers, P&R). De parkeerstudie dient hierin zicht te geven op kansen;

- ruimte bieden voor deelmobiliteit wanneer hiermee een lagere parkeernorm gerealiseerd kan worden; de NP 2016 biedt ruimte voor afwijking van de normen.

De landtong Industriehaven wordt tijdelijk (tot 2021) ingericht voor parkeren voor m.n. Brabanthallen/1931 en 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.

4. Herbestemming van industrieel erfgoed

In de Spoorzone zijn diverse interessante monumenten c.q. monumentale panden 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; restauratie van "gashuisje" en "volthuisje" aan toekomstig opstappunt watertaxi
- "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 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/Grenco-complex", waarvan het voormalige directiekantoor een Rijksmonument betreft. Het bestaat feitelijk uit 3 delen: de Grasso-fabriek (waarin thans GEA gevestigd is), het voormalig directiekantoor van Grasso met werkruimtes en het Grenco-deel waarin momenteel o.a. het Boschveld Ambachten Centrum (BAC) is gehuisvest. Voor het Grasso-kantoor wordt dit jaar een casco-renovatie uitgevoerd. Tegelijkertijd vindt op dit moment planvorming plaats om het pand door te ontwikkelen tot een aansprekend bedrijvent centrum voor jonge innovatieve ondernemers in de ICT-sector. Voor het Grenco-complex wordt planvorming gestart om voor dit deel een toekomstvisie te maken met aandacht voor het BAC, de aansluiting op en synergie met het te realiseren ICT-bedrijvent complex en de aansluiting op Boschveld en het te ontwikkelen EKP-terrein. Hiermee kan het integraal onderdeel worden van de Spoorzone in plaats van een naar binnen gekeerd complex.

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 slimme duurzame 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.

We willen de Spoorzone echt gaan gebruiken als living lab, waarbij innovaties zichtbaar en voelbaar gemaakt kunnen worden in de openbare ruimte. Daarnaast willen we experimenteren en plekken maken waar we de dialoog met de omgeving kunnen aangaan.

Invorming is een programma organisatie ingericht. Het programma wordt momenteel nader uitgewerkt langs vier werklijnen (2018-2019). Het gaat hierbij om projecten omtrent slimme duurzame mobiliteit, digitalisering van beheerobjecten en beleving van de buitenruimte. Daarnaast verkennen we de opzet van een "stadslab" waarin we gaan samenwerken met onderwijs, bewoners en bedrijfsleven. Naar verwachting zullen de eerste concrete projectvoorstellen worden opgeleverd in 1^e kwartaal 2018.

6. Duurzaamheid

We willen ontwikkelen naar een duurzame stad. Dit betekent dat we werken aan een duurzame ontwikkeling van het gebied. De opgave is om duurzaamheid integraal mee te nemen in de planontwikkeling. Duurzaamheid krijgt daarnaast ook een impuls door te werken aan slimme duurzame mobiliteit, groene en slimme buitenruimte en het verkennen van kansen op het gebied van de circulaire stad.

Vanuit het Energietransitie-programma 2016-2020 ligt er ook voor de Spoorzone uitdrukkelijk een opgave: we werken toe naar een klimaat-neutrale 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 energie neutrale nieuwbouw woningen en vraag naar energie neutrale utiliteitsbouw.
- Ontwikkelen van energieneutrale concepten voor monumenten

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. Denk bijv. aan het deelauto-project Paleiskwartier Elektrisch of de duurzame woningen van Bewust Wonen en Werken Boschveld.

De gemeente gaat dit jaar voor elke wijk een energieplan maken. Daarin wordt gekeken naar beschikbare duurzame energiebronnen en mogelijkheden om woningen en gebouwen daarop aan te sluiten. Per gebied wordt dit vervolgens met bewoners, bedrijven, woningcorporaties en netbeheerder uitgewerkt tot een concreet energieplan, waarin de duurzame energievoorziening wordt gekoppeld aan grootschalige vervangingsmomenten. Ook voor de Spoorzone geeft dit meer inzicht in de kansen en mogelijkheden. Daarna zullen de genoemde ideeën op haalbaarheid worden onderzocht. Bewoners kunnen advies krijgen voor maatregelen op weg naar een energie-neutrale woning en kunnen een lening krijgen t.b.v. de financiering.

13) Aanpak Spoorzone 's-Hertogenbosch

De doorontwikkeling van de Spoorzone willen we d.m.v. een programmatische aanpak tot stand brengen MET actieve participatie van belanghebbenden in het gebied.

Naast het in gesprek gaan met belanghebbenden, bewoners en stakeholders in het gebied over kansen en opgaves, willen we van de Spoorzone ook echt een experimenteerplek maken voor co-creatie met open Labs./platforms, innovatieve wandelroutes e.d. Daarbij willen we ruimte geven aan de onderwijsinstellingen en studenten om mee te denken en nieuwe toepassingen uit te proberen. We zijn reeds in gesprek met Avans (inclusief AKV St. Joost) om studenten meer te betrekken bij en voorstellen te laten doen voor de Spoorzone.

Ook op het vlak van netwerken en ontmoeten willen we investeren en zaken uitproberen op het vlak van sociale innovatie. Daarnaast zal er sprake zijn van zorgvuldige communicatie/dialog/participatie rondom concrete projectvoorstellen in diverse fases van planontwikkeling.

De ambitie voor de Spoorzone en de diversiteit aan benodigde ingrepen om dit tot stand te brengen, maken sturing boven het niveau van de afzonderlijk projecten en activiteiten nodig. Het programma Spoorzone 's-Hertogenbosch zal moeten zorgen 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 zullen zeer divers zijn. Naast herinrichting van de openbare ruimte, kent het programma vastgoedprojecten. 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.

Tegelijkertijd komen er als continue proces initiatieven, verzoeken, vragen binnen. Deze zullen in het licht van de totale Spoorzone gezien worden. Om het programma vorm te geven, te ontwikkelen en te coördineren is een Ontwikkelingsmanager Spoorzone aangesteld, die aanspreekpunt is voor dergelijke initiatieven.

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.

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. Hierover zullen we uw raad periodiek berichten.

De nu voorliggende nota geeft op hoofdlijnen de aanpak en een overall-beeld van de inhoudelijke richting aan. Dit vormt het fundament voor uitwerkingen, activiteiten, projecten e.d., waarover uw raad ook op diverse momenten geïnformeerd zal worden.

Aangezien de rol van de gemeente op elke plek in de Spoorzone 's-Hertogenbosch ook weer anders is: soms risicodragend 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.

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, Herbestemmingsagenda Erfgoed 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") en via de Stedelijke agenda, onderdeel Binnenstedelijke Transformatie.

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

Bestaande projecten

Willemspoort (noord en zuid), Paleiskwartier, Boschveld, Tramkade, Grasso/Grenco, gebiedsontwikkeling EKP e.o., fysieke upgradering winkelcentrum Boschveld, transferium Deuteren, watertaxi met opstappunten.

Voorbereiding 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 (HOV-knoop); Momenteel vinden de eerste oriënterende gesprekken plaats met NS Stations en ProRail. De onderwerpen die we hebben opgehaald op het vlak van voetganger, fiets, automobilist, bus- en treinreiziger worden daarbij meegenomen. Het streven is om samen met deze partners een integraal project te kunnen opstarten;
- Knooppunt openbare ruimte Copernicuslaan/Industriehaven/omgeving BBH;
- Versterken reuring/levendigheid: stimuleren en initiëren van evenementen, festivals e.d.
- Gebiedsontwikkeling Kop van 't Zand, hier maakt het gebied Tramkade onderdeel van uit.

Vervolg Tramkade

Ten behoeve van toekomstige gebiedsontwikkeling van Kop van 't Zand is het van groot belang meer inzicht te krijgen in de toekomst van het gebied Tramkade. Daarnaast kan geconstateerd worden dat er met het tijdelijk gebruik van de Tramkade vernieuwing is gekomen, zowel op het vlak van samenwerking als op het vlak van gebruikers en resultaat. Tevens is op 14 november 2017 de motie "Toekomst van de Tramkade" door uw raad aangenomen, waarbij het college werd gevraagd om scenario's, maatschappelijke en financiële consequenties in beeld te brengen van de toekomst van de Tramkade na 2015.

Dit alles heeft ertoe geleid dat we in dit raadsvoorstel wat dieper ingaan op het mogelijke vervolg van de Tramkade. Hiermee beschouwen we de motie als afgedaan. (In bijlage 3 bij dit raadsvoorstel vindt u een document dat uitgebreider ingaat op de achtergronden van het terrein "De Heus", de evaluatie van het huidige project Tramkade en de tekst van de motie):

Nadat in 2008 de mengvoederfabriek Koudijs aan de Veemarktweg is aangekocht, is in 2014 besloten om op het bestaande terrein en in de bestaande gebouwen tijdelijk, voor een periode van 10 jaar, een culturele en creatieve hotspot te laten ontstaan. Niet gedacht vanuit een eindplan, maar vanuit een organische ontwikkeling. De programmatische invulling werd daarbij in handen gegeven van Stichting De Tramkade, de Conceptenbouwers en Pleisterplaats De Vrijheid. Deze tijdelijke initiatieven kunnen tot 2025 worden ontplooid op dit terrein. In 2015 is een ruimtelijk en functioneel kader opgesteld en vertaald in een (flexibel) bestemmingsplan.

Het in beeld brengen van de verschillende scenario's voor de Tramkade, met daarbij de maatschappelijke en financiële consequenties, kan op dit moment alleen op hoofdlijnen. Immers, milieu-belemmeringen (geluid, veiligheid, bodem) maar ook parkeeroplossingen e.d. zijn bepalend voor de uiteindelijke exploitatie. Om exact uit te lijnen wat het meest gunstige scenario is op financieel en maatschappelijk vlak is nader, gedetailleerd onderzoek vereist.

Om die reden brengen we nu scenario's in beeld die feitelijk uitersten bevatten. Vanzelfsprekend zitten hiertussen nog diverse varianten en mogelijkheden. Daarnaast is er sprake van een gebied dat nog steeds in ontwikkeling is, het is geen statisch gebied. Bovendien kunnen we als gemeente ook nog diverse rollen aannemen in het proces van gebiedsontwikkeling: faciliterend, voorwaarden scheppend, risicodragend (bijv. PPS)

Vooraf: Bij de beschrijving gaan we ervan uit dat herontwikkeling van (delen van) dit gebied gericht is op woningen in een centrum stedelijk profiel met een mix van functies.

Het betreft de volgende scenario's:

- A- handhaven opzet en gebruik Tramkade na 2025 (voor onbepaalde tijd)
- B- beëindigen opzet en gebruik vanaf 2025 en actieve herontwikkeling

A. Afspraken die met de huidige gebruikers zijn gemaakt, gaan uit van een termijn van 10 jaar. Als gekozen wordt voor handhaven na 2025, moeten die afspraken worden herijkt. Handhaving van de opzet en het gebruik van de Tramkade heeft consequenties voor de ruimtelijke en programmatische invulling van het resterende gebied, aangezien enkele programmaonderdelen binnen de Tramkade effect kunnen hebben op het woon- en leefmilieu van de directe omgeving.

-Financieel: de keuze voor dit scenario is ingegeven door de wens om het vernieuwende (jong, hip, 'urban', 'edgy') te behouden. Sowieso is het goed om ons te realiseren dat ook na 2025 het complex beheerd moet worden, er kosten zijn voor klein en groot onderhoud en rentelasten. Vraag is of de totale jaarlasten afgedekt kunnen worden uit de huur. Het culturele, creatieve karakter van het project beperkt naar alle waarschijnlijkheid de mogelijkheid om te komen huuroptimalisatie. Rekening moet dan ook worden gehouden met een jaarlijks negatief exploitatiesaldo.

Daarnaast is in dit scenario geen sprake van herontwikkeling. De mogelijke opbrengstpotentie van deze plek laten we met dit scenario dan ook liggen.

-Maatschappelijk: de in stand houding van vernieuwende gebruikers en activiteiten is gunstig te noemen voor Den Bosch. De vraag is wel of juist dergelijke gebruikersgroepen gebaat zijn bij handhaven en vastleggen van de status quo, waardoor mogelijk het "pioniers"-karakter verdwijnt.

B. Dit scenario gaat uit van totale herontwikkeling van het gebied. Hierbij moet direct worden aangetekend dat een deel van de Tramkade altijd fysiek gehandhaafd zal blijven, namelijk het deel wat Rijksmonument is (het zogenaamde "Molengebouw"). Om dit Rijksmonument ook in de toekomst betekenis te geven, heeft het een zorgvuldige inpassing in de omgeving, zowel ruimtelijk als functioneel.

-Financieel: Aangezien bij dit scenario een substantieel deel van de Tramkade in aanmerking kan komen voor herontwikkeling, is sprake van het goed benutten van opbrengstpotentie. Ten behoeve van de herontwikkeling zal de gemeente het gebied bouw- en woonrijp moeten maken. Dit betekent dat bestaande opstallen worden gesloopt, de grond geschikt gemaakt wordt voor toekomstige bebouwing en het openbaar gebied wordt ingericht. Het financiële resultaat is onder andere afhankelijk van het toekomstige programma en in welke mate de grond is vervuild (bodemsanering).

-Maatschappelijk: het huidige gebruik van de Tramkade kenmerkt zich door flinke diversiteit, zowel in het gebruik van de gebouwen als het omringende terrein. Gezamenlijk vormt dit de Tramkade. Als alleen het monumentale deel resteert zal dit gaan "meekleuren" met de gebiedsontwikkeling van het gehele gebied Kop van 't Zand. Dit hoeft niet positief of negatief te worden gezien. Echter het is onzeker in hoeverre de Tramkade-sfeer hiermee overeind kan blijven.

14) Financiën

De reeds in ontwikkeling zijnde projecten en een deel van de voorbereidingskosten 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. Daarbij zullen we waar mogelijk bij initiatieven met een bovenlokaal belang de Provincie en het Rijk actief betrekken en aansluiting zoeken bij Provinciaal- en Rijksbeleid.

Om al een goede start te kunnen maken met de aanpak van de Spoorzone, stellen wij u voor een krediet beschikbaar te stellen van € 1,3 miljoen, met als dekking het complex "Station" van het grondbedrijf. In het gebied rondom het station zijn de afgelopen jaren binnen een gemeentelijke grondexploitatie enkele bouwinitiatieven tot stand gekomen. In deze grondexploitatie is nog een financiële ruimte van € 1,3 miljoen. Deze middelen zijn in de grondexploitatie gereserveerd voor investeringen in het gebied rondom het station. In afwachting van onderhavige aanpak Spoorzone

was hier nog geen concrete invulling aan gegeven. Aanwending van deze middelen vanuit het grondbedrijf is ook vanuit het perspectief van het grondbedrijf wenselijk te noemen, omdat het programma Spoorzone naar verwachting bijdraagt aan het slagen van de projecten van het grondbedrijf in het gebied.

Wij stellen u nu voor deze middelen in te gaan zetten voor de belangrijke eerste stappen om te komen tot de realisatie van de hier voorliggende 'Ontwikkelrichtingen en aanpak Spoorzone 's-Hertogenbosch'. De komende jaren zetten we deze middelen in voor de doorontwikkeling van het gebied waarbij we ons richten op de benoemde ontwikkelrichtingen, de participatie met belanghebbenden in het gebied, de voorbereiding van concrete projecten als de herinrichting van de Onderwijsboulevard/Westerpark, het knooppunt bij en route naar de Brabanthallen, de herontwikkeling van het station alsmede het op de kaart zetten van de Spoorzone en daarmee investeerders verleiden tot investeringen in dit gebied.

Om uw raad inzicht te geven in voortgang van het programma en de daarbij horende financiële middelen, zullen we u periodiek middels een voortgangsrapportage hierover informeren.

15) Communicatie

De afgelopen periode hebben we reeds ervaring opgedaan met andere vormen van participatie met belanghebbenden (bewoners, bezoekers, bedrijven, studenten) in het gebied. Voor de totstandkoming van het programma willen we uitdrukkelijk deze lijn van actieve participatie doorzetten en verder ontwikkelen. Dit willen we doen met co-creatie (community-aanpak, living-lab). Dit kunnen bijeenkomsten zijn met wisselende agenda en samenstelling rond concrete kwesties of opgaves. Daarnaast willen we ook 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.

Uitdrukkelijk dient hierbij te worden opgemerkt dat de georganiseerde bijeenkomsten in november en december een begin waren om vooral te peilen hoe de (concept) ontwikkelrichtingen werden ervaren. Het is de bedoeling dat rond de Spoorzone sprake is van een continue proces van in contact staan met bewoners, belanghebbenden en stakeholders.

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

mr. drs. I.A.M. Woestenberg drs. J.M.L.N. Mikkers

Bijlagen:

1. Besluitengeschiedenis
2. Verslag kick-off en themabijeenkomsten Spoorzone
3. Uitvoering motie Tramkade

De gemeenteraad van 's-Hertogenbosch in zijn openbare vergadering van 6 maart 2018;
gezien het voorstel van burgemeester en wethouders d.d. 30 januari 2018, reg.nr. 7475064;
gelet op de Gemeentewet;

Besluit

- 1) De volgende ontwikkelrichtingen voor de Spoorzone 's-Hertogenbosch vast te stellen:
 - a) 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.
 - b) Hoogwaardige kwaliteit van de openbare ruimte: gericht op verblijf, ontmoeting en vergroening (waarbij de voorbereiding zich richt op de herinrichting Onderwijsboulevard e.o. en het knooppunt nabij Industriehaven/Brabanthallen/Dieze).
 - c) Een optimale bereikbaarheid in de Spoorzone met openbaar vervoer en langzaam verkeer en een toereikende bereikbaarheid voor gemotoriseerd verkeer van bestaande functies en toe te voegen functies: doorontwikkeling van het station e.o. (tot een HOV-knoop) en innovatieve parkeeroplossingen.
 - d) Herbestemming en restauratie van industrieel erfgoed in onderlinge samenhang gericht op een stedelijke context.
 - e) Ruimte bieden voor innovatie en experiment: te beginnen met projecten uit programma "Slimme Buitenruimte" in de Spoorzone tot ontwikkeling te brengen.
 - f) Duurzame gebiedsontwikkeling, door een gebiedsgerichte aanpak van energietransitie te concretiseren voor de Spoorzone, middels één of meerdere wijkplan(nen) Energietransitie en het verkennen van kansen op het gebied van circulaire economie.
- 2) De aanpak van de ontwikkelingen binnen de Spoorzone 's-Hertogenbosch plaats te laten vinden op programmatische wijze. Het programma Spoorzone 's-Hertogenbosch en concrete (deel)plannen te realiseren met participatie van belanghebbenden in het gebied. Daarbij waar mogelijk co-creatie in te zetten, maar ook andere instrumenten zijn mogelijk (community-aanpak, living lab).
- 3) Een krediet van € 1,3 miljoen beschikbaar te stellen voor het programma Spoorzone dat gedekt wordt vanuit het complex "Station" van het grondbedrijf.

's-Hertogenbosch,
De gemeenteraad voornoemd,
De griffier,

De voorzitter,

drs. W.G. Amesz

drs. J.M.L.N. Mikkers