

Discussienotitie



Steller : Cuijpers/Sedee

Tel. : (073) 6155545

Portefeuille : Snijders

e-mail : l.sedee@s-
hertogenbosch.nl

B&W : 24 april 2012

Agenda nr.:

Commissie : ROB

Reg.nr. : 12.0433

Openbaar : Ja

Onderwerp : **Ontwikkelingspotenties Industriehaven en omgeving**

Voorstel : Middels deze discussienotitie willen wij met u van gedachten wisselen met betrekking tot het te stellen beleidskader inzake de ontwikkeling van het gebied Industriehaven en omgeving

Zienswijze :
portefeuille-houder

Communicatie :

Besluit B&W :

Paraaf Steller:

Paraaf directeur:

Paraaf gemeente secretaris:

Discussienotitie

Reg.nr. : 12.0433
B&W verg. : 24 april 2012
Commissie : ROB
Cie_verg. : 22 mei 2012

Onderwerp: Ontwikkelingspotenties Industriehaven en omgeving

1) Samenvatting

Op basis van beleidsmatige uitgangspunten en een analyse van de meest bepalende bouwstenen voor de toekomst zijn de ontwikkelingspotenties voor de Industriehaven in beeld gebracht. Deze potenties zijn vertaald in vijf mogelijke eindbeelden, scenario's en vervolgens beoordeeld op aspecten als functioneel/ planologisch, ruimtelijk/stedenbouwkundig, verkeer/parkeren, milieu (geluid, luchtkwaliteit, duurzaam ruimtegebruik), financieel/ economisch. De discussienotitie wordt afgerond met een toelichting op het voorkeursmodel van het college, scenario B.

2) Vraagpunten waarop antwoord wordt gevraagd

De scenario's verschillen - in wisselende samenstelling - op onderstaande aspecten c.q. vraagpunten. Het college vraagt de raad zich hierover richtinggevend uit te spreken:

- a. Bent u het eens met het standpunt dat een 2^e auto ontsluiting voor de Brabanthallen noodzakelijk is en gerealiseerd moet worden via doortrekking van de Bibendumstraat naar de Brabanthallen? NB: De doortrekking van de Bibendumstraat van de landtong naar het terrein van de Brabanthallen/DGF geschiedt pas nadat wsv Neptunus is verhuisd;
- b. Kunt u zich vinden in het standpunt dat de vereiste extra parkeercapaciteit voor de Brabanthallen en De Gruyterfabriek (DGF) het beste gerealiseerd kan worden door de landtong daarvoor te bestemmen? NB: Dit betekent, dat niet de transferia daarvoor worden ingezet en dat ook niet de kop van het Michelinterrein als permanent parkeerterrein wordt ingericht;
- c. Bent u het eens met het streven dat het bedrijventerrein De Rietvelden ter hoogte van de woonboten zo optimaal mogelijk wordt benut als bedrijfsterrein en die functie derhalve prioriteit krijgt boven behoud van een woonmilieu voor woonboten. NB: Dit betekent onder meer het streven naar de aanleg van een laad- en losvoorziening op de plek waar nu nog in de insteekhaven woonboten legaal liggen afgemeerd. In overleg met de bewoners zal sterk worden ingezet op het vinden van een goede alternatieve locatie;
- d. Bent u het eens met het streven om in het gebied aan de zuidrand van de Ertveldplas een vervangende woonbootlocatie voor de woonboten aan te leggen, die uit de Industriehaven moeten vertrekken, en die tevens als mogelijk alternatief kan dienen voor de woonboten die nu nog aan de noordrand van de Ertveldplas afgemeerd liggen?
- e. Het college spreekt haar voorkeur uit voor scenario B. Deelt u dat standpunt?

Steller : Saskia Cuijpers/Leo Sedee
Tel. : (073) 615 55 45 / (073) 615 56 67
E-mail : l.sedee@s-hertogenbosch.nl

Discussienotitie

3) Inleiding

In oktober 2008 heeft de gemeenteraad ingestemd met het raadsvoorstel "Restauratie/ transformatie Brabanthallen overdracht naar planfase". Daarin is aangegeven, dat diverse ontwikkelingen in de directe omgeving van de Brabanthallen aanleiding zijn om voor het gebied 'Industriehaven en omgeving' een gebiedsvisie op te stellen. In 2010 is het Congres- en vergadercentrum '1931' van de Brabanthallen geopend. Ook is de herontwikkeling van De Gruyter Fabriek (DGF) tot een bedrijventerrein voor de creatieve economie in volle gang.

Op 19 april 2011 is het raadsvoorstel "Verkenning Ontwikkelingspotenties Industriehaven en omgeving" besproken in de commissie ROB. Op verzoek van de raadscommissie ROB heeft het college besloten het onderwerp van de raadsagenda te halen. Samenvattend kwam de reactie van de commissie erop neer, dat het voorstel van het college vooralsnog slechts voorziet in een ontsluiting van een p-terrein voor de Brabanthallen. Het voorstel bood geen integrale definitieve oplossing voor de verschillende vraagstukken. De commissie wenst aan de hand van een nieuwe discussienotitie met elkaar van gedachten te wisselen over het meest gewenste eindbeeld. Op basis daarvan wil zij duidelijke richtinggevende uitspraken doen voor het gehele gebied. Wanneer die integrale afweging in het kader van een lange termijn perspectief is gemaakt kan de vraag worden beantwoord welke stappen nodig zijn om dat te bereiken.

Op basis van beleidsmatige uitgangspunten en een analyse van de meest bepalende bouwstenen voor de toekomst van het gebied zijn de ontwikkelingspotenties van de Industriehaven in beeld gebracht. Ten behoeve van de door de commissie te voeren discussie zijn deze potenties vertaald in vijf mogelijke eindbeelden, scenario's. Deze scenario's zijn beoordeeld op aspecten als functioneel/ planologisch, ruimtelijk/ stedenbouwkundig, verkeer/parkeren, milieu (geluid, luchtkwaliteit, duurzaam ruimtegebruik), financieel-economisch. De discussienotitie wordt afgerond met een toelichting op het voorkeursmodel van het college, scenario B.

4) Inhoud

Bouwstenen voor de te voeren discussie over de gebiedsvisie Industriehaven e.o.

De Brabanthallen heeft zich de laatste 10 jaar ontwikkeld tot het 3e beurs-, evenementen- en congrescomplex in Nederland en wil die functie minimaal behouden. Gezien haar marktpositie, haar centrumfunctie en de directe en indirecte werkgelegenheid is een goed functionerende Brabanthallen van groot belang voor de stad. Daarnaast heeft De Gruyterfabriek de potentie uit te groeien tot een broedplaats voor de creatieve sector van Zuid-Nederland met een spin off naar stad en regio. Recente verhuisingen aan bedrijven en instellingen zijn wat dat betreft veel belovend.

Met de herstructurering van het geluidgezoneerde bedrijventerrein De Rietvelden is ruim tien jaar geleden uitvoering gegeven aan de ambitie om de bestaande bedrijventerreinen zo optimaal mogelijk voor bedrijfsdoeleinden te benutten, zodat minder nieuw bedrijventerrein aangelegd hoeft te worden. Het succes van dit beleid is al duidelijk zichtbaar. De herstructurering richt zich op het benutten van de potenties van de multimodaliteit van dit

Discussienotitie

terrein. Met het bedrijfsleven wordt tegen deze achtergrond gezocht naar uitbreiding van de laad- en losmogelijkheden.

Voor de woonboten gelegen aan de noordrand van de Ertveldplas moet gezocht worden naar alternatieve afmeermogelijkheden aan de zuidrand van de Ertveldplas. Op de huidige locatie - aan de noordrand van de Ertveldplas - is wonen niet toegestaan. In de toekomst zal nl. de aangrenzende Ertveldpolder in het kader van het samenwerkingsverband "De Groene Delta" ontwikkeld worden tot een ecologische zone.

WSV Neptunus heeft al vele jaren geleden te kennen gegeven te willen verplaatsen naar de Koornwaard. In oktober 2011 heeft de gemeenteraad in een motie aan het college gevraagd zich in te zetten voor een spoedige verplaatsing naar de Koornwaard.

Ook de wijk Boschveld is volop in beweging met een herstructurering voor een duurzaam en toekomstbestendig woon-en werkmilieu.

Met de aankoop van de mengvoederfabriek van De Heus enkele jaren geleden heeft de gemeente de sleutel in handen voor een gebiedsgerichte herontwikkeling en transformatie van de Kop van 't Zand tot een multifunctioneel woon- en verblijfsgebied.

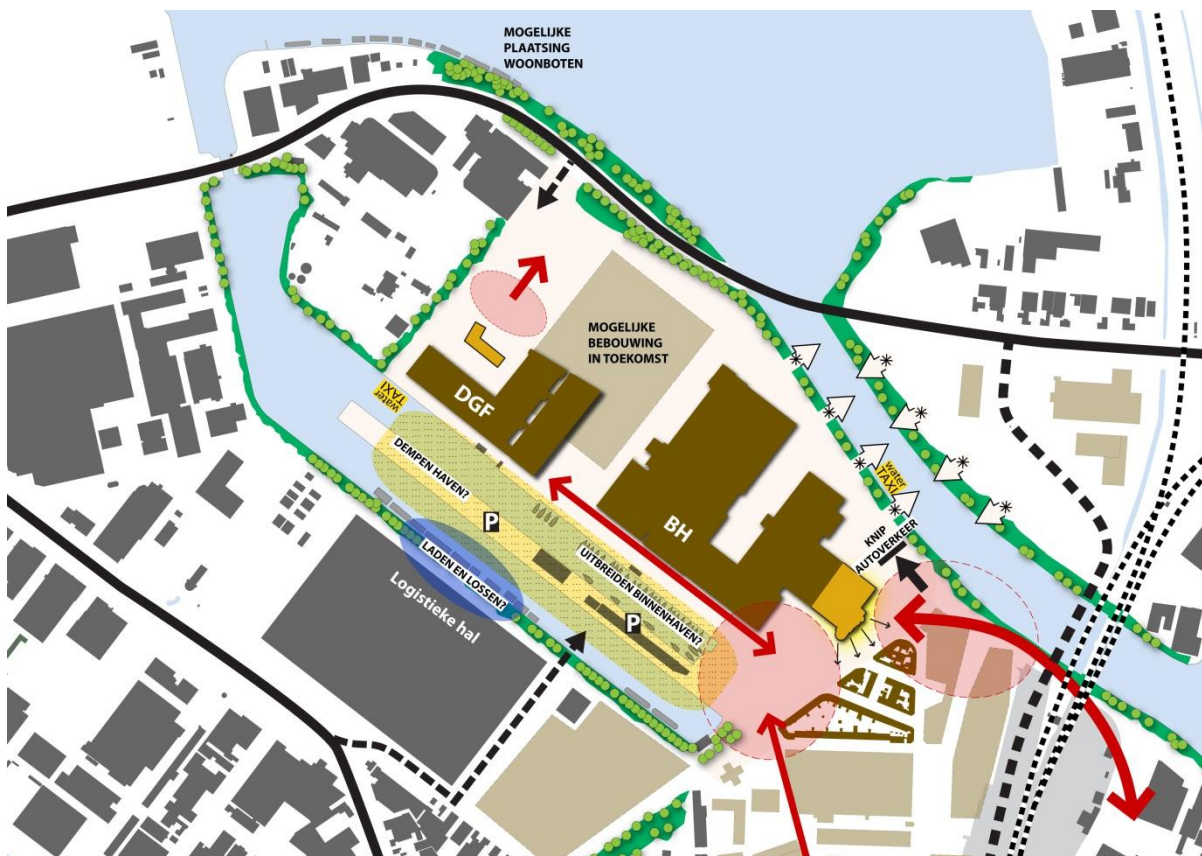
De nieuwe bruggen over de Dieze zullen ook van grote invloed zijn op de relatie tussen dit gebied en de Industriehaven en haar omgeving. Om bovengenoemde ontwikkelingen optimale kansen te bieden vormt de toekomstige verkeersontsluiting van de Industriehaven een belangrijke pijler voor de gebiedsvisie.

In de Koersnota Hoofdinfrastructuur 's-Hertogenbosch is aangegeven, dat de Zandzuigerstraat is aangewezen als doorstroomas. Op doorstroomassen dient het interne en externe verkeer zo veel mogelijk gebundeld te worden. Momenteel wordt de verbinding over De Dieze in het verlengde van de Magistratenlaan naar de Zandzuigerstraat aangelegd (Parallelweg). Deze verbinding is eveneens een doorstroomas en verbindt de Randweg met de Zandzuigerstraat. Ter hoogte van de wijk Boschveld wordt een afslag gerealiseerd naar de bestaande Parallelweg ten behoeve van het noordelijk deel van de binnenstad. Door de verkeerstoename op de doorgetrokken Parallelweg en de daarbij horende aansluiting Boschveld neemt de verkeersoverlast in Boschveld en Veemarktkwartier toe. Om deze overlast te verminderen is voorgenomen de nieuwe Parallelweg te combineren met een knip in de Diezekade voor (vracht)autoverkeer. De Diezekade blijft wel toegankelijk voor openbaar vervoer, fietsverkeer en voetgangers

Het bovenstaande vormt de basis voor de ontwikkelingspotenties van de Industriehaven en haar omgeving.

Discussienotitie

Ontwikkelingspotenties: verbinden van de Industriehaven met de stad



Verbinden van het schiereiland

Cruciaal voor de gebiedsvisie Industriehaven zelf is het aangrijpen van de kansen om dit schiereiland te verbinden met de stad zowel via water als via land. Daarnaast heeft de toekomstige nieuwbouw in Boschveld en de aanleg van de nieuwe verkeers- en spoorbruggen de potentie om een stedelijke, recreatieve relatie te leggen via de Diezekade/Veemarktweg met de Verkadefabriek/Kop van 't Zand.

Via de lanen uit het wijkplan Boschveld wordt de relatie vanaf de Brabanthallen met het station gelegd. Een langzaam verkeersverbinding vanuit de Paardskerkhofweg wordt met een groenstructuur begeleid naar de entree van de Brabanthallen en gekoppeld aan de wandelroute naar DGF langs de noordelijke insteekhaven. De bestaande monumentale bomen kunnen hierin worden opgenomen. Een plein tussen de Brabanthallen en DGF zorgt voor een betere interactie tussen beide functies en biedt ruimte voor gezamenlijk gebruik van de parkeerplaatsen. De andere verbinding met de stad loopt via de Veemarktweg. Langs De Dieze loopt de route onder de toekomstige Diezebruggen door naar de Verkadefabriek/Kop van 't Zand en verder naar het centrum. Dit gedeelte van de Veemarktweg wordt daarnaast gebruikt voor het verkeer vanaf de doorgetrokken Parallelweg naar het noordelijk deel van de binnenstad.

Discussienotitie

Functionele ontwikkeling

Functioneel gezien betekent dit, dat zowel aan de kop van de insteekhaven als in Boschveld aan De Dieze functies moeten komen, die deze verbindingen gestalte kunnen geven. Ruimte voor leisure ligt voor de hand, zeker op de kop van de landtong als dit een versterking betekent voor de Brabanthallen. Omdat het gebied grenst aan een zwaar bedrijventerrein en het een geluidgezoneerd bedrijventerrein betreft, is wonen als functie op de kop van de landtong niet alleen onaantrekkelijk maar ook niet mogelijk. Daarentegen is het wel aantrekkelijk om in de directe omgeving bedrijfsfuncties te accommoderen die een nauwe relatie onderhouden met de Brabanthallen als toeleverancier, organisator of anderszins. Bijvoorbeeld op het bouwrijpe kavel van het voormalig Michelinterrein is daar ruimte voor lichte bedrijvigheid (max. milieuklasse 3).

Gemeente streeft naar optimale benutting van de beschikbare ruimte vanuit het streven naar ruimtelijke intensivering. Zij zoekt daarbij naar duurzame oplossingen. Invulling van de landtong met de aanleg van een parkeerterrein past in dat streven. De aanleg van een parkeerterrein op het voormalig Michelinterrein is ruimtelijk / stedenbouwkundig (relatie met Boschveld) en economisch gezien (bedrijventerrein ontwikkelen voor de functie waarvoor het is aangelegd) niet wenselijk. Voorts is er voor het voormalig Michelinterrein een beter marktperspectief (bereikbaarheid, ontsluiting, bedrijfsvoering) voor vestiging van bedrijven dan voor de landtong.

Aan de zijde van De Dieze zorgen enkele paviljoens in het groen voor een levendige oever. In deze paviljoens kunnen diverse bedrijfsmatige functies worden ondergebracht (bijv. een watertaxi) of functies die verbonden zijn aan de Brabanthallen. Deze gebouwen zorgen voor een afwisselend beeld. De lange gevels van de Brabanthallen worden zo doorbroken. Daarnaast vormen deze paviljoens een overgang naar de meer prominente bebouwing bij de wijk Boschveld.

Voor de bedrijven aan de Oude Engelseweg en aan De Dieze dienen een aantrekkelijke uitstraling te krijgen. In een van de insteekhavens van de Industriehaven is ruimte voor versterking van de multimodale functie van het bedrijventerrein; hetgeen ook uit oogpunt van milieu nastrevenswaardig is (minder wegverkeer, meer vervoer over water).

Het wonen in woonboten aan de insteekhavens zal door de toename van bedrijfsactiviteiten (parkeren op landtong, invulling voormalig Michelinterrein, mogelijk de aanleg van een laad- en loswal) sterk aan kwaliteit inboeten. Om die reden wordt het niet wenselijk geacht deze functie in dit gebied te continueren. Dit is meermaals in gesprekken met het Woonbootcomité aangegeven. Bij realisatie van een laad- en loswal achter het logistiek centrum van H&B Logistics zullen de daar afgemeerde woonboten dan ook moeten worden verplaatst. Indien woonbooteigenaren ondanks de sterke toename van bedrijfsactiviteiten in de directe omgeving toch in de huidige insteekhaven afgemeerd willen blijven resteert slechts het voorste gedeelte. Het college wil daar onder voorwaarden aan mee werken. Op die locatie kunnen – uitgaande van een vaste oeververbinding - dan namelijk enkel woonboten worden afgemeerd die niet voor onderhoud naar een werf moeten worden gesleept of gevaren. Voorts zal gezien de aanwezigheid van een uitlaat overstort de waterkwaliteit beter beheersbaar moeten kunnen worden gemaakt.

Aan de zuidrand van de Ertveldplas zal een zone voor het afmeren van woonboten worden ingericht. Deze locatie zal na vaststelling van het gewenste ontwikkelingsscenario voor de Industriehaven en omgeving met belanghebbenden worden uitgewerkt.

Discussienotitie

In de verre toekomst is het mogelijk een ontwikkeling van bedrijvigheid op de parkeerterreinen tussen DGF en Brabanthallen te realiseren. Hier zouden diverse bouwblokken een plek kunnen krijgen. Daarbij is van belang dat het zicht op het monumentale complex van DGF vanaf de Zandzuigerstraat behouden blijft. De nieuwe bouwblokken zorgen er tevens voor dat de grote parkeerplaats plaats maakt voor een aantrekkelijk werkmilieu. Het parkeren dat dan vervalt, moet dan worden opgevangen op eigen terrein in bijvoorbeeld gebouwde parkeervoorzieningen. Gezien de sombere vooruitzichten op de vastgoedmarkt ligt een dergelijke invulling de komende 10 jaar echter niet voor de hand.

Het westelijk deel van het schiereiland aan de Zandzuigerstraat (ten westen van DGF) blijft beschikbaar voor (zware) bedrijfsvestiging. Een groenzone begeleidt de Veemarktkade en zorgt voor een afscherming waar af en toe de bedrijvigheid zichtbaar is.

Verkeer en parkeren

Door realisatie van de nieuwe ontsluiting is de Industriehaven op verschillende manieren te bereiken voor autoverkeer. Aan de noordzijde via de Zandzuigerstraat en aan de zuidzijde wordt het verkeer opgevangen via de Rietveldenweg, Boksheuvelstraat en de doortrekking van de Bibendumstraat over de landtong. In combinatie met deze nieuwe ontsluiting zal ook de uitbreiding van het parkeren ten behoeve van de Brabanthallen en DGF op of rond de landtong worden gerealiseerd. Van belang in dit kader is op te merken, dat momenteel de verbinding over De Dieze in het verlengde van de Magistratenlaan naar de Zandzuigerstraat wordt aangelegd (Parallelweg). Deze verbinding is eveneens een doorstroomas en verbindt de Randweg met de Zandzuigerstraat. Ter hoogte van de wijk Boschveld wordt een afslag gerealiseerd naar de bestaande Parallelweg ten behoeve van het noordelijk deel van de binnenstad. Door de verkeerstoename op de doorgetrokken Parallelweg en de daarbij horende aansluiting Boschveld neemt de verkeersoverlast in Boschveld en Veemarktkwartier toe. Om deze overlast te verminderen is voorgenomen de nieuwe Parallelweg te combineren met een knip in de Diezekade voor (vracht)autoverkeer. De Diezekade blijft wel toegankelijk voor openbaar vervoer, fietsverkeer en voetgangers. In het Uitwerkingsplan Verkeersmanagement is al uitgegaan van een tweede ontsluiting van de Brabanthallen (Rietveldenweg – Boksheuvelstraat – Bibendumstraat) zodra er een knip is gelegd in de Diezekade.

Zoals opgemerkt, is het economisch belang van een goed functionerende Brabanthallen/1931 en De Gruyterfabriek (DGF) van grote betekenis voor de stad. Als gevolg van het succes van de functionele transformatie van zowel de Brabanthallen/1931 als DGF zal naar verwachting de parkeerdruk verder toenemen. De agenda's van Brabanthallen/1931 bevat dermate vele soorten activiteiten met een sterk wisselend mobiliteitsprofiel van de bezoekers (o.a. verschillende dal- en piekmomenten, sterk gespreide herkomst, sterk wisselende verblijfsduur), dat het organiseren van adequaat OV voor dit bezoek zeer lastig is. Ook in de toekomst zal derhalve het bezoek met auto op een relatief en absoluut zeer hoog niveau blijven liggen. Het streven naar dubbelgebruik van parkeerplaatsen met DGF ligt voor de hand. Echter dubbelgebruik op werkdagen zal vaak niet mogelijk zijn. DGF zal in haar nieuwe bedrijfsfunctie ook met een sterk geïntensiveerd gebruik een extra parkeervraag genereren. Op basis van parkeernormen en ervaringscijfers en het vervallen van de huidige overloopterreinen is ervoor gekozen het aantal parkeerplaatsen uit te breiden met 500 á 600 plaatsen. De Brabanthallen en de DGF maken vanzelfsprekend afspraken over gezamenlijk gebruik. Gebruik van de transferia is niet aanbevelenswaardig, omdat de functie van de transferia voor de binnenstad alleen maar groter wordt wanneer de verwezenlijking van de binnenstadring een feit is. In de huidige situatie is er op de bestaande transferia geen restcapaciteit op piekmomenten. Voorkomen moet worden dat de binnenstadbezoekers er niet terecht kunnen wanneer de transferia worden ingezet bij evenementen in de Brabanthallen/1931.

Discussienotitie

Daarom wordt gestreefd naar één integrale parkeeroplossing op of rond de landtong. Dit betekent, dat er bij de herinrichting van dit terrein een flexibele functionele indeling van de beschikbare parkeerplaatsen moet worden gemaakt. Ook de ruimtelijke kwaliteit van het bestaande parkeerterrein moet worden verbeterd door een heldere groenstructuur aan te brengen. Het steenachtige karakter van deze ruimte kan worden verzacht en de grote open ruimte worden verdeeld. Uit oogpunt van verkeersafwikkeling (spreiding van parkeermogelijkheden in plaats van concentratie op bestaand parkeerterrein) is de bouw van een parkeergarage op het huidige parkeerterrein niet wenselijk. Een dergelijke parkeergarage wordt als idee ook afgewezen, omdat het niets doet met de potenties van de insteekhavens.

Scenario's

In het licht van het voorafgaande spitst de discussie zich niet toe op de inrichting van de noordelijke rand van het gebied (in casu de inrichting van de zuidrand van de Ertveldplas en De Dieze) of de koppeling met de Kop van 't Zand. De beoogde ontwikkelingen daar zullen zich autonoom ontwikkelen dan wel in relatie tot Boschveld. De keuze van de gewenste ontwikkelingsrichting voor dit gebied richt zich met name op de inrichting van de insteekhavens en directe omgeving (in casu de Rietvelden en Boschveld). De kansen en mogelijke conflicten zijn hierboven geschetst. De verkeersontsluiting en de parkeeropgave zijn bepalend voor de te maken bestuurlijke keuzes. Er zijn verschillende mogelijkheden voor de wijze waarop het parkeren op en rond de insteekhavens kan worden gerealiseerd in combinatie met mogelijke aanvullende functies en de wijze waarop het water op verschillende wijze kan worden ingezet. Op verzoek van de commissie ROB zijn diverse scenario's met betrekking tot dit onderwerp uitgewerkt. Deze worden nu aan u voorgelegd. In de discussienotitie zijn deze scenario's nader toegelicht:

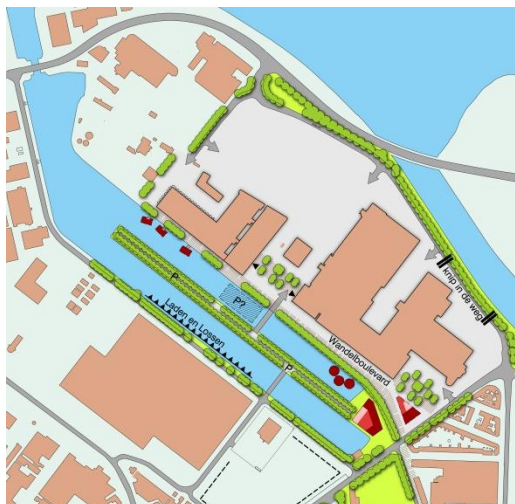
scenario A:



de huidige inrichting van de Industriehaven blijft gehandhaafd. Voor de extra parkeerbehoefte wordt ingezet op gebruik en uitbreiding van transferia en openbaar vervoer. De landtong behoudt de huidige bedrijvenbestemming. NB: Dit scenario wijkt af van de visie maar wordt ten behoeve van de te voeren discussie toch in de afweging betrokken voor wat betreft kosten, baten en ontwikkelingsperspectief.

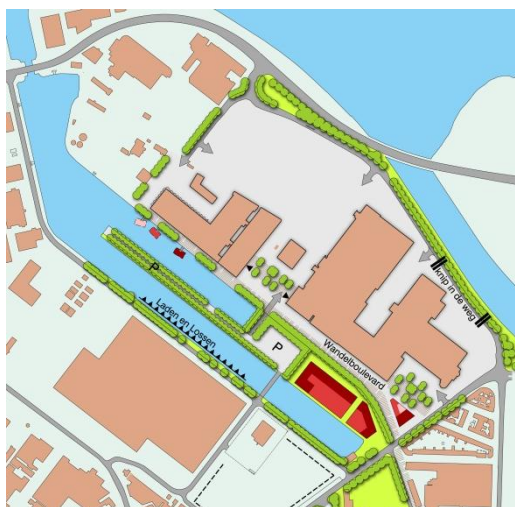
Discussienotitie

scenario B:



beide insteekhavens blijven behouden, twee vaste bruggen verbinden bedrijventerrein De Rietvelden met het terrein van de Brabanthallen/DGF. De landtong wordt ingericht als parkeerterrein.

scenario C:



het voorste gedeelte van de insteekhaven wordt gedempt, er komt één vaste brug en uitbreiding van bedrijvigheid.

scenario D:



het hele gedeelte grenzend aan de Oude Engelseweg wordt gedempt ten behoeve van parkeren, ontsluiting en bedrijvigheid.

Discussienotitie

scenario E:



een gedeelte van insteekhaven wordt gedempt, aan de Oude Engelseweg wordt de binnenhaven vergroot tot recreatief (woon)milieu met watersport en mogelijk woonboten.

Beoordeling scenario's

De beoordeling is tot stand gekomen door per aspect de voor- en nadelen in beeld te brengen. De volgende aspecten zijn in de beoordeling betrokken functioneel/planologisch, ruimtelijk/stedenbouwkundig, verkeer/parkeren, milieu (geluid, luchtkwaliteit, duurzaam ruimtegebruik), financieel-economisch. In een bijlage in de discussienotitie is dit nader uitgewerkt. Hieronder volgt een samenvattend overzicht. De beoordeling 1 t/m 5 staat voor uitstekend t/m slecht.

| | Scenario A | Scenario B | Scenario C | Scenario D | Scenario E |
|-------------------------------|---------------------------------|---------------------------------|---------------------------------|---------------------------------|---------------------------------|
| Functioneel / Planologisch | 5 | 1 | 3 | 3 | 4 |
| Verkeer en parkeren | 5 | 2 | 3 | 4 | 1 |
| Ruimtelijk / stedenbouwkundig | 5 | 2 | 3 | 4 | 1 |
| Milieu: | | | | | |
| Geluid/luchtkw. | 1 | 2 | 4 | 5 | 3 |
| Duurzaam ruimtegebruik | 5 | 4 | 3 | 1 | 1 |
| Financieel / economisch | 4 € 12,5 – € 15,0 miljoen | 4 € 10,0 – € 12,5 miljoen | 4 € 12,5 – € 15,0 miljoen | 4 € 12,5 – € 15,0 miljoen | 5 € 20,0 – € 22,0 miljoen |

Bij deze beoordeling is geen weging meegenomen om te bepalen welke van deze aspecten zwaarder tellen dan andere. Wel kan worden gesteld dat functioneel/planologische en financiële aspecten zeer belangrijk zijn bij een afweging op visie en haalbaarheid van een plan. Moeilijk is echter om getalsmatig te bepalen hoe zwaar deze aspecten dan wegen. Er wordt daarom ook gekozen om op

Discussienotitie

basis van de inhoudelijke argumenten het juiste voorkeurs scenario naar boven te halen waarbij de voor –en nadelen van de verschillende aspecten in worden meegenomen.

Voorkeursscenario van het College van B&W

Vanuit onder andere het streven naar versterking van de economische dynamiek, economische profilering en duurzaam ruimtegebruik heeft de gemeente samen met andere overheden en marktpartijen geïnvesteerd in de herontwikkeling van De Rietvelden, de restauratie en transformatie van De Gruyterfabriek (DGF) en de doorontwikkeling van De Branthallen. Voorts is enkele jaren geleden een start gemaakt met de herontwikkeling van de wijk Boschveld. Om deze investeringen optimaal te laten functioneren en renderen is de aanleg van een 2^o auto-ontsluiting een noodzakelijke en logische stap. Dit betekent - mede op grond van de eerder in dit raadsvoorstel genoemde overwegingen - een keuze voor een scenario die uitgaat van de aanleg van deze wegverbinding. Scenario A wordt om deze redenen afgewezen.

Voor de stad kies je voor de juiste functie op de juiste plek. Een jachthaven aan De Dieze (zie Waterkwartier in Wijkplan Boschveld of bij de Kop van 't Zand) ligt daar in potentie op een betere locatie in de stad dan wanneer die in de insteekhaven wordt gerealiseerd: dichterbij de binnenstad, gelegen aan een doorgaande vaarroute met minder bruggen. De stedelijke potenties van Boschveld en 't Zand sluiten ook beter aan op de functie van een recreatieve jachthaven dan de bedrijfsmatige omgeving van De Rietvelden. Scenario E, hoe aantrekkelijk dit scenario visueel ook lijkt, wordt om deze redenen afgewezen. Daar komt bij dat financieel economisch de haalbaarheid van dit scenario ook laag wordt ingeschat. Met dit scenario is in de basis ook de hoogste investering gemoeid.

De gemeente streeft naar optimale benutting van de beschikbare ruimte vanuit het streven naar ruimtelijke intensivering en zoekt daarbij naar duurzame oplossingen. Natuurlijk is de aanleg van een parkeerterrein op het voormalig Michelinterrein mogelijk, maar functioneel, ruimtelijk en economisch gezien wordt dat niet wenselijk geacht. De inrichting van de landtong met de functie parkeren is te prevaleren boven de vestiging van bedrijfsactiviteiten. Gezien de langgerekte vorm, de beperkte breedte en het bereikbaarheidsprofiel van deze locatie is het vinden van passende bedrijfsfuncties een lastige zo niet onmogelijke opgave. Dit ook gezien de kwaliteit van het aanbod van vestigingsmogelijkheden elders in de stad. De ontsluiting van de landtong moet uit oogpunt van milieu geschieden via doortrekking van de Bibendumstraat in combinatie met de aanleg van een brug. Een ontsluiting vanaf de Oude Engelseweg is onwenselijk om een verdere belasting van de Oude Engelseweg met name langs het Veemarktkwartier/nieuw Boschveld te voorkomen en vanuit het gegeven dat een dergelijke ontsluiting niet zonder meer mogelijk is vanwege de geluidzone.

Een meer kleinschalige bebouwing op de kop van de landtong verdraagt zich stedenbouwkundig en uit oogpunt van beeldkwaliteit beter met de Brabanthallen dan het aanbrenge van omvangrijke bebouwing op die locatie. Mede gezien de kwaliteit van het aanbod van vestigingsmogelijkheden elders in de stad als mede de hoge kosten voor het dempen van de insteekhavens wordt ernstig getwijfeld aan de financieel economische haalbaarheid van dit onderdeel. Scenario's C en D zijn kansrijk indien voor het uitbreiden van bedrijvigheid voldoende markt is. Maar daar zit naar de toekomst nu een grote onzekerheid. Scenario's C en D worden om deze reden lager gewaardeerd dan scenario B.

Discussienotitie

Het college heeft om bovenstaande redenen een voorkeur voor scenario B. Dit scenario biedt functioneel en ruimtelijk een invulling passend bij de toekomstige omgeving, waarbij het waterelement wordt benut als een van de stedenbouwkundige dragers van het gebied.

Financiële quick scan

Op basis van een financiële quick scan zijn de vijf scenario's door gerekend. De netto kosten liggen tussen de € 10,0 en € 20,0 miljoen. De grootste kostenposten bestaan uit:

- Aanleg bruggen en doortrekking Bibendumstraat (in scenario B t/m E)
- Ophogen en inrichten van de landtong (in scenario B t/m E)
- Uitbreiding transferia (in scenario A)
- Saneren en dempen van een gedeelte van de Industriehaven (in scenario C, D en E)
- Aanleg van een jachthaven (in scenario E)

De voornaamste opbrengsten zijn de opbrengsten uit parkeren en grondverkoop (voor zover er in een scenario uitgeefbare grond ontstaat).

Van belang hierbij is op te merken, dat in de financiële quick scan niet zijn meegenomen:

- De kosten voor realisatie van de aanleg van een laad- en loswal bij H&B Logistics, omdat dit een op zichzelf staand projectonderdeel is met een eigen haalbaarheidstraject;
- De kosten van eventuele verplaatsing van de woonboten uit de westelijke insteekhaven, omdat die gekoppeld is aan de haalbaarheid van de aanleg van een mogelijke laad- en loswal bij H&B Logistics en vanuit dit projectonderdeel gedekt moeten worden;
- De eventuele aanleg van een drijvend parkeergebouw (in scenario B), omdat dit gekoppeld is aan een bedrijfsmatige ontwikkeling van de kop van de landtong.

Op voorhand mag duidelijk zijn, dat de financiële haalbaarheid en realisatie van de scenario's niet alleen afhankelijk is van een bijdrage van de gemeente, maar ook zoals opgemerkt van een dekking uit de parkeerexploitatie van het terrein. Voor een bijdrage vanuit de gemeente is de post '2^e fase Brabanthallen 's-Hertogenbosch' op het gemeentelijke Structuurfonds ter grootte van € 3.660.000 gereserveerd.

Gefaseerde realisatie scenario B

Indien het voorkeursscenario B door de gemeenteraad wordt overgenomen dan zal dit scenario in onderdelen gefaseerd worden gerealiseerd. Daarbij worden de volgende onderdelen onderscheiden die qua realisatie en in tijd van elkaar zullen verschillen en derhalve ook in aparte raadsvoorstellen aan u zullen worden voorgelegd:

- verplaatsing van de woonboten al of niet in combinatie met de aanleg van een nieuwe afmeermogelijkheid aan de zuidrand van de Ertveldplas;
- de aanleg van een laad- en losvoorziening in de insteekhaven;
- de aanleg van de 2^e auto-ontsluiting Brabanthallen (incl. verruiming parkeercapaciteit)
- actualisering van het bestemmingsplan voor het gebied Industriehaven e.o.

Op korte termijn wordt wat betreft de ontsluiting van de Brabanthallen ingezet op een eenvoudige fasering van de 2^e auto-ontsluiting in combinatie met de uitbreiding van de parkeercapaciteit:

- uw raad heeft gevraagd te onderzoeken of verplaatsing van wsv Neptunus naar Koornwaard mogelijk is. Zolang wsv Neptunus nog niet is verplaatst, behoeft de 2^e

Discussienotitie

- brug nog niet te worden aangelegd en kan deze vereniging zonder een extra belemmering op de huidige locatie door functioneren. Na verhuizing zal de landtong met een vaste brug worden verbonden met Brabanthallen/DGF;
- parkeerplaatsen kunnen afgestemd op de behoefte en de financiële mogelijkheden worden aangelegd. Met het oog op de beschikbare middelen kan de landtong eerst sober maar doelmatig voor 500 parkeerplaatsen worden ingericht;
 - wanneer er op termijn meer investeringsruimte is gecreëerd, kan de kwaliteit van deze parkeervoorziening op een hoger niveau worden gebracht;
 - op het moment dat de kop van de insteekhaven herontwikkeld wordt, zullen naar verwachting extra parkeerplaatsen moeten worden gerealiseerd. Op dit moment wordt gedacht om deze in een drijvend parkeergebouw onder te brengen;

De ontsluitings- annex parkeerproblematiek van de Brabanthallen/DGF wordt opgelost door doortrekking van de Bibendumstraat naar de landtong met een vaste brug over de westelijke havenarm en een sobere doelmatige inrichting van de landtong ten behoeve van parkeren voor de Brabanthallen/DGF (zie dit als fase 1). Op termijn, na vertrek van WSV Neptunus, zal de Bibendumstraat vanaf de landtong worden doorgetrokken naar het terrein van de Brabanthallen/DGF. De kosten van fase 1 worden grofweg geraamd op ca. € 5,0 miljoen. Een deel van de investering (€ 3,6 miljoen) kan worden gedekt uit het Structuurfonds. Het restant van de investering moet worden gedekt door Libéma uit de parkeereexploitatie van het nieuwe parkeerterrein. De gesprekken daarover zullen worden gestart nadat de raad een besluit heeft genomen over het gewenste ontwikkelingsscenario.

5) Communicatie/ vervolgprocedure

Op 19 april 2011 heeft u, zoals gememoreerd in de 'aanleiding', het Raadsvoorstel 'Ontsluiting Brabanthallen naar planstudiefase' besproken. Daar was toen bijgevoegd het rapport 'Verkenning ontwikkelingsmogelijkheden Industriehaven en omgeving'. In de aanloop tot dat raadsvoorstel is destijds met een groot aantal direct belanghebbenden van gedachten gewisseld over mogelijke varianten en oplossingsrichtingen. De mening van elk van deze partijen is in een bijlage van dat rapport opgenomen. De in onderhavige discussienotitie geschetste scenario's zijn in dit stadium - zonder anderen tekort te doen - met de voornaamste belanghebbenden besproken. Op hoofdlijnen wijkt de reactie op de scenario's niet af van hetgeen destijds als mening over varianten en oplossingsrichtingen naar voren is gebracht. Derhalve wordt volstaan met een verwijzing daar naar. Nu eerst is de raad aan zet om met de beantwoording van de vragen het gewenste ontwikkelingsscenario voor het gebied Industriehaven te bepalen.

In vervolg hierop zal de door de raad voorgestane ontwikkelingsrichting in een bestemmingsplan voor dit gebied worden vertaald. De gebruikelijke procedure is hierop van toepassing. Voorts zal parallel daaraan de voorgestane ontwikkelingsrichting op onderdelen inhoudelijk en financieel nader worden uitgewerkt. De direct belanghebbenden zullen bij de uitwerking van de voor hen relevante onderdelen worden betrokken. Indien voor realisatie een gemeentelijke bijdrage is vereist, dan zal in een apart voorstel de gemeenteraad gevraagd worden hiervoor een uitvoeringskrediet beschikbaar te stellen. Indien dekking wordt gevonden uit middelen die opgenomen zijn in het structuurfonds dan zal de geëigende procedure daarvoor worden gevolgd.

Discussienotitie

6) Vraagpunten waarop een antwoord van de raad wordt gevraagd

Het college vraagt de raad zich hierover richtinggevend uit te spreken:

- a. Bent u het eens met het standpunt dat een 2^e auto ontsluiting voor de Brabanthallen noodzakelijk is en gerealiseerd moet worden via doortrekking van de Bibendumstraat naar de Brabanthallen? NB: De doortrekking van de Bibendumstraat van de landtong naar het terrein van de Brabanthallen/DGF geschiedt pas nadat wsv Neptunus is verhuisd;
- b. Kunt u zich vinden in het standpunt dat de vereiste extra parkeercapaciteit voor de Brabanthallen en De Gruyterfabriek (DGF) het beste gerealiseerd kan worden door de landtong daarvoor te bestemmen? NB: Dit betekent, dat niet de transferia daarvoor worden ingezet en dat ook niet de kop van het Michelinterrein als permanent parkeerterrein wordt ingericht;
- c. Bent u het eens met het streven dat het bedrijventerrein De Rietvelden ter hoogte van de woonboten zo optimaal mogelijk wordt benut als bedrijfsterrein en die functie derhalve prioriteit krijgt boven behoud van een woonmilieu voor woonboten. NB: Dit betekent onder meer het streven naar de aanleg van een laad- en losvoorziening op de plek waar nu nog in de insteekhaven woonboten legaal liggen afgemeerd. In overleg met de bewoners zal sterk worden ingezet op het vinden van een goede alternatieve locatie;
- d. Bent u het eens met het streven om in het gebied aan de zuidrand van de Ertveldplas een vervangende woonbootlocatie voor de woonboten aan te leggen, die uit de Industriehaven moeten vertrekken, en die tevens als mogelijk alternatief kan dienen voor de woonboten die nu nog aan de noordrand van de Ertveldplas afgemeerd liggen?
- e. Het college spreekt haar voorkeur uit voor scenario B. Deelt u dat standpunt?

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

mr. drs. I.A.M. Woestenberg mr. dr. A.G.J.M. Rombouts

Bijlagen:

Discussienotitie Industriehaven en omgeving

Ter inzage:

Raadsvoorstel 'Ontsluiting Brabanthallen naar planstudiefase', (registratienummer 11.0275, commissiebehandeling ROB d.d.19 april 2011)