

Discussienotitie Industriehaven en omgeving

April 2012



's-Hertogenbosch

Stadsontwikkeling

INHOUDSOPGAVE

Samenvatting	4
Inleiding	10
Bouwstenen voor de toekomst van de industriehaven	12
Beleidskader	12
Gebiedsanalyse	14
Ontwikkelingen aan de insteekhaven	
Ontwikkelingen in de omgeving	
Ontwikkelingspotenties van de industriehaven	28
Vertaling ontwikkelingspotenties in scenario's	33
Beoordeling van de scenario's	44
Conclusie en voorkeursscenario	45
Bijlage	
Beoordeling scenario's	48

SAMENVATTING

Op 19 april 2011 is het raadsvoorstel "Verkenning Ontwikkelingspotenties Industriehaven en omgeving" besproken in de commissie ROB. Op verzoek van de raadscommissie heeft het college besloten het onderwerp van de raadsagenda te halen. De commissie heeft de wens geuit aan de hand van een discussienotitie met elkaar van gedachten te wisselen over het meest gewenste eindbeeld voor de Industriehaven en omgeving. Op basis daarvan wil zij duidelijke richtinggevende uitspraken doen voor het gebied als geheel. Deze discussienotitie moet in die behoefte voorzien.

Op basis van beleidsmatige uitgangspunten en een analyse van de meest bepalende bouwstenen voor de toekomst van het gebied zijn de ontwikkelingspotenties in beeld gebracht. Voor het meest bepalende gebied zijn de potenties verder uitgewerkt in diverse eindbeelden, scenario's. De scenario's zijn vervolgens beoordeeld op aspecten als functioneel/planologisch, ruimtelijk/stedenbouwkundig, verkeer/parkeren, milieu (geluid, luchtkwaliteit, duurzaam ruimtegebruik), financieel-economisch. Aan het slot van de discussienotitie wordt een voorkeur uitgesproken voor een van de scenario's.

Globale visie: verbinden van de Industriehaven met de stad

De voornaamste beleidsmatige uitgangspunten zijn:

- Versterking van de stedelijke en regionale functie van DGF en de Brabanthallen
- Bedrijventerrein De Rietvelden is een geluidgezoneerd bedrijventerrein
- Behoud en versterking van de bedrijfsfunctie op dit bedrijventerrein hebben prioriteit met respect naar de omgeving
- Het creëren van een afmeerlocatie voor woonboten aan de zuidrand van de Ertveldplas
- Reductie verkeersoverlast voor Veemarktkwartier en Boschveld
- Geen ruimte voor ontwikkeling van kantoren en wonen in dit gebied
- Mogelijk perspectief voor de ontwikkeling van een hotel in de Industriehaven of directe omgeving;
- bij het beoordelen van initiatieven op de hotelmarkt wordt voorrang gegeven aan een grootschalig 4-sterrenhotel in Paleiskwartier;
- ontsluiting van de Brabanthallen geschiedt via de A59 en vervolgens via de Rietveldenweg, de Zandzuigerstraat en Diezekade. Voor de toekomst gaan we uit van een tweede auto-ontsluiting voor de Brabanthallen. Na doortrekking van de nieuwe Parallelweg zal een knip in de Diezekade worden aangebracht;
- De 2^{de} ontsluiting vanaf de Bibendumstraat wordt niet als doorgaande verbinding aangelegd maar sec als ontsluiting parkeren. De aan te leggen brug wordt derhalve geen openbare weg;
- Voor DGF en Brabanthallen tezamen dienen 500 à 600 extra parkeerplaatsen gevonden te worden;
- WSV Neptunus heeft al vele jaren lang te kennen gegeven te willen verhuizen naar de Koornwaard. De gemeenteraad heeft het college verzocht (oktober 2011) zich daarvoor sterk te maken;
- Aanleg langzaam verkeerroute tussen CS-station - Brabanthallen - DGF

Cruciaal voor de Industriehaven zelf is het aangrijpen van de kansen om dit schiereiland sterker te verbinden met de stad zowel via water (o.a. watertaxi) als over land. 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 een wandelroute langs de noordelijke insteekhaven naar de Gruyterfabriek (DGF). Langs De Dieze loopt de route onder de toekomstige Diezebruggen door naar de Verkadefabriek en verder naar het centrum.

Functioneel gezien betekent dit, dat zowel aan de kop van de insteekhaven tegenover Boschveld als aan de Dieze functies moeten komen die deze route gestalte kunnen geven. Daarbij wordt gedacht aan leisurfuncties en bedrijfsfuncties die een versterking vormen voor het functioneren van de Brabanthallen. Een woonfunctie, direct grenzend aan een zwaar bedrijventerrein, ligt niet voor de hand. In 2012 zal een stadsbreed onderzoek worden uitgevoerd. Daarin zal ook de vraag worden meegenomen of er voldoende marktruimte is voor een hotel en of de directe omgeving van de Brabanthallen (aan De Dieze) daar een geschikte locatie voor is. Aan de zijde van De Dieze zijn enkele paviljoens in het groen voorzien die zorgen voor een levendige oever. In deze paviljoens kunnen diverse bedrijfsmatige functies worden ondergebracht of functies die verbonden zijn aan de Brabanthallen.

Herstructurering van bedrijventerreinen om de vestigingsmogelijkheden op de bestaande bedrijventerreinen optimaal te benutten is speerpunt van beleid. Het proces van herstructurering op De Rietvelden begint haar vruchten af te werpen. Ook het voormalig Michelinterrein zal blijvend ingezet worden voor bedrijvigheid. Een parkeerterrein zou mogelijk zijn, maar vormt geen bijdrage op het gebied van ruimtelijke kwaliteit en functionaliteit en duurzaamheid.

Daarbij is de inzet mede gericht om de multimodale functie van dit vestigingsgebied te versterken. Op verzoek van Heineken en H&B Logistics wordt tegen deze achtergrond medewerking verleend aan een onderzoek naar de haalbaarheid van de aanleg van een laad- en loswal in de Industriehaven over de volledige lengte van het daar aanwezige logistieke centrum. Op deze locatie wordt derhalve prioriteit gegeven aan versterking van de economische functie en niet aan behoud van de ligplaatsen voor woonboten. Door de groei van de economische activiteit bij de Brabanthallen, de Gruyterfabriek en bij de bedrijven op het direct grenzende bedrijventerrein ligt behoud van deze woonfunctie op deze locatie niet voor de hand. Vervangende afmeerplaatsen moeten gevonden worden op in de nota Locatiestudie Woonboten (2009) opgenomen locaties en aan de nieuw te ontwikkelen woonbootlocatie aan de zuidrand van de Ertveldplas.

Voor het autoverkeer blijft de Industriehaven op verschillende manieren goed bereikbaar. Aan de noordzijde via de Zandzuigerstraat, aan de oostzijde via de Boksdijkstraat/Veemarktweg en aan de zuidzijde wordt het verkeer opgevangen via de Rietveldenweg en de Oude Vlijmenseweg. De landtong is bereikbaar via de Rietveldenweg/Boksheuvelstraat in combinatie met een doortrekking van de Bibendumstraat. Tegelijk zal met de aanleg van deze verbinding naar de landtong ook de uitbreiding van het parkeren ten behoeve van de Brabanthallen en DGF op de landtong worden gerealiseerd. Na aanleg van de nieuwe Parallelweg wordt de Diezekade via een knip afgesloten voor doorgaand (vracht)autoverkeer. Deze verbinding blijft wel toegankelijk voor openbaar vervoer, fietsers en voetgangers. Ook de huidige ingang van de Brabanthallen aan de Diezekade blijft bereikbaar via

de route Zandzuigerstraat/ Diezekade. Het openbaar vervoer loopt via de Oude Engelseweg en de Diezekade.

Gestreefd wordt naar één totale parkeeroplossing voor DGF en Brabanthallen. Hiervoor is uitbreiding nodig van 500 à 600 parkeerplaatsen. Dit is gebaseerd op de CROW-normen, ervaringscijfers en afspraken over gezamenlijk gebruik.

Uitwerking van de visie in scenario's

Ten behoeve van de te voeren discussie is het bovenstaande vertaald in een aantal ontwikkelingsscenario's. Deze scenario's zijn tegen de achtergrond van de genoemde uitgangspunten toegesneden op de inrichting van de Industriehaven:

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.

scenario B:

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

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.

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 van de 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 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. Duurzaam ruimtegebruik	1 5	2 4	4 3	5 1	3 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

Voorkeursscenario

De gemeente heeft 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 Branhallen. 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^e auto-ontsluiting met uitbreiding van het parkeren een logische stap. De inrichting van de landtong met de functie parkeren is te prevaleren boven de vestiging van bedrijfsactiviteiten op de landtong. 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; mede gezien de kwaliteit van het aanbod van vestigingsmogelijkheden elders in de stad. Een parkeerbestemming is niet alleen een meer voor de hand liggende invulling, maar ook een invulling met het grootste realiteitsgehalte. 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 onwenselijkheid om een verdere belasting van de Oude Engelseweg m.n. langs het Veemarktkwartier/nieuw Boschveld te voorkomen en vanuit het gegeven dat een dergelijke ontsluiting niet zonder meer mogelijk is vanwege de geluidzone. Dit betekent 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) is stedenbouwkundig, functioneel en vanuit het oogpunt van beheer en gebruik (o.a. minder bruggen, ligging aan doorgaande vaarroute) wenselijker dan een nieuwe jachthaven in een insteekhaven bij de Brabanthallen. 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.

Een meer kleinschalige bebouwing op de kop van de landtong verdraagt zich stedenbouwkundig en uit oogpunt van beeldkwaliteit beter met de Brabanthallen dan het aanbrengen 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 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.

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.

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 om de ontwikkelingspotenties en consequenties op een integrale wijze in beeld te brengen. In 2010 is het Congres- en vergadercentrum ‘1931’ van de Brabanthallen geopend. De herontwikkeling van De Gruyter Fabriek (DGF) tot een bedrijventrum voor de creatieve economie is 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 heeft het college besloten het onderwerp van de raadsagenda te halen. Samenvattend kwam de reactie van de commissie er op neer, dat het voorstel van het college vooralsnog slechts voorziet in een ontsluiting van een parkeerterrein voor de Brabanthallen. Het voorstel bood geen integrale oplossing voor de verschillende vraagstukken. De commissie wenst aan de hand van een nieuwe discussienotitie met elkaar van gedachten wisselen over het meest gewenste eindbeeld. Op basis daarvan wil zij duidelijke richtinggevende uitspraken doen voor het gehele gebied. Wanneer die integrale afweging voor de lange termijn visie is gemaakt, kan de vraag worden beantwoord welke stappen nodig zijn om dat eindbeeld te bereiken. Dat vindt de commissie ROB een betere benadering dan nu op korte termijn een dure basisvoorziening te realiseren zonder dat bekend is wat er met de rest van het gebied moet gebeuren. De kans op kapitaalvernietiging is dan aanwezig.

In deze discussienotitie wordt ten behoeve van de door de commissie te voeren discussie vijf van elkaar onderscheidende eindbeelden gepresenteerd. Deze eindbeelden zijn gebaseerd op een aantal beleidsuitgangspunten alsmede op een analyse van het gebied. Die tezamen hebben geleid tot een visie voor het gebied als geheel. Voor elk van de eindbeelden zijn de voor- en nadelen aangegeven: functioneel/planologisch, ruimtelijk/stedenbouwkundig, verkeer/parkeren, milieu, financieel-economisch. De notitie wordt afgerond met een toelichting op het model waar de voorkeur van het college naar uitgaat.

Leeswijzer

Eerst worden de voornaamste beleidsuitgangspunten die als bouwsteen dienen in herinnering geroepen. Aansluitend een analyse van het gebied en de voornaamste ontwikkelingen die worden voorzien en bepalend zijn voor de toekomst van het gebied. Op basis daarvan zijn de ontwikkelingspotenties in beeld gebracht. Vanuit deze visie worden voor het gebied rondom de insteekhavens verschillende scenario's uitgewerkt. Deze scenario's worden op basis van diverse aspecten beoordeeld. Van daaruit wordt een voorkeursscenario voorgesteld.



De industriehaven in vogelvlucht vanuit de stad gezien

BOUWSTENEN VOOR DE TOEKOMST VAN DE INDUSTRIEHAVEN

Beleidskader

Kantoren en bedrijvigheid

Vanuit het Kantoren- en bedrijventerreinenbeleid (2011) is er in dit gebied geen ruimte voor vestiging van kantoren en nieuwe bedrijfswoningen. Bedrijfswoningen die niet meer als zodanig in gebruik zijn, worden wegbestemd. Het beleid is verder gericht op behoud en versterking van de bedrijfsfuncties op de bestaande bedrijventerreinen, waar noodzakelijk via herstructurering. Dat geldt ook voor de invulling van het voormalig Michelinterrein. De herstructurering van bedrijventerrein De Rietvelden is in volle gang. Daarbij is het streven er mede op gericht om de multimodale functie van dit vestigingsgebied te versterken.

Versterking van de stedelijke en regionale functie van De Gruyterfabriek (DGF) en de Brabanthallen is een belangrijk speerpunt uit het Economisch Actieplan (2010). De investeringen zijn gericht op een restauratie en functionele transformatie van beide complexen.

Woonboten

In juli 2009 is het raadsvoorstel Locatiestudie Woonboten vastgesteld. Uit die locatiestudie is gebleken, dat nieuwe locaties voor het uitbreiden van het aantal woonboten voor de korte termijn niet of nauwelijks aanwezig zijn in de stad. Voor de langere termijn kunnen er na de omlegging van de Zuid-Willemsvaart mogelijkheden ontstaan voor de ontwikkeling van kleinschalige woonbootlocaties: aan stadstracé Zuid-Willemsvaart, Rosmalense Plas, rivier de Aa en Ertveldplas-Zuid.

WSV Neptunus

In de commissievergadering ROB (d.d. 28 september 2011) is de motie aangenomen (vrij vertaald) om de verplaatsing van watersportvereniging Neptunus (nu nog gelegen in de Industriehaven) naar de Koornwaard waar mogelijk te versnellen en snel duidelijkheid te geven over de haalbaarheid daarvan. Verplaatsing van Neptunus is in deze discussienotitie als uitgangspunt mee genomen.

Hotelaccommodatie

Voor wat betreft de uitbreiding van de hotelaccommodatie is in 2007 gekozen voor een locatie in het Paleiskwartier en beperkte uitbreiding van bestaande hotels in de binnenstad. Gelijktijdige ontwikkeling van meerdere grootschalige hotelinitiatieven in het 3- en 4-sterren segment is voor de Bossche hotelmarkt namelijk niet opportuun. Libéma heeft de wens geuit met investeerders en exploitanten in gesprek te willen gaan over de ontwikkeling van een hotel nabij de Brabanthallen aan de Dieze. Ook wij zien het belang van een uitbreiding van het aanbod van hotels voor het acquireren van meerdaagse beurzen, evenementen en congressen. Dit loopt parallel aan onze ambitie meerdaagse toerisme verder te ontwikkelen. In 2012 wordt een quick scan naar de Bossche en regionale hotelmarkt uitgevoerd om te kunnen aan geven wat de mogelijkheden zijn voor een verdere uitbreiding van het hotelaanbod en welke locaties daar het meest perspectiefvol voor worden geacht. Een locatie grenzend aan de Dieze bij de Kop van 't Zand zal daarin ook als mogelijk alternatief worden mee genomen.

Verkeer en Vervoer

Het verkeers- en vervoersbeleid staat in de Koersnota Hoofdinfrastructuur 's-Hertogenbosch. Hierin is de Zandzuigerstraat aangewezen als doorstroomas. Op doorstroomassen dient het interne en externe verkeer zo veel mogelijk gebundeld te worden.

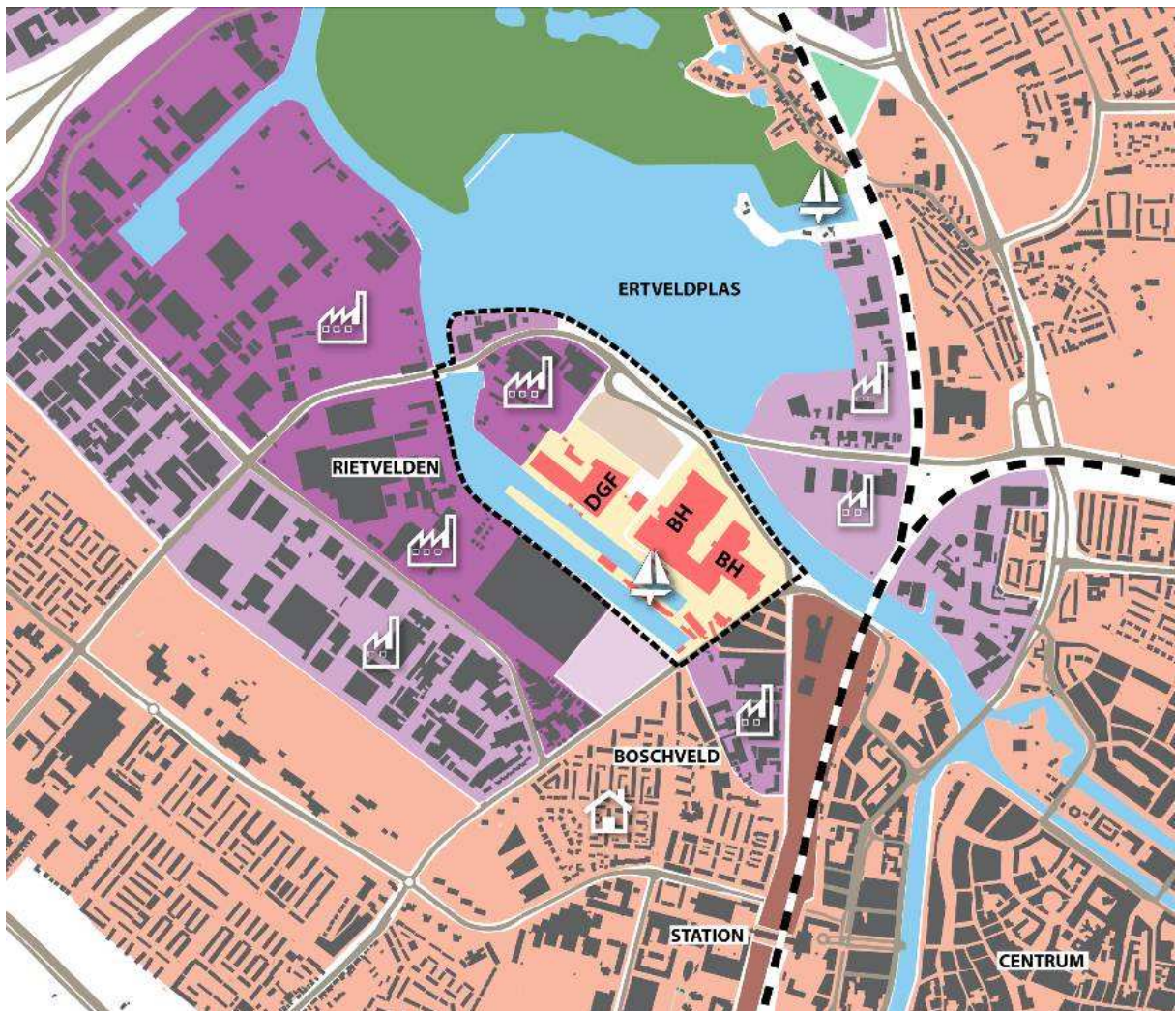
De Industriehaven is op verschillende manieren te bereiken voor autoverkeer. Aan de noordzijde via de Zandzuigerstraat en aan de zuidzijde wordt het verkeer opgevangen via de Rietveldenweg, Boksheuvelstraat en de doortrekking van de Bibendumstraat over de landtong. In combinatie met deze nieuwe ontsluiting 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 verder 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 van 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.

Gebiedsanalyse

Om te komen tot een integrale ontwikkelingsvisie worden naast het beleidskader hieronder de voornaamste bouwstenen aangestipt.

Ligging in omgeving / begrenzing Industriehaven



Het gebied, de Industriehaven wordt in principe begrensd door de oevers van de insteekhaven, de Oude Engelseweg en de Dieze.

Aan de noordoostzijde van het gebied Industriehaven ligt de Ertveldplas met een afwisselend beeld van groene, natuurlijke oevers in het noorden en meer naar het zuidoosten de bedrijvigheid van bedrijventerrein Ertveld. Dit gebied vormt een onderdeel van de landschappelijke en ecologische verbinding van de Maas richting de binnenstad. De Ertveldplas vormt een schakel binnen de Dieze als verbinding tussen de Maas en de binnenstad van 's-Hertogenbosch. Op dit moment is hier nog de route voor de binnenvaart. Deze zal verdwijnen na de omlegging van de Zuid-Willemsvaart (gereed 2015).

Aan de zuidoostzijde van het plangebied ligt Boschveld, een wijk die volop in ontwikkeling is. Door herstructurering zullen wonen en werken op meer bij de tijd passende wijze naast elkaar gaan bestaan. De wijk ligt tussen Industriehaven (Brabanthallen) en het station.

Aan de zuidzijde van de Brabanthallen ligt de insteekhaven met het bedrijventerrein De Rietvelden. Dit gebied kent een diversiteit aan grootschalige bedrijvigheid. De grootste impact op de Industriehaven betreft de huisvesting van de brouwerij van Heineken en de Heijmans Asfaltcentrale, zowel in ruimtelijke, functionele, als milieutechnische zin. In de insteekhaven ligt de wsv Neptunus. In de andere insteekhaven liggen 12 woonboten.

Kortom, het gebied Industriehaven e.o. ligt als een schiereiland in de Ertveldplas op korte afstand van het station en het centrum van 's-Hertogenbosch. Verschillende werelden komen hier samen: industrie, water, natuur en recreatie, evenementen/beurzen/congressen, wonen.

Functionele structuur



De Industriehaven grenst aan bedrijventerrein De Rietvelden, waar bedrijven gevestigd zijn variërend van milieuklasse 1 t/m 5. Beeldbepalende bedrijven zijn de brouwerij van Heineken en de asfaltcentrale van Heijmans. Het voormalig Michelinterrein is altijd bedrijventerrein geweest. In het kader van de actualisatie van het bestemmingsplan Rietvelden, Ertveld, de Vutter zal dit terrein bestemd worden voor de lichtere bedrijvigheid (milieucategorie 1 t/m 3) om zo een goede overgang naar het woongebied van Boschveld te creëren.

De Gruyter Fabriek (55.000 m² bvo) is één van de belangrijkste en grootste bedrijfsverzamelgebouwen van Nederland. Het complex is al voor een groot deel gerestaureerd tot een eigentijds en passend bedrijfsverzamelgebouw voor creatieve, innovatieve starters en doorstarters. De Gruyter Fabriek gaat een broedplaats functie vervullen voor de creatieve sector van Zuid-Nederland. Daar aangrenzend ligt de Brabanthallen, uitgegroeid tot het 3e beurs-, congres- en evenementencomplex van Nederland (circa 44.000 m²). Beide complexen vervullen een bovenregionale centrumfunctie.

Deze functies grenzen aan het woongebied Boschveld. In de insteekhaven zelf liggen woonboten en de watersportvereniging Neptunus. Op de kop van de landtong staat nog een bedrijfswoning met een aangrenzende bedrijfshal.

Kortom: zowel de omgeving van de Industriehaven als de Industriehaven zelf kenmerkt zich door veel verschillende functies die naast elkaar bestaan: zware bedrijvigheid, woonboten, recreatie (jachthaven watersportvereniging Neptunus), evenementen en creatieve bedrijvigheid in DGF.

Ruimtelijke structuur



De Ertveldplas zorgt voor een grote openheid aan de rand van de Industriehaven. Deze wordt gedeeltelijk begrensd door de Zandzuigerstraat. De Rietvelden heeft veelal grootschalige bebouwing zeker aan de zijde van de insteekhaven. Enkel aan de Oude Engelseweg is een kleinschalige structuur en bebouwing aanwezig. Ten oosten van de Oude Engelseweg ligt het Veemarktkwartier: deze kleinschalige woonbebouwing is gericht op de straat. Grenzend daaraan ligt het voormalig complex van de Afvalstoffendienst. De vrijgekomen locatie zal in het kader van het Wijkplan Boschveld multifunctioneel worden herontwikkeld. Aan de overzijde van het voormalig Michelinterrein liggen, verscholen achter een groenzone, een reeks van appartementengebouwen welke haaks op elkaar staan.

De Industriehaven zelf wordt gekenmerkt door de grote aaneengeschakelde bebouwing van de Brabanthallen met de grote open parkeerterreinen. De DGF ligt verscholen achter deze parkeerterreinen en bestaat naast het kantoorgebouw ook uit enkele grote hallen. Ten noorden en ten zuiden van de Zandzuigerstraat is een afwisseling van diverse soorten bedrijfsgebouwen en installaties.

Kortom, de locatie en haar omgeving is contrastrijk. Grootschalige en kleinschalige bebouwingen wisselen elkaar af. Rondom de Brabanthallen liggen grote parkeerterreinen. Ten zuiden van de Oude Engelseweg de kleinschalige woonbebouwing van het Veemarktkwartier.

Beleving

Aan de zijde van De Rietvelden vormt de logistieke hal van H&B Logistics een forse wand aan de insteekhaven. De bommenrij ervoor zorgt dat de grote maat iets wordt verzacht. Dit gebouw bepaalt voor een groot deel de sfeer van de insteekhaven. Daarnaast liggen de fabrieken van Heineken die er hoog boven uit steken. Zij markeren de locatie als fabrieks- en bedrijventerrein.

Aan de zijde van de Ertveldplas wordt het open zicht op het water beperkt door de Zandzuigerstraat, enkele bosschages en de brug over de Dieze.

Aan de noordzijde vanaf de Zandzuigerstraat wordt het beeld bepaald door de installaties ten behoeve van de asfaltverwerking. De gebouwen en installaties rondom de Zandzuigerstraat zijn puur functioneel opgezet. De installaties laten wel het industriële karakter van het gebied duidelijk zien.

De Industriehaven zelf wordt gekenmerkt door de grote open parkeervlakten die vaak zorgen voor een verlaten, anoniem gevoel. Dit wordt versterkt door veel gesloten gevels van de Brabanthallen en de hekwerken aan de rand van dit complex. Door de renovatie van het '1931 gebouw' en de herinrichting van de openbare ruimte is aan de kant van de Oude Engelenseweg een aantrekkelijk entreegebied gerealiseerd. DGF wordt gerenoveerd en heeft de potentie in zich om meer een relatie met de omgeving aan te gaan.

In Boschveld liggen de oude arbeiderswoningen (Veemarktkwartier) met haar karakteristieke baksteenarchitectuur. Tegenover het voormalig Michelinterrein gaan de geschakelde appartementengebouwen schuil achter een groenzone.

Het zicht op de insteekhaven vanuit Oude Engelenseweg wordt geblokkeerd door gebouwen, loodsen en een aarden wal.



Zicht op gebouw '1931' en Veemarktkwartier



Zicht bebouwing op de kop van de landtong



Zicht op zone tussen de Brabanthallen en de insteekhaven



Zicht op de installaties van Heijmans



Zicht op parkeerterrein Brabanthallen

Verkeerstructuur en parkeren

Huidige situatie

In het gebied Industriehaven e.o. liggen de Brabanthallen, '1931', De Gruyter Fabriek (DGF), een slachterij, een brandstofdepot en een asfaltcentrale die een verkeer aantrekkende werking hebben. Vooral bij grote evenementen in de Brabanthallen gaat het om hoge verkeersaantallen. Aan de zijde van de Oude Engelseweg vindt er dan verkeer-en parkeeroverlast plaats op de Oude Engelseweg en in het Veemarktkwartier.

De meeste bezoekers van de Brabanthallen komen met de auto ondanks het bevorderen van langzaam verkeer, het stimuleren van openbaar vervoer en de verbetering van de langzaam verkeersroute van en naar het station.

Toekomstige ontwikkelingen

Het verkeer richting Brabanthallen willen we via de daarvoor bestemde routes afwikkelen, in casu de autosnelwegen en de doorstroommassen. In het Uitwerkingsplan Verkeersmanagement is de ontsluiting van de Brabanthallen/1931 expliciet aangegeven via de A59 en vervolgens via de Zandzuigerstraat/Diezekade. In de toekomst zal gebruik kunnen worden gemaakt van een extra ontsluiting van dit complex die loopt van de A59 via de Rietveldenweg/Boksheuvelstraat/Bibendumstraat.



De keuze om de ontsluiting van de landtong niet via de Oude Engelseweg te laten verlopen heeft de volgende redenen:

- Een ontsluiting van de landtong via de Oude Engelseweg is niet acceptabel omdat met de extra geluidbelasting dan de geluidzone wordt overschreden;

- Om de leefbaarheid in Boschveld te verbeteren is besloten de aanleg van de nieuwe Parallelweg te combineren met het aanbrengen van een knip in de Diezekade voor (vracht)autoverkeer. De Diezekade blijft wel toegankelijk voor openbaar vervoer, fietsverkeer en voetgangers;
- Verkeersstructuur: het verkeer richting Brabanthallen willen we via de beleidsmatig gewenste routes afwickelen;
- Daarnaast wordt middels een ontsluiting via de Bibendumstraat het verkeer ontvlecht van de langzaam verkeerroutes die lopen via de Oude Engelseweg en ontvlecht van de aanleg van de langzaam verkeerroute tussen CS-station - Brabanthallen – DGF (zie ook Wijkplan Boschveld)
- De productie-attractiecijfers van een parkeerterrein op de landtong van 500 pp bedraagt 2000 tot 3000 verkeersbewegingen. Bij ontsluiting op de Oude Engelseweg komen die er bij. Bij ontsluiting via de Bibendumstraat is er op de Oude Engelseweg slechts sprake van enige toename (nagenoeg gelijk)

De verkeersprognoses die in het kader van de aanleg van de nieuwe Parallelweg zijn opgesteld, geven geen aanleiding om de 2^{de} ontsluiting vanaf de Bibendumstraat als doorgaande verbinding aan te leggen. De doortrekking van de Bibendumstraat wordt derhalve aangelegd als ontsluitingsweg voor parkeren voor de Brabanthallen en DGF. De aan te leggen brug wordt daarmee geen openbare weg.

Om de verkeersdoorstroming op piekmomenten te verbeteren wordt via een dynamisch verkeersmanagementsysteem het verkeer vanaf de autosnelweg (A59) richting Brabanthallen, via Rietveldenweg – Zandzuigerstraat - Diezekade gefaciliteerd. Na doortrekking van de Bibendumstraat zal ook een deel van het verkeer worden afgewikkeld via Rietveldenweg – Boksheugelstraat – Bibendumstraat. Dit geldt ook voor vertrekkend verkeer vanaf de Brabanthallen.

Parkeerbalans

Voor een functie als de Brabanthallen is het moeilijk een exacte parkeerbalans te maken.

De agenda's van Brabanthallen en Congrescentrum 1931 bevatten vele verschillende soorten activiteiten met eigen kenmerken:

- de congressen in 1931 zijn vooral overdag tijdens kantoortijden en veel bezoekers komen met de auto
- de beurzen in de Brabanthallen zijn overdag en 's avonds op werkdagen en in weekenden. De aankomst- en vertrekpatronen en het autogebruik van de bezoekers verschillen erg per activiteit. Ook de omvang van een beurs kan sterk variëren.
- Bij dansfeesten, 's avonds en 's nachts in het weekend, is de hoeveelheid parkerende auto's beperkt door het OV gebruik en een groot aandeel bezoekers dat weggebracht en opgehaald wordt.

Parkeernormen

Het CROW hanteert in het ASVV 2004 als parkeerkcijfer voor een evenementenhal, beursgebouw en congresgebouw minimaal 6,0 parkeerplaatsen per 100 m² bvo en maximaal 11,0 parkeerplaatsen per 100 m² bvo. Hier is al aan te zien dat er grote marges zitten in de parkeerbehoefte.

Uit praktijkervaring weten we dat het autogebruik van bezoekers Brabanthallen in een aantal gevallen hoger is dan gemiddeld. Dit heeft te maken te met de aard van de evenementen en de keuze van de vervoerswijze door de bezoekers. Daarnaast vragen sommige evenementen veel parkeerruimte voor de exposanten. Dit geldt in het bijzonder bij de Hengstenkeuring en Indoor Brabant.

Dit betekent een behoefte van:

Brabanthallen:	2558 - 4128 parkeerplaatsen (gemiddelde is: 3343)
De Gruyterfabriek:	525 parkeerplaatsen.
Totaal:	2827 - 4472 parkeerplaatsen

Huidige parkeercapaciteit

- Terrein Brabanthallen/1931: 2882 - 3882 parkeerplaatsen*
 - Parkeerterrein DGF: 210 parkeerplaatsen
- Totaal: 3092 – 4092 parkeerplaatsen

*een ruimte van 1000 parkeerplaatsen wordt gereserveerd voor het stallen van bedrijfswagens etc. van de exposanten.

Op grond van de vigerende parkeernormen zijn er voldoende parkeerplaatsen. In de praktijk moet echter regelmatig gebruik worden gemaakt van extra parkeerterrinen (de zogenaamde overloopterrinen als Ertveld Zuid en Michelinterrein). Ertveld Zuid is inmiddels als overloopterrein komen te vervallen. Dat gaat ook gelden voor het voormalig Michelinterrein zodra belangstellende bedrijven zich melden. Het voormalig parkeerterrein van de Afvalstoffendienst aan de Paardskerkhofweg is als tijdelijke parkeeroplossing voor de Brabanthallen geschikt gemaakt.

Benodigd aantal parkeerplaatsen

Dubbelgebruik van parkeerplaatsen is op werkdagen lang niet altijd mogelijk. De sterke varianties in gebruik maken het lastig om een redelijk nauwkeurige inschatting te maken van de benodigde parkeercapaciteit. In het verleden zijn er bij evenementen van meer dan 5000 bezoekers tekorten ontstaan. Dit komt 20 tot 25 keer per jaar voor. In het verleden waren dan op overloopterrinen ca. 300 parkeerplaatsen nodig. In de toekomst zal dit toenemen door enerzijds het vaker samenvallen van beurzen en evenementen in Brabanthallen met congressen in Congrescentrum 1931 en anderzijds door de groei van het aantal activiteiten op werkdagen. De toeloop van bezoekers dat een parkeerplaats zoekt, zal voor overlast zorgen in Boschveld en omgeving. Daarnaast vallen de piekmomenten vaak op werkdagen en dat zijn de momenten waarop er ook een parkeertekort is bij DGF. Het tekort bij DGF bedraagt 315 (525 – 210) parkeerplaatsen. Het tekort aan parkeerplaatsen bij Brabanthallen/1931 schommelt tussen 246 (4128 – 3882) en 461 (3343 – 2882). Deze situatie is zo wisselend, dat in overleg met DGF en de Brabanthallen er voor gekozen is de parkeercapaciteit voor beide partijen tezamen uit te breiden met 500 à 600 parkeerplaatsen. Beide partijen maken afspraken over gezamenlijk gebruik.

Groenstructuur

De Industriehaven zelf wordt voornamelijk gekenmerkt door grote verharde oppervlakten en hekwerken. Aan de zijde van de Dieze is een afwisselend beeld van brede en smalle groene oevers met bomen en bosschages.

Aan de voorzijde, bij het congrescentrum '1931', is het parkeerterrein aantrekkelijk aangekleed en ingericht middels nieuwe lagere moderne terreinafscheiding, banken, verlichting, een heldere belijning en kleurstelling en een bomenstructuur. Hier staan ook enkele monumentale bomen.

De noordzijde van de Ertveldplas is onderdeel van de ecologische verbindingzone.



Zicht op oever van de Dieze

Milieu

Bedrijventerrein De Rietvelden is een geluidgezoneerd bedrijventerrein. De geluidzone ligt over Boschveld. De Brabanthallen gebruikt de voor hen beschikbare geluidruimte voor het geluid van het parkeerterrein aan de stadszijde van het complex + voor de muziek dat buiten de inrichting hoorbaar/waarneembaar is. Bij het oprijden van de landtong vanaf de Oude Engelseweg wordt de geluidzone overschreden. Voor het gebruik van de landtong als parkeerterrein is dus de aanleg van de nieuwe ontsluiting over de Industriehaven noodzakelijk. Aanpassing van het muziekspectrum is in theorie ook mogelijk, maar geen optie gebleken, omdat dan de gebruiksmogelijkheden van het complex ernstig worden beperkt.

Nog van belang is op te merken, dat de Wet geluidhinder niet voorziet in een bescherming van woningen (woonboten, burgerwoningen en bedrijfswoningen) die op een geluidgezoneerd bedrijventerrein gelegen zijn. Deze woningen behoeven volgens de wet dus niet beschermd te worden tegen verkeers- en industrielawaai. Ook conform de Wet milieubeheer behoeft er op een geluidgezoneerd bedrijventerrein bij bedrijfswoningen en woonboten geen toetsing plaats te vinden van directe en indirecte hinder. Zoals bij elk plan blijft het aspect van een goede ruimtelijke ordening echter wel van belang. Uiteraard zal een parkeerterrein als onderdeel van een bedrijfsmatige inrichting wel de geluidzone moeten respecteren.

Ontwikkelingen aan de insteekhaven

Aanleg laad-en loswal H&B Logistics

Vanuit Heineken en H&B Logistics is de vraag gekomen om met hen de mogelijkheden te onderzoeken voor de realisatie van een laad- en loswal in de Industriehaven ter hoogte van H&B Logistics. De waterlocatie is voor de brouwerij en H&B Logistics van strategisch belang voor de doorontwikkeling. De woonboten die in de Industriehaven een ligplaats hebben, kunnen op dit moment op hun huidige plek blijven. Indien een laad- en losvoorziening vergunbaar en realiseerbaar is dan is het streven er op gericht, dat de woonboten worden verplaatst naar een locatie buiten de Industriehaven.



Woonboten

In de Industriehaven liggen 12 woonboten met een ligplaatsvergunning. Met name de nabijheid van de binnenstad, het station en de winkelvoorzieningen wordt door hen gewaardeerd. Daarnaast is het voor hen van belang dat zij nu een ligplaats hebben, die is gelegen aan een verkeersluwe weg, met aansluitingen op nutsvoorzieningen en een ligplaats die beschermt is tegen golfslag (wind en scheepvaart) en ijsgang. Een enkele woonboot moet periodiek naar een werf voor een verplichte onderhoudsbeurt (verzekering).



Aan de noordrand van de Ertveldplas is wonen niet toegestaan. In de toekomst zal de aangrenzende Ertveldpolder in het kader van het samenwerkingsverband "De Groene Delta" ontwikkeld worden tot een ecologische zone. Er zijn echter al sinds lange tijd diverse woonboten afgemeerd. Vanuit de wens de situatie ter plekke beheersbaar te maken in afwachting van de definitieve herontwikkeling van het gebied, heeft de gemeente ingezet op het vastleggen en saneren van de situatie ter plekke. Dit om te voorkomen dat het aantal woonboten ter plaatse zal toenemen en op termijn de woonboten te kunnen verplaatsen naar legale definitieve ligplaatsen. Daartoe heeft de gemeente met al diegenen (18 in totaal) die op 1 januari 2009 een woonboot in eigendom hadden een tijdelijke huurovereenkomsten voor het tijdelijk gebruik van de locatie ter plaatse afgesloten. Deze huurovereenkomst geldt in alle gevallen voor een bepaalde tijd en wel tot en met 30 juni 2015. Na het verstrijken van deze datum komt deze overeenkomst automatisch tot een einde. De overeenkomst eindigt echter in ieder geval zoveel eerder als er een (definitieve) ligplaats te 's-Hertogenbosch aan de huurder wordt toegewezen. Dat is dan de plek waar hij/zij legaal kan verblijven. Een plaats aan de noordrand van de Ertveldplas is uitgesloten.

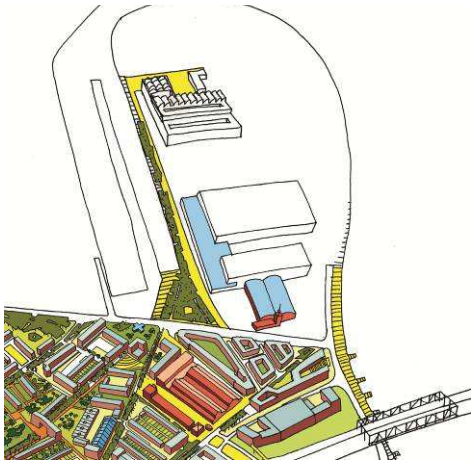
Watersportvereniging Neptunus

Deze vereniging heeft een jachthaven in de Industriehaven. Tevens beschikt zij daar onder meer over ruimte voor winterstalling en een kraan. De watersportvereniging ijvert al decennia lang voor een jachthaven met een openbaarverbinding met de Maas. Het college heeft naar aanleiding van een raadsnotie zich in oktober 2011 uitgesproken, dat zij zo snel als mogelijk inpassing van een jachthaven voor Neptunus in de Koornwaard nastreeft. Dit besluit is in deze discussienotitie als uitgangspunt mee genomen. De gemeente zal met Neptunus in overleg treden om een passende vergoeding voor haar eigendommen in de Industriehaven overeen te komen.

Ontwikkelingen in de omgeving

Wijkplan Boschveld.

Vanuit het Wijkplan (vaststelling raad, februari 2010) worden de volgende zaken voorgesteld die betrekking hebben op het gebied Industriebaven en omgeving: belangrijk is de verbinding tussen Boschveld en de Brabanthallen langs de insteekhaven. Daarnaast komt er een wandelroute of kade langs de Dieze die de relatie tussen de wijk, de stad en het water versterkt. De Diezekade heeft de potentie om uit te groeien tot een dynamische ontmoetingsplek voor Boschvelders en andere Bosschenaren. Mogelijk wordt ter plekke aan de Dieze een jachthaven gesitueerd.



Beeldkwaliteitplan Dieze e.o.

Het beeldkwaliteitplan Dieze e.o. gaat in op de beeldkwaliteit van de nieuwe spoorbruggen en de verkeersbrug over de Dieze. De bruggen hebben een grote overspanning waardoor de onderdoorgang langs de Dieze opener en transparanter wordt.

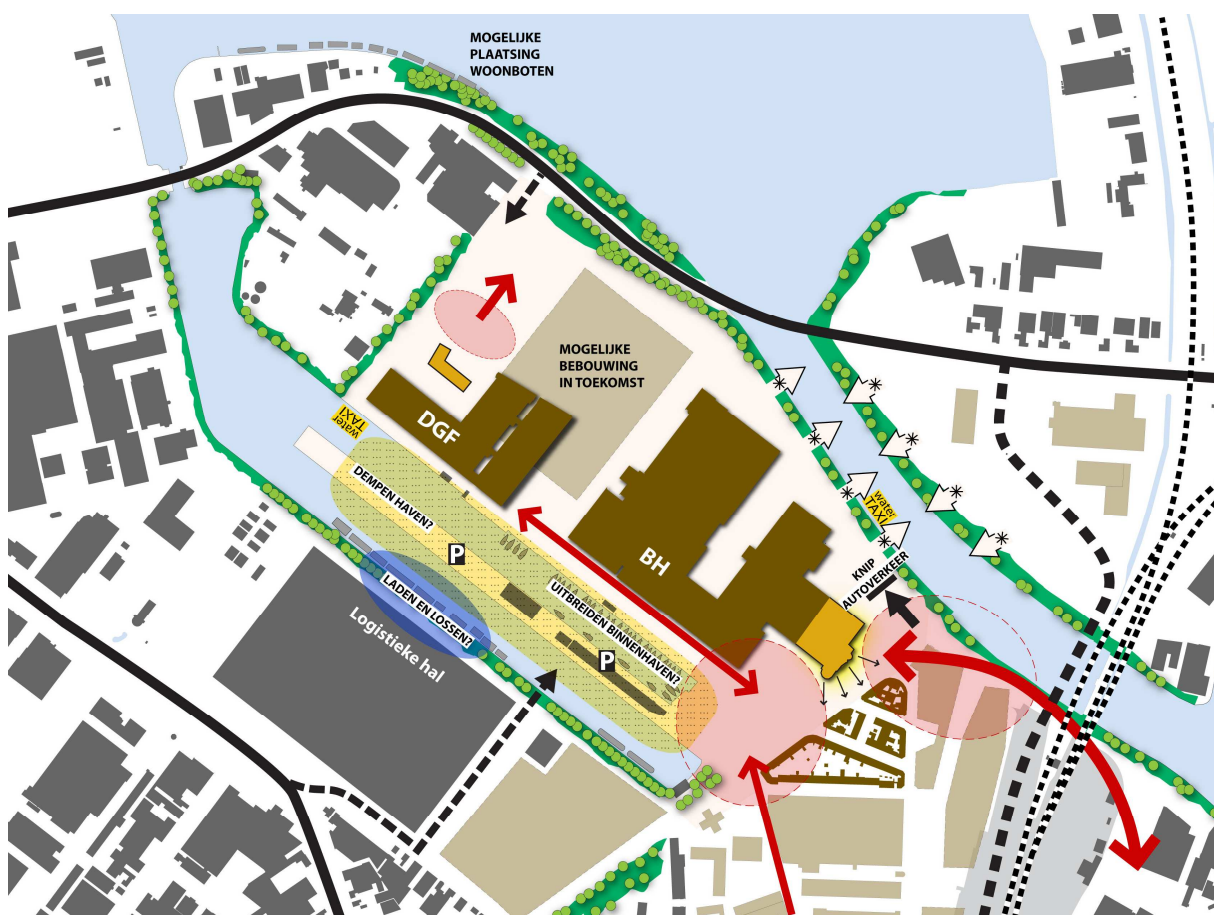


Impressie uit het beeldkwaliteitplan met zicht op de oever van de Dieze

ONTWIKKELINGSPOTENTIES VAN DE INDUSTRIEHAVEN E.O.

De Industriehaven als schiereiland.

De Industriehaven ligt op een unieke locatie tegen het centrum aan met stad overstijgende functies. Een daarop inspelande stedenbouwkundige en architectonische uitwerking is dan ook wenselijk om op een duurzame wijze het gebied te herontwikkelen. Maar het is ook een complex gebied waar industrie grenst aan wonen en een plek waar de Brabanthallen samen met het Congrescentrum 1931 voor een toenemende verkeersdruk zorgt.



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 (o.a. watertaxi) 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.



Impressies van een aantrekkelijke wandelboulevard langs de Brabanthallen en de Gruyterfabriek

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.

Functionele ontwikkeling

Functioneel gezien betekent dit dat zowel aan de kop van de insteekhaven als in Boschveld aan De Dieze functies moet 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. Natuurlijk is de aanleg van een parkeerterrein op het voormalig Michelinterrein goedkoper, maar ruimtelijk en economisch gezien is dat niet wenselijk. Voorts is er voor het voormalig Michelinterrein een beter marktperspectief 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 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.



Paviljoens aan de Dieze

Vooraf de bedrijven aan de Oude Engelenseweg en aan De Dieze dienen een aantrekkelijke uitstraling te krijgen. In 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 Industriehaven 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. Bij realisatie van een laad- en loswal achter het logistiek centrum van H&B Logistics zullen de daar afgemeerde woonboten moeten worden verplaatst naar een locatie zoals is opgenomen in de Locatiestudie Woonboten (2009). Indien een of meer eigenaren van een woonboot desondanks toch een locatie prefereren in de huidige insteekhaven en onze bezwaren terzijde schuiven dan gaan we een gesprek daarover niet uit de weg. Ruimte daar voor bieden we dan alleen aan de oever die direct grenst aan het voormalig Michelinterrein. In een scenario zonder beweegbare brug geldt als aanvullende voorwaarde dat dan alleen woonboten kunnen worden afgemeerd die niet voor onderhoud naar een werf moeten worden gesleept of gevaren. Afmeermogelijkheden aan de landtong zelf worden in geen enkel scenario gecreëerd, omdat dan een optimale inrichting van de landtong voor de in het betreffende scenario beoogde functie(s) niet meer mogelijk is. Voorts zal gezien de aanwezigheid van een uitlaatoverstort de waterkwaliteit in deze insteekhaven afdoende beheersbaar moeten 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 ingericht.

In de verre toekomst is 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 behouden blijft. De nieuwe bouwblokken zorgen er tevens voor dat de grote, anonieme 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 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

De Industriehaven is 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. Tevens wordt de Diezekade op termijn geknipt voor (vracht)auto's. De Diezekade blijft echter wel toegankelijk voor openbaar vervoer, fietsers en voetgangers. Ook de huidige ingang van de Brabanthallen aan de Diezekade blijft via de route Zandzuigerstraat/Diezekade bereikbaar. Het openbaar vervoer loopt via de Oude Engelseweg en de Diezekade.

Gestreefd wordt naar één integrale parkeeroplossing voor DGF en Brabanthallen 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. De ruimtelijke kwaliteit hiervan kan nog verbeterd worden door een heldere groenstructuur in de vorm van bomenrijen of hagen. Zo kan het steenachtige karakter van deze ruimte verzacht worden en wordt de grote open ruimte ietwat verdeeld. Uit oogpunt van verkeersafwikkeling (spreiding van parkeermogelijkheden in plaats van concentratie) 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 insteekhaven.

VERTALING VAN ONTWIKKELINGSPOTENTIES IN 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 en hoe die wordt verbonden en zich verdragen met de directe omgeving (in casu De Rietvelden en Boschveld). De potenties en mogelijke conflicten zijn hierboven geschetst. De verkeersontsluiting en de parkeeropgave zijn daarbij van grote invloed. 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. Onderstaand worden vijf scenario's geschetst die juist op deze aspecten een duidelijke keuze bieden. De scenario's worden vervolgens beoordeeld op aspecten als functioneel/planologisch, ruimtelijk/stedenbouwkundig, verkeer/parkeren, milieu, financieel- economisch.

De uitgangspunten die voor elk van de scenario's hetzelfde zijn, staan opgesomd in de samenvatting. Voorts is het relevant aan te geven, dat de ligplaatsen voor woonboten in de Industriehaven alleen moeten verdwijnen, indien een laad- en losvoorziening direct grenzend aan het logistiek centrum van H&B Logistics/Heineken vergunbaar en realiseerbaar is. Mogelijke alternatieve woonbootlocaties zijn opgenomen in de Locatiestudie Woonboten (2009). In voorliggende notitie zijn de voorwaarden opgenomen waar onder de gemeente desgewenst wil meewerken aan het creëren van afmeermogelijkheden in het voorste deel van de insteekhaven.

De volgende 5 scenario's worden onderscheiden:

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.

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.

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.

Scenario A: huidige situatie met inzet van transferia en openbaar vervoer

Dit scenario wijkt af van het uitgangspunt om een 2^e auto-ontsluiting aan te leggen en parkeercapaciteit bij Brabanthallen uit te breiden. Dit scenario is opgenomen, omdat de raadscommissie heeft gevraagd of de behoefte aan extra parkeerplaatsen kan worden opgevangen met de inzet van transferia en inzet van openbaar vervoer. Dit scenario wordt in de afweging meegenomen om vanuit een nul-situatie een goede afweging te kunnen maken ten behoeve van de kosten en baten in relatie tot het toekomstperspectief.



Dit betekent het volgende:

- Ten behoeve van de compensatie van de 500 à 600 parkeerplaatsen zullen er extra plaatsen bij de transferia moeten komen in combinatie met een pendeldienst van de transferia naar de Brabanthallen;
- Er zijn nu 2 bushaltes: 1 bij hoofdentree gebouw 1931 en 1 bij entree aan de Diezekade. Deze kunnen gebruikt worden bij de inzet van de transferia.
- De bedrijfswoning met hal (eigendom derden) grenzend aan WSV Neptunus blijft in dit scenario gehandhaafd. (Oude Engelenseweg 5-7)
- De wandelboulevard kan wel worden gerealiseerd.
- Indien verplaatsing van wsv Neptunus om welke reden dan ook niet mogelijk is kan de jachthaven gehandhaafd blijven. Wanneer Neptunus is verplaatst, kunnen de insteekhaven en de aanliggende gronden gebruikt worden voor functies en activiteiten verwant aan de Brabanthallen en DGF.
- Het bestaande gebouw aan Oude Engelenseweg 9 (eigendom gemeente) blijft gehandhaafd. Er is ruimte voor nieuwe bedrijvigheid, in casu een bebouwingsstrook van ong. 25 X 580 m., bouwhoogte 15 m. 50% bebouwd.
- Ter hoogte van het Logistiek Centrum van H&B Logistics wordt een laad- en loswal aangelegd

Scenario B: twee vaste bruggen over insteekhaven, insteekhaven blijft behouden

Bij dit scenario vindt er geen gedeeltelijke demping plaats van de insteekhaven.



Dit betekent het volgende voor dit scenario:

- De insteekhaven blijft behouden.
- Ter hoogte van het Logistiek Centrum H&B Logistics wordt een laad- en loswal gerealiseerd.
- De Bibendumstraat wordt middels twee vaste bruggen gekoppeld aan de parkeerterreinen van de Brabanthallen en DGF.
- WSV Neptunus wordt verplaatst naar de Koornwaard. Indien verplaatsing van wsv Neptunus om welke reden dan ook niet mogelijk is, wordt een beweegbare brug aangelegd of wordt de aanleg van een tweede brug uitgesteld tot verplaatsing van wsv Neptunus een feit is;
- De landtong wordt in eerste instantie een parkeerterrein met ca. 500 p.pl. Het parkeerterrein wordt groen ingericht, bijv. met bomenlanen. Wanneer aan de kop van insteekhaven herontwikkeling kan plaatsvinden, kunnen nieuwe gebouwen een plek krijgen en bestaande gebouwen worden gesloopt. Dit betekent wel dat nog een woonhuis met bedrijfshal moet worden verworven. Nieuwe bedrijfsfuncties op deze locatie moeten in hun eigen parkeerbehoefte voorzien. Dit kan samen met de resterende 100 parkeerplaatsen voor de Brabanthallen en DGF. Een mogelijkheid is om deze in een drijvend parkeergebouw onder te brengen welke gekoppeld kan worden aan de brug. Ook zijn er mogelijkheden voor een gebouwde parkeervoorziening op het parkeerterrein tussen DGF en Brabanthallen of op de landtong zelf
- De bedrijfsgebouwen aan de Oude Engelseweg zorgen voor een verdeling van de ruimten en accentueren de wandelboulevard langs de Brabanthallen en de DGF. In deze gebouwen kunnen bedrijfsmatige functies, dan wel functies in de sfeer van leisure een plek krijgen. Mogelijk kunnen zij gebruik maken van het aangrenzende water. De gebouwen hebben een footprint van ong. 1500 m² en een hoogte van max. 20 m.
- Aan de zijde van de Brabanthallen kunnen paviljoens in het water een plek vinden. De functies vormen een uitbreiding van de Brabanthallen in de vorm van expositie, vergaderruimten, restaurant, etc.
- Aan de kade van DGF zijn ook bedrijfsmatige gebouwen (paviljoens, ateliers, e.d.) mogelijk in het water.



Profiel over de bruggen en de landtong



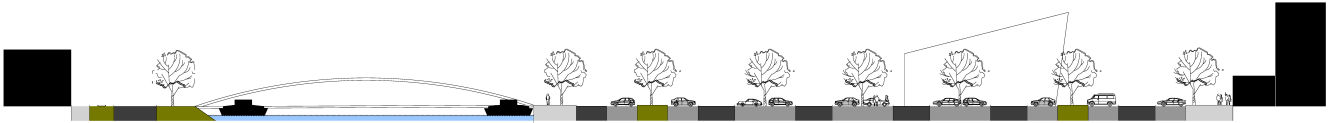
Gebouwen in en aan het water

Scenario C: voorste gedeelte insteekhaven wordt gedempt, ter hoogte van DGF geen demping, aanleg vaste brug, doorsteek parkeerontsluiting tussen Brabanthallen en DGF

In dit scenario wordt juist aan de zijde van de Oude Engelseweg een deel van de insteekhaven gedempt. Het gedeelte aan de zijde van het Michelinterrein blijft open.



- Er wordt 1 vaste brug aangelegd.
- Op het gedempte gedeelte en de landtong kan op maaiveld geparkeerd worden (ca. 600 pp). De inrichting van dit parkeerterrein heeft een groen karakter. (bijv. bomendek, hagen en omzoomd door bomen etc.)
- De ontsluiting loopt tussen DGF en Brabanthallen. Rondom deze ontsluiting vindt het parkeren plaats.
- In een groene setting begeleiden bedrijfsgebouwen de wandelboulevard. Deze gebouwen zorgen voor een verdeling van de pleinruimten en accentueren de wandelboulevard langs de Brabanthallen en de DGF. In deze gebouwen kunnen bedrijfsmatige functies een plek krijgen.
- Ter hoogte van het Logistiek Centrum H&B Logistics wordt een laad- en loswal gerealiseerd.
- Aan de kade van DGF zijn ook bedrijfsmatige gebouwen mogelijk in het water.



Profiel over de brug en het parkeerterrein



Bedrijfsgebouwen aan de insteekhaven

Scenario D: demping gehele zijde insteekhaven aan de Oude Engelseweg

Een stap verder is dan om ook de zijde aan het Michelinterrein te dempen. Er hoeft dan helemaal geen brug te worden aangelegd en het bedrijventerrein wordt dan in feite uitgebreid.



- Op het gedempte gedeelte ter hoogte van de Bibendumstraat en de landtong kan op maaiveld geparkeerd worden (ca. 600 pp). De inrichting van dit parkeerterrein heeft een groen karakter. (bijv. bomendek, hagen en omzoomd door bomen etc.)
- De ontsluiting loopt tussen DGF en Brabanthallen. Rondom deze ontsluiting vindt het parkeren plaats.
- Het gemaal hoeft niet verplaatst te worden naar de Bibendumstraat. Het verleggen van de uitlaat van de overstort kan technisch opgelost worden via een buisleiding.
- Ten zuiden van de doorgetrokken Bibendumstraat is er ruimte voor bedrijfsgebouwen, grenzend aan de wandelboulevard. Parkeren moet op eigen terrein plaatsvinden.
- Het gebouw aan de andere zijde van de wandelboulevard zorgt dan voor een verdeling van de pleinruimten en accentueert de wandelboulevard langs de Brabanthallen en de DGF. Een bedrijfsmatige functie welke een relatie heeft met de Brabanthallen ligt voor de hand. Parkeren hiervan vindt ook plaats op eigen terrein.
- Ter hoogte van het Logistiek Centrum H&B Logistics wordt een laad- en loswal gerealiseerd.
- Aan de kade van DGF zijn ook bedrijfsmatige gebouwen mogelijk in het water.



Uitbreiding van de bedrijvigheid

Scenario E: gedeelte van de insteekhaven wordt gedempt, aan de Oude Engelseweg wordt de jachthaven vergroot tot recreatief milieu

Dit scenario wordt ingebracht om via een aantrekkelijke binnenhaven een functionele koppeling te maken met Boschveld en de rest van de stad ter plaatse van de insteekhaven.



Dit betekent het volgende voor dit scenario:

- Er wordt 1 beweegbare brug aangelegd.
- Ter hoogte van het Logistiek Centrum H&B Logistics wordt een laad- en loswal gerealiseerd.
- Aan de Oude Engelseweg wordt de insteekhaven vergroot, waardoor er een grotere binnenhaven ontstaat. Hier is ruimte voor waterrecreatie en mogelijk woonboten.
- Daaraan grenzend wordt de wandelboulevard gelegd.
- Ter hoogte van DGF wordt de insteekhaven gedempt.
- Op het gedempte gedeelte kan geparkeerd worden (ca. 600 pp). De inrichting heeft een groen karakter. (bijv. bomendek, hagen en omzoomd door bomen etc.)
- Daarnaast worden op het gedempte gedeelte enkele bedrijfsgebouwen geplaatst tussen het parkeerterrein en de wandelboulevard. (footprint ong. 45 * 290 m. 50% bebouwd, h= 15 m.). Op deze wijze wordt de wandelboulevard afgeschermd van het grote parkeerterrein en de grootschalige bedrijvigheid aan de overzijde. Parkeren ten behoeve van de werkers in deze nieuwe bedrijfsgebouwen vindt plaats tussen of onder de gebouwen op eigen terrein.
- Rondom de haven liggen diverse paviljoens die zowel benut kunnen worden voor de Brabanthallen als de binnenhaven. Diverse functies mogelijk: café-restaurant, vergader- en/of expositieruimten, gebouwen tbv watersport. leisure etc. Deze paviljoens hebben een gezamenlijk oppervlak van ong. 2000 m² en zijn laag, ongeveer 6-8 m. bouwhoogte
- Ook de gebouwen aan het water op het voormalig Michelinterrein zullen dan ook gerelateerd moeten zijn aan het water en een hoogwaardige uitstraling is dan zeer belangrijk.
- Aan het begin van de wandelboulevard is ruimte voor 1 gebouw met een footprint van 1500 m² en bouwhoogte van max. 20 m.



Impressies binnenhaven

BEOORDELING VAN DE 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 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. Duurzaam ruimtegebruik	1 5	2 4	4 3	5 1	3 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

Op basis van een financiële quick scan zijn de vijf scenario's door gerekend. De 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.

CONCLUSIES EN VOORKEURSSCENARIO

Conclusies

De gemeente heeft 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^e auto-ontsluiting met een uitbreiding van het parkeren een logische stap. 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; mede 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 m.n. langs het Veemarktkwartier/nieuw Boschveld te voorkomen en vanuit het gegeven dat een dergelijke ontsluiting niet zonder meer mogelijk is vanwege de geluidzone. Dit betekent een keuze voor een scenario die uitgaat van de aanleg van deze wegverbinding. Scenario A wordt om deze redenen afgewezen.

Daar komt bij, dat naar de toekomst toe de functie van de transferia voor de binnenstad alleen maar groter wordt wanneer de verwezenlijking van de binnenstadring een feit is. Vanzelfsprekend kunnen de transferia in beginsel ook worden ingezet bij evenementen in de Brabanthallen/1931, maar voorkomen moet worden, dat daarmee de binnenstadbezoekers daar dan niet meer terecht kunnen. In de huidige situatie is er op de bestaande transferia geen restcapaciteit op piekmomenten. Gebruik door bezoekers van Brabanthallen conflicteert met de piekmomenten (bijv. op koopzondagen). Ook om deze reden is scenario A niet aanbevelenswaardig.

Indien de aanleg van de beoogde laad- en losvoorziening om welke reden dan ook niet haalbaar is dan kunnen de woonboten ten noordwesten van de aan te leggen 2^e auto-ontsluiting desgewenst op de huidige locatie in de insteekhaven blijven liggen. In scenario B en C geldt voor afmeerlocaties ter hoogte van het voormalig Michelinterrein de eerder genoemde aanvullende randvoorwaarde. Echter uitgaande van een positief haalbaarheidsonderzoek wordt in elk scenario uitgegaan van sanering van de huidige woonbootlocaties.

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: dichter bij 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.

Een meer kleinschalige bebouwing op de kop van de landtong verdraagt zich stedenbouwkundig en uit oogpunt van beeldkwaliteit beter met de Brabanthallen dan het aanbrengen 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 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.

Voor de korte termijn zal een oplossing gevonden moeten worden voor de ontsluitingsproblematiek en parkeerproblematiek van de Brabanthallen/1931 en DGF. De oplossing voor de komende jaren zou kunnen bestaan uit de doortrekking van de Bibendumstraat, een brug over de westelijke havenarm en een low budget inrichting van de landtong ten behoeve van parkeren voor deze bedrijfsfuncties. Er vindt dan geen ophoging van de landtong plaats. Daardoor bestaat de kans dat een gedeelte van de landtong bij hoog water een aantal weken niet beschikbaar is voor parkeren. De kosten hiervan worden grofweg geraamd op ca. € 5,0 miljoen. Dekkingsmiddelen zullen naast een bijdrage vanuit de gemeente gevonden moeten worden uit de exploitatie van het parkeerterrein. De gesprekken daarover zullen worden gestart nadat de raad een besluit heeft genomen over het gewenste ontwikkelingsscenario.

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.

BIJLAGE

BEOORDELING SCENARIO'S

Beoordeling Scenario A

Verkeer en parkeren.

Voordelen

- o Een deel van het verkeer wordt via transferia afgewikkeld hetgeen een lagere verkeersdruk betekent in de directe omgeving van de Brabanthallen en Boschveld/Veemarktkwartier

Nadelen

- o een eenzijdige ontsluiting van de Brabanthallen leidt op piekmomenten tot overlast.
- o Het bedrijfsleven op De Rietvelden blijft hinder ondervinden van de toenemende verkeersdruk als gevolg van de aantrekkende werking van de Brabanthallen/1931
- o Naar de toekomst toe wordt de functie van de transferia voor de binnenstad alleen maar groter wanneer de verwezenlijking van de binnenstadring een feit is. Vanzelfsprekend kunnen de transferia ook worden ingezet bij evenementen in de Brabanthallen/1931, maar voorkomen moet worden, dat daarmee de binnenstadbezoekers daar dan niet meer terecht kunnen
- o In de huidige situatie is er op de bestaande transferia geen restcapaciteit op piekmomenten. Gebruik door bezoekers van Brabanthallen conflicteert met de piekmomenten (bijv. op koopzondagen). Dit betekent dat bij transferia of elders 600 extra parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden (dus extra investeringen, extra verkeersbewegingen);
- o Gebruik transferia vereist inzet van pendeldiensten tussen transferia en Brabanthallen

Functioneel / planologisch

Voordelen

- o Aanleg wandelboulevard verkort de looproute naar DGF met ca. 1 km.

Nadelen:

- o geen functionele interactie Boschveld en Industriehaven
- o uitgifte mogelijkheden landtong beperkt; zowel ontsluiting als maatvoering kavel niet aantrekkelijk, betere kavels elders in de gemeente beschikbaar
- o marktpositie Brabanthallen wordt aangetast aangezien de bereikbaarheid niet voldoet aan de moderne eisen van deze tijd en van een lager niveau is dan bij de concurrerende accommodaties met landsdelige aantrekkingskracht
- o vestigingsmilieu bedrijventerrein Rietvelden wordt negatief beïnvloed door toenemend aantal stremmingen als gevolg van eenzijdige ontsluiting, inzet transferia levert op dit punt maar een beperkt voordeel op

Ruimtelijk / stedenbouwkundig

Voordelen

- o aanleg wandelboulevard blijft mogelijk

Nadelen

- o De ruimtelijke kwaliteit is laag. Het ontwikkelingsperspectief voegt weinig kwaliteit toe;
- o Bestaande gebouwen op de kop van de landtong beperken het zicht vanuit Boschveld op Brabanthallen en het water. Er wordt geen kwalitatieve verbetering aangebracht
- o Boschveld en insteekhavens blijven ruimtelijk gescheiden werelden
- o Slechts beperkte upgradering van het gebied, gemiste kans

Milieu (geluid, luchtkwaliteit, duurzaam ruimtegebruik)

Voordelen

- o De inzet van transferia levert beperkt voordeel op qua geluid- en luchtbelasting

Nadelen

- o directe hinder bij heruitgifte landtong met ontsluiting op de Oude Engelseweg het grootst in vergelijking met de andere scenario's
- o Laad- en loswal kan verzwaring hinderniveau met zich mee brengen

Financieel economisch

Nadelen:

- o het ontwikkelingsperspectief voor de ontwikkeling van de landtong voor bedrijven is matig tot slecht aangezien het aanbod elders in de stad qua prijs/kwaliteitverhouding aanzienlijk beter is;
- o de marktpositie Brabanthallen wordt negatief beïnvloed indien het complex niet tweezijdig kan worden ontsloten en indien op de landtong laagwaardige kwaliteit aan bedrijvigheid wordt gerealiseerd

Scenario B

Verkeer en parkeren

Voordelen

- o Concentratie van parkeren in combinatie met de gekozen ontsluiting leidt tot spreiding van het verkeer en tot een betere verkeersafwikkeling
- o geen aanvullende parkeerterreinen meer nodig
- o De tweezijdige ontsluiting en extra parkeren is positief voor marktpositie + doorontwikkeling Brabanthallen, DGF, De Rietvelden en Boschveld
- o uitbreidingsmogelijkheden van het parkeren indien de behoefte op termijn groter is dan nu wordt verwacht, is groter dan in scenario's D en E

Nadelen

- o Loopafstanden vanaf landtong naar entree van de Brabanthallen en DGF zijn vrij lang (ca. 300 m);
- o Route tussen parkeerterreinen doorkruist de voetgangersstromen op wandelboulevard en van de p-locatie naar de entrees;
- o Parkeerterrein op landtong loopt dood, dit vereist (fysieke) parkeerbegeleiding

Functioneel / planologisch

Voordelen

- Opwaardering kop landtong kan positief effect hebben op de herontwikkeling Boschveld aan de Oude Engelseweg
- Parkeerterrein grenst aan DGF en Brabanthallen, dit versterkt het klantvriendelijk imago van de Brabanthallen
- Toename activiteiten zorgt voor levendigheid en betere sociale veiligheid in het gebied
- Vestigingsmilieu bedrijvigheid krijgt positieve impuls
- snellere bereikbaarheid van de parkeerterreinen voor bezoekers versterkt het klantvriendelijk imago van de Brabanthallen
- Aanleg van de Bibendumstraat garandeert een betere doorstroming van het verkeer op het bedrijventerrein hetgeen bijdraagt een verbetering van het vestigingsmilieu betekent
- Aanleg wandelboulevard verkort de looproute naar DGF met ca. 1 km.
- betere interactie mogelijk tussen Brabanthallen, DGF en het water

Nadelen

- Oversteek parkeren tussen DGF en BBH beperkt pleinfunctie tussen deze gebouwen.
- Functionele interactie Boschveld – Industriehaven blijft fragiel

Ruimtelijk / stedenbouwkundig

Voordelen

- Gebouwen op het voorplein (zijde Boschveld) zorgen voor begrenzing van grote oppervlakten, begeleiden de wandelboulevard en maken wandelroute herkenbaar en aantrekkelijk
- Het aspect water kan nog goed worden beleefd, grotere openheid vanuit Boschveld
- Functies in het water zorgen voor afwisselend en levendig beeld langs de wandelboulevard.
- Parkeren op landtong is ruimtelijk goed ingepast en door de toegevoegde functies en het water minder zichtbaar

Nadelen

- Insteekhaven en zijden van Michelinterrein puur visueel aantrekkelijk, geen functies die que leefbaarheid voor Boschveld interessant zijn

Milieu (geluid, luchtkwaliteit, duurzaam ruimtegebruik)

Voordelen

- De aanleg van een 2^e auto-ontsluiting zorgt voor spreiding van het verkeer en een betere verkeersafwikkeling

Nadelen

- Laad- en loswal kan verzwaring hinderniveau met zich mee brengen
- beperkte intensivering van duurzaam ruimtegebruik
- (beperkte) belasting van rijdend verkeer, dichtslaan van portieren, e.d. voor bewoners van de woonboten en bewoners van de paar bedrijfswoningen aan de Boksheuvelstraat

Financieel - economisch

Voordelen:

- Het scenario biedt een invulling passend bij de huidige toekomstige omgeving. Het is en wordt geen toplocatie voor bedrijfshuisvesting, de industriële omgeving wordt versterkt,
- Flexibele en eenvoudige fasering is mogelijk bij planvorming en realisatie:
 - Zolang wsv Neptunus nog niet is verplaatst, hoeft de 2^e brug niet te worden aangelegd en kan deze vereniging zonder een extra belemmering door functioneren
 - 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, kunnen de extra benodigde parkeerplaatsen worden gerealiseerd met als mogelijkheid om deze in een drijvend parkeergebouw onder te brengen, welke gekoppeld kan worden aan de brug;

Nadelen:

- de ambities van het economisch programma zijn beperkt

Scenario C

Verkeer en parkeren

Voordelen

- Idem scenario B
- Bij uitbreiding met bedrijfsmatige bebouwing (incl. parkeren) zal de parkeerbehoefte toenemen. Er zijn dan in potentie mogelijkheden voor dubbelgebruik van de parkeervoorzieningen.

Nadelen

- Idem scenario B

Functioneel / planologisch

Voordelen

- Aanleg wandelboulevard verkort de bestaande looproute van station naar DGF met ca. 1 km.
- Verdichting op bestaande bedrijventerreinen is positief tov van aanleg van nieuwe bedrijventerreinen

Nadelen

- weinig stimulering voor Boschveld door puur bedrijfsmatige uitbreiding.
- Kwaliteiten water worden nauwelijks benut, ruimtelijke beleving minimaal
- Uitbreiding van bedrijventerrein zorgt voor extra overlast op aangrenzende woongebied. (geluid, verkeer etc.)
- Water ten zuiden van de brug moeilijk inzetbaar voor watergerelateerde functies

Ruimtelijk/ stedenbouwkundig

Voordelen

- Lichte bedrijvigheid in het groen kan voor goede overgang zorgen naar rest van bedrijvigheid

Nadelen

- Geen relatie met water door de bedrijven en parkeerterrein bij Brabanthallen, wandelboulevard
Is een minder aantrekkelijke route en minder zichtbaar
- Water heeft nauwelijks meerwaarde

Milieu (geluid, luchtkwaliteit, duurzaam ruimtegebruik)

Voordelen

- Idem scenario B
- Van de bebouwing kan enige beschermende werking uitgaan
- Damping van een insteekhaven in combinatie met het aanbrengen van bebouwing scoort positief op het aspect duurzaam ruimtegebruik, beter tov scenario C maar minder tov scenario E)
- Van de bouw van een bedrijfsgebouw op de kop van de landtong gaat enige geluid afscherpende werking uit

Nadelen

- bedrijfsactiviteiten op de kop van de landtong kunnen extra hinder (m.n. geluid, lucht) produceren

Financieel - economisch

Voordelen

- een redelijk ambitieus economisch programma ter versterking van de Brabanthallen

Nadelen

- de financieel economische haalbaarheid van dit scenario wordt laag ingeschat, omdat de prijs – kwaliteit van de vestigingsmogelijkheden elders in de stad hoger worden ingeschat dan in de nieuwbouw op de gedempte havenarm.
- de marktpotenties zijn voorts afhankelijk van de verplaatsings- of vestigingsgeneigdheid van toeleveranciers van de Brabanthallen. Die bedrijven zijn gezien de geaardheid van de activiteiten gebaat bij relatief goedkope huisvesting- annex opslagmogelijkheden. De betreffende locatie is niet of nauwelijks voor die doelgroep tot ontwikkeling te brengen;

Scenario D

Verkeer en parkeren

Voordelen

- Idem scenario B

Nadelen

- Idem scenario B

Functioneel / planologisch

Voordelen

- Aanleg wandelboulevard verkort de looproute naar DGF met ca. 1 km.
- Forse uitbreiding van bedrijventerrein
- Verdichting op bestaande bedrijventerreinen is positief tov van aanleg van nieuwe bedrijventerreinen

Nadelen

- weinig stimulering voor Boschveld door puur bedrijfsmatige uitbreiding.
- Kwaliteiten water worden enkel bij DGF benut.
- Uitbreiding van bedrijventerrein zorgt voor extra overlast op aangrenzende woongebied. (geluid, verkeer etc.)

Ruimtelijk / stedenbouwkundig

Voordelen

- Lichte bedrijvigheid in het groen kan voor goede overgang zorgen naar rest van bedrijvigheid

Nadelen

- Geen relatie met water door de bedrijven en parkeerterrein bij Brabanthallen, wandelboulevard is een minder aantrekkelijke route, de ligging aan het water wordt niet beleefd, minder zichtbaar
- Boschveld heeft geen relatie meer met het water.

Milieu (geluid, luchtkwaliteit, duurzaam ruimtegebruik)

Voordelen

- Idem scenario B
- Demping van de insteekhavens in combinatie met het aanbrengen van bebouwing scoort positief op het aspect duurzaam ruimtegebruik (het beste in vergelijking met de andere scenario's)
- Van de bebouwing kan enige beschermende werking uitgaan

Nadelen

- bedrijfsactiviteiten op de kop van de landtong kunnen extra hinder (m.n. geluid, lucht) produceren

Financieel - economisch

Voordelen

- een omvangrijk en ambitieus economisch programma onder andere ter versterking van de Brabanthallen

Nadelen

- Idem scenario C

Scenario E

Verkeer en parkeren

Voordelen

- Mogelijkheid tot aanbrengen van een extra ontsluiting ten noorden van DGF, vergroot de flexibiliteit van ontsluiten van het parkeerterrein op de landtong
- kortere looproute voor bezoekers
- Idem scenario B

Nadelen

- Idem scenario B
- een beweegbare brug is niet wenselijk. Aangezien bij evenementen een vlotte verkeersafwikkeling moet worden gegarandeerd, kan de brug voor de recreatievaart niet worden geopend;

Functioneel / planologisch

Voordelen

- Idem scenario B
- Sterke functionele interactie tussen Boschveld/Veemarktkwartier en Industriehaven
- Jachthaven heeft voldoende omvang voor het aantrekken van aanvullende functies

Nadelen

- aanleg jachthaven vermindert de kans op de aanleg van watersportvoorzieningen langs de Dieze, bij de Kop van 't Zand en in het stadstracé Zuid-Willemsvaart
- omvangrijk recreatief programma nodig rondom insteekhaven welk zich lastig verdraagt met de activiteiten aan de laad- en loswal in dezelfde insteekhaven
- nieuwe jacht- annex passantenhaven ligt niet aan een doorgaande vaarroute, maar vanuit de watersporter gezien achteraf op een bedrijventerrein, waarbij ook in de vaarroute extra bruggen moeten worden gepasseerd, hetgeen als niet aantrekkelijk wordt ervaren.

Ruimtelijk / stedenbouwkundig

Voordelen

- Vanuit Boschveld een open zicht op de levendigheid in de jachthaven
- Hoogwaardige ruimtelijke kwaliteit rondom de jachthaven
- De aanwezigheid van een jachthaven versterkt de kwaliteit van de wandelroute naar en van DGF

Nadelen

- Ontwikkeling stelt hogere eisen aan toekomstige bedrijvigheid op Michelinterrein en bij DGF

Milieu (geluid, luchtkwaliteit, duurzaam ruimtegebruik)

Voordelen

- Idem scenario B
- Demping van de insteekhavens in combinatie met het aanbrengen van bebouwing scoort positief op het aspect duurzaam ruimtegebruik

Nadelen

- Idem scenario B
- Toename van bedrijfsactiviteiten achterzijde DGF en waterrecreatie verhoogt mogelijk het Hinderniveau (geluid, lucht)

Financieel - economisch

Voordelen

- Ambitieuus recreatief programma

Nadelen

- Kostbaar scenario (aanleg jachthaven, aanleg van een beweegbare brug, afgraven van een deel van de landtong, demping insteekhaven, nieuwe bedrijfsgebouwen)
- Haalbaarheid bedrijfsruimten achterzijde DGF: de prijs/kwaliteit van de vestigingsmogelijkheden elders in de stad worden hoger ingeschat dan in de nieuwbouw aan de achterzijde van DGF. De marktpotenties zullen sterk afhankelijk zijn van het succes van de functionele herontwikkeling van DGF