

Raadsvoorstel

Agendanr. :
Reg.nr. : 09.0030
B&W verg.. : 9 juni 2009
Cie_verg. : 30 september ROB
Raadsverg.. : 13 oktober 2009

Onderwerp: Vaststelling Masterplan Groot Ziekengasthuis

1) Status

Op grond van uw bevoegdheid kaders voor beleid op hoofdlijnen te stellen, bieden wij u ter vaststelling deze nota over de herinvulling Groot Ziekengasthuis locatie aan.

2) Samenvatting

Vanaf medio jaren 90 worden plannen gemaakt voor de GZG locatie. Het ziekenhuis zal begin 2011 de binnenstad verlaten en plaats maken voor een nieuwe invulling. Het plan heeft 2 belangrijke dragers te weten dat alle monumenten worden gehandhaafd én het herstel van het van de Binnendieze wordt nagestreefd. Op basis van diverse overwegingen hebben wij besloten u het ambitieuze plan voor te leggen om de Binnendieze tussen Herman Moerkerkplein en Geertruisluis te herstellen. Daarmee wordt het mogelijk om te varen tussen het Voldersgat en de Binnenhaven. Het voorliggende Masterplan gaat verder uit van sloop van de nieuwbouw uit de jaren 60 en 70 van de vorige eeuw. Er komt een nieuw stukje binnenstad waarmee een einde komt aan de gesloten enclave die het ziekenhuis nu vormt.

De bereikbaarheid borduurt voort op het ingezette gemeentelijke beleid. De Zuid Willemsvaart ter hoogte van het plangebied wordt autoluw om zo ruimte te maken voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer. Er komt een openbare parkeergarage van ca. 900 plaatsen ten behoeve van bezoekers en werknemers. Daarnaast moeten er dan ook nog 470 plaatsen gerealiseerd worden in transferia. Verder komen er over 2 plekken verdeeld 1000 stallingplaatsen voor fietsen. Het plan voorziet in ruimte voor ca. 27.780 m² winkelvloeroppervlak. Uitgangspunt daarbij is de realisatie van een groot warehouse en verder vooral grootschalige winkelunits. Mocht het grote warehouse niet doorgaan dan wordt het vloeroppervlak met ca 6000 m² verminderd. Verder biedt het masterplan ruimte aan ca 500 woningen, met name in het noordelijk deel van het plangebied. De nieuwe bibliotheek betekent een prominente drager van het plan. Uw raad wordt voor het starten van de ontwerpfase voor de bibliotheek apart een raadsvoorstel aangeboden. De m² horeca die in het plan zijn opgenomen betreffen m² ten behoeve restaurant/café, maar er wordt geen nieuw uitgaansgebied gecreëerd.

Het masterplan heeft op de gebruikelijke wijze ter inzage gelegen en een aantal personen en instanties hebben van de gelegenheid gebruik gemaakt om zienswijzen in te dienen. De belangrijkste wijzigingen die mede naar aanleiding van de zienswijzen in het voorliggende Masterplan zijn aangebracht, zijn het handhaven van drie platanen op het Kardinaal van Rossumplein en het verdwenen historische tracé van de Binnendieze, namelijk "De Grootte Stroom", voor zoveel als mogelijk in het straatbeeld terug te brengen.

3) Inleiding

Al vanaf medio jaren 90 wordt nagedacht over de herinvulling van de GrootZiekengasthuis locatie (hierna: GZG). Op het moment dat duidelijk werd dat het ziekenhuis zou verhuizen naar het westelijk stadsdeel zijn de opstallen in de binnenstad aangekocht door een combinatie van de bedrijven

Heijmans en BAM, hierna de VOF. De VOF is formeel opdrachtgever van het op te stellen herontwikkelingsplan. Door de jaren heen is de raad steeds op de hoogte gebracht van de voortgang. Voor een korte terugblik pakken we de draad op in 2003. In dat jaar besloot u om MBM uit Barcelona te kiezen uit drie stedenbouwkundige bureaus om hen een plan te laten maken voor het GZG. In een brief aan u van 15 augustus 2007 hebben wij u uitgebreid uitgelegd waarom uiteindelijk afscheid is genomen van MBM en de verdere planontwikkeling is opgepakt door de bureaus van K. Rijnboutt en P. Lubbers.

Die opdracht is vergezeld gegaan van een aanscherping van de opgave, namelijk het handhaven van alle monumenten en het laten vervallen van hoogbouw.

Het door Rijnboutt en Lubbers gemaakte concept masterplan is op 30 september 2008 aan de bevolking gepresenteerd. Vervolgens heeft het plan ter visie gelegen en was er gelegenheid om zienswijzen in te dienen. Daarvan is door een 14 tal personen en instanties gebruik gemaakt, waarop in paragraaf 5 van dit raadsvoorstel uitgebreid wordt ingegaan. Een aantal inspraakreacties heeft geleid tot enkele wijzigingen van het concept Masterplan.

Het masterplan, waarin de ontwikkelingsrichting van de GZG locatie is aangegeven wordt u nu ter vaststelling aangeboden.

In de paragrafen hierna worden de belangrijkste thema's uit het Masterplan behandeld. Per aspect zal het "gevraagde besluit" worden geformuleerd.

4) Het Plan

4.1 Binnendieze.

Er zijn 2 elementen die in hoge mate bepalend zijn voor de stedenbouwkundige structuur van het gebied. Dat zijn de bestaande monumenten (klooster, kapel, stergebouw, mortuarium, Mariapaviljoen en de voormalige apotheek) én de Binnendieze. Wat de monumentale gebouwen betreft hebben wij in een eerdere planfase al aangegeven dat zij behouden dienen te worden en ingepast dienen te worden in het plan.

De ontwikkelingen rond de vestingwerken, de discussie in de stad onder andere aangezwengeld door de Kring Vrienden, wat er elders gebeurt in den lande rond verloren gewaand cultuurgoed én de ingediende zienswijzen heeft ons doen besluiten om de in het ontwerp Masterplan aangegeven keuze, om het tracé van de historische Binnendieze niet te reconstrueren, te heroverwegen. Deze heroverweging heeft ons uiteindelijk geïnspireerd om ambitieuze en gedurfde ideeën te ontwikkelen. Wij erkennen dat het ontwikkelen van het Masterplan voor het Groot Ziekengasthuisterrein een unieke kans biedt om een onderdeel van het verdwenen historische tracé van de Binnendieze, namelijk "De Groote Stroom", voor zoveel als mogelijk in het straatbeeld terug te brengen.

In de studie van "Wel –varen van Waterpoort tot Sluis staan impressies weergegeven van het herstel van het gehele tracé tussen het Herman Moerkerkplein tot aan de Geertruisluis. Een aantal onderdelen van deze studie, die betrekking hebben op het plangebied van GZG zal als zodanig worden uitgevoerd.

De tweede fase tussen Loeffplein en Geertruisluis maakt de verbinding compleet. Het realiseren van de tweede fase is mede afhankelijk van de vervolgstudieresultaten.

De haalbaarheid van dit initiatief is onlosmakelijk verbonden met het volledig bevaarbaar kunnen maken van de Groote Stroom.

Met het openleggen van de Groote Stroom tussen Herman Moerkerkplein en de Geertruisluis kan er weer gevaren worden van het Voldersgat naar de Binnenhaven. We kunnen daarbij een deel van de verdwenen Marktstroom onder het huidige Herman Moerkerkplein weer openleggen. Deze vormde de oudste stadshaven binnen de 12^e eeuwse stadsmuur. Hiermee komt de voormalige waterpoort weer

rondom in het water te liggen. De varende organisatie Kring Vrienden heeft hier inmiddels enthousiast op gereageerd. Een langgekoesterde wens van het waterschap om waterpeil en waterkwaliteit in de Grote Stroom beter te kunnen regelen maken we hiermee mogelijk. Tevens voorzien we in dit traject een opstappunt met kaartverkoop voor het varen, wat de aantrekkelijkheid voor het publiek zeker zal kunnen vergroten.

Bijgaand schetsen we een voorlopige impressie van de mogelijkheden, zoals die zijn weergegeven in de studie "Wel-varen van Waterpoort tot Sluis". Een en ander moet natuurlijk nog diepgaand worden onderzocht op haalbaarheid, zowel ruimtelijk, financieel als technisch.

Uitgangspunt en inspiratiebron bij dit ontwerp is het benutten van cultuurhistorische kwaliteit die onder het huidige maaiveld (en bebouwing) verscholen ligt. We richten ons op het zo veel mogelijk volgen van het oorspronkelijke tracé doorbouwend op de oorspronkelijke funderingen en daarmee op de historische breedte.

Ook de andere typische kenmerken van de Binnendieze in de stad willen we hier consequent toepassen. Karakteristiek hiervoor is het verrassend opduiken in de openbare ruimte en het afwisselend overkluisd en zichtbaar zijn. Het terugbrengen van dit unieke karakter van de Binnendieze geeft een kwaliteitsimpuls aan de noordzijde van de binnenstad. Een stadsdeel dat na de grootschalige stadssaneringen uit de jaren zestig veel aan kwaliteit heeft ingeboet. Deze keuze kunnen we slechts nu maken, in synergie met het GZG project. Dit plan versterkt het eerder door u gesteunde initiatief om een representatief deel van de 12^e eeuwse stadsmuur te reconstrueren nabij de voormalige waterpoort.

Gevraagd besluit

- het herstel van de oorspronkelijke Grote Stroom, waarvoor een haalbaarheidsstudie (technisch en financieel) zal worden verricht, mede op basis van de studie van het gehele tracé "Wel – varen van Waterpoort tot Sluis";

4.2 Stedenbouwkundig plan.

Op basis van de eerder genoemde twee structurerende elementen is het thans voorliggende Masterplan tot stand gekomen, waarin onderstaand kort samengevat het stedenbouwkundige plan wordt beschreven.

Als gevolg van de verhuizing van het Jeroen Bosch ziekenhuiscomplex komt een bijzonder terrein in de oude historische binnenstad vrij voor herontwikkeling en herbestemming. Dit biedt een unieke kans om de allure van de bestaande binnenstad verder uit te rollen in een "nieuwe binnenstad".

Het plan vertelt het verhaal van een bruisende stad met een trotse en zichtbare geschiedenis, grote ambities en een natuurlijke charme in een rijke beeldtaal.

Bereikbaarheid, groen, water, historie, functies, gebouwen en architectuur zijn zonder meer belangrijke onderwerpen en aandachtspunten in het plan. Het op een harmonieuze en natuurlijke wijze in elkaar vloeien van een deel in het grote geheel is hier nadrukkelijk de opgave.

In het plangebied is een aantal rijksmonumenten aanwezig waarin de geschiedenis van het gebied zichtbaar is: de Gasthuispoort in de Gasthuisstraat die toegang geeft aan het gebied, de oude Apotheek, het Mortuarium, het kloostercomplex, het Mariapaviljoen, het stergebouw de polikliniek en

de gebouwen aan de Nieuwstraat. Uitgangspunt voor het Masterplan is dat alle monumenten behouden en gerespecteerd worden. Al eerder is als uitgangspunt meegenomen dat de nieuwbouw uit de jaren 60 en 70 van de vorige eeuw wordt gesloopt om plaats te maken voor nieuwe ontwikkelingen.

De ligging van het plangebied aan de Binnendieze biedt potenties. Bij het ontwikkelen van het Masterplan voor het Groot Ziekengastenhuis terrein wordt de kans aangegrepen om de doorstroming van de gedempte Groote Stroom te herstellen. Het verdwenen historische tracé van de Binnendieze namelijk "De Groote Stroom" wordt zoveel mogelijk in het straatbeeld teruggebracht. De vaarroute over de Binnendieze door het plangebied vanaf het Herman Moerkerkplein tot aan de Geertruisluis zal in de toekomst een toeristische attractie en een factor van betekenis worden voor de economie van de stad.

Winkels, horeca en wonen worden met respect voor de bestaande voorraad toegevoegd, bestaand en nieuw versterkt elkaar. Hoogwaardige bereikbaarheid van binnenstad voor de voetganger, fietser, openbaar vervoer en autoverkeer wordt zorgvuldig gepland. Het Masterplan voorziet in voldoende en diverse parkeervormen, duidelijke fiets- en voetganger routes en fietsenstallingen.

Het groene karakter van de binnenstad wordt ter plaatse van het plangebied behouden en waar mogelijk versterkt. Er wordt rekening gehouden met het inpassen van de bestaande bomen in het Masterplan. In het concept Masterplan staat de paardenkastanje voor het stergebouw als te handhaven aangemerkt. Het is voor een goede inrichting van het winkelgebied echter noodzakelijk gebleken om deze paardenkastanje 10 meter in westelijke richting te verplaatsen. Tweezijdige bewinkeling is absolute voorwaarde voor een goede route naar de locatie waar het warenhuis is gepland. Hierdoor ontstaat bovendien een kwalitatieve meerwaarde voor de inrichting van dit winkelgebied. De bestaande esdoorn is in een slechte conditie en is daarom niet verplaatsbaar en zal worden gerooid. De in het Masterplan aanvankelijk wegbestemde bomen (de drie platanen) in de Nieuwstraat blijven in het voorliggende Masterplan gehandhaafd.

Ter verduidelijking ligt een bomeninventarisatielijst voor u op de gebruikelijke wijze ter inzage

De in het Masterplan opgenomen profielen en zogenaamde bouwveloppen laten per blok zien welke randvoorwaarden gelden voor architecten die hiervoor een bouwplan zullen ontwerpen. Per blok zijn uitspraken gedaan over stedenbouwkundig relevante onderdelen, zoals: de bouwgrens, bouwpercentages, maximaal te bebouwen m², bedrijfsvloeroppervlakte, aantal bouwlagen, goothoogten, nokrichtingen, diepte van bouwdelen, stijpunten, entreepartijen en historische lijnen die in het plan worden meegenomen. In een beeldkwaliteitplan zullen voorwaarden worden opgenomen over de uitwerking van het stedenbouwkundige Masterplan in bouwplannen. De architectuur, en de expressie hiervan in de individuele bouwplannen (bijvoorbeeld bloksgewijs), zullen worden geënt op dit beeldkwaliteitplan.

Wij zijn er van overtuigd dat met het voorliggende masterplan de basis is gelegd voor de toevoeging van een uniek nieuw stuk binnenstad.

Gevraagd besluit

- Instemmen met de opzet van het stedenbouwkundige plan

4.3 Verkeer en vervoer

4.3.1. Beleidsinsteek

Beleidsmatig wordt al jaren gewerkt aan een meer autoluwe binnenstad en het daarmee verplaatsen van bezoekers parkeerplaatsen uit het hart van de stad naar de rand van de binnenstad en naar

transferia. Het collegeprogramma 2006-2010 en uw opmerkingen bij de koersnota hoofdinfrastructuur (mei 2008) laten daar geen twijfel over bestaan.

Concreet betekent dit dat voor het parkeren ingezet wordt op gebouwde voorzieningen aan de rand van de binnenstad en op transferia.

De resultaten van de studie "Economische effecten van verkeersmaatregelen in de Bossche binnenstad" van september 2007 (in uw bezit), die in nauwe samenwerking met Centrummanagement en BLB tot stand zijn gekomen, laten er geen twijfel over bestaan dat uitvoering van het collegeprogramma grote voorzichtigheid vraagt en dat parkeren aan de rand van de binnenstad met aantrekkelijke voetgangersverbindingen met het hart van de stad een belangrijke voorwaarde is voor het autoluwer maken van de binnenstad. Het zonder meer uitplaatsen van al het centrum parkeren naar de rand van de binnenstad en/of transferia zou tot een sterke omzetting kunnen leiden.

In de lijn van het uitgesproken beleid wordt er de komende jaren een aantal stappen gezet.

De Hekellaangarage met 1100 parkeerplaatsen (gereed in 2012), waarvan 900 tbv bezoekers, is in die zin al een belangrijke eerste stap, waarmee het mogelijk wordt gemaakt versnelling te brengen in het meer parkeervrij maken van het centrale deel van de binnenstad.

De nieuwe garage op de GZG – locatie is een tweede belangrijke stap die aan de ambitie van het verder autoluwer maken van het centrum bij zal dragen.

In mei 2008 heeft u in het kader van de "Koersnota Hoofdinfrastructuur 's-Hertogenbosch" gediscussieerd over de bereikbaarheid van de stad en binnenstad.

Als ambitie is daarbij geformuleerd, dat het aandeel van de auto in de modal split (keuze vervoerswijze) moet dalen van 70 naar 60% (in- en externe ritten tezamen) ten gunste van de fiets (van 23 naar 30%, in de stad zelfs van 33 naar 44%) en het openbaar vervoer (van 7 naar 10%, in de stad van 4 naar 6%).

Voor de uitwerking van de koersnota zijn door u een aantal uitgangspunten vastgesteld.

Voor de binnenstad betekent dat op hoofdlijnen het volgende:

1. Het weren van ten opzichte van de binnenstad doorgaand verkeer op de binnenstadsring;
2. Het in het kader van bezoekers parkeren inzetten op een autoluwe binnenstad ten gunste van zoveel als mogelijk parkeren aan de rand van de binnenstad en op transferia;
3. Het realiseren van een aantal grootschalige bewaakte stallingvoorzieningen voor de fiets;
4. Het realiseren van een goede OV-doorstroming rond de binnenstad en van een drietal hoogwaardige OV-haltes aan de rand van de binnenstad (Centraal Station NS, Zuidwal en Zuid-Willemsvaart ter hoogte van het GZG).

Bovenstaande heeft een vertaling gekregen in de plannen voor de GZG-locatie, zowel naar circulatie als naar (parkeren/stallen).

In het "uitwerkingsplan Koersnota Hoofdinfrastructuur 's-Hertogenbosch, dat u op 13 mei 2009 heeft vastgesteld, is aangegeven hoe de binnenstad waaronder de GZG locatie zich qua bereikbaarheid zal gaan ontwikkelen wil er sprake zijn van een autoluwe binnenstad. Daarbij is onder andere opgenomen dat er in de periode tot 2015 een drietal hoogwaardige OV-haltes worden gerealiseerd, waaronder de GZG-locatie.

4.3.2. Bereikbaarheid GZG-locatie

In onderstaande wordt inzicht gegeven in de wijze waarop vertaling van het gemeentelijke beleid op het gebied van verkeer en vervoer heeft plaatsgevonden naar de toekomstige bereikbaarheid van de noordzijde van de binnenstad, waaronder de GZG-locatie.

Algemeen:

Aan de noordzijde van het plangebied wordt de Zuid-Willemsvaart tussen het Kardinaal van Rossumplein en de Tolbrugstraat zoveel als mogelijk autoluw gemaakt, waardoor er ruimte voor voetganger, fiets en openbaar vervoer ontstaat. Met betrekking tot de auto wordt daarbij concreet gedacht aan het onderbreken van de binnenstadsring ter plaatse van de GZG-locatie.

Voetganger:

In en aan de noordzijde van het plangebied ontstaat een aantrekkelijk klimaat voor de voetganger. Er ontstaat een kanaalplein, waar in principe het openbaar vervoer en de fietser een plek krijgt. De openbaar vervoerhalte biedt qua plek de voetganger een directe en veilige entree van het plangebied en daarmee het centrum. In het plangebied zelf is sprake van aantrekkelijke en veilige routes voor de voetganger die aansluiten bij het bestaande voetgangersgebied.

Fiets:

Er komt een nieuwe extra fietsverbinding van het noordelijk deel van de stad via nieuwe bruggen over de Zuid-Willemsvaart en de Aa, die aansluit op en haar continuïteit vindt in het plangebied. Aansluitend op de fietsroutes wordt een tweetal stallingslocaties (locatie "sterplein" en "Burg. Loeffplein") ontwikkeld met een gezamenlijke capaciteit van tenminste 1000 plaatsen. De stallingen zullen bewaakt zijn. De huidige bewaakte fietsenstalling Tolbruggarage (circa 500 plaatsen) komt te vervallen. Door de fiets een aantrekkelijke plaats te geven zal daadwerkelijk bijgedragen kunnen worden aan het halen van de uitgesproken ambitie.

Openbaar vervoer:

Er komt een kwalitatief hoogwaardige halte met voldoende ruimte en toekomstwaarde voor het openbaar vervoer tussen het Kardinaal van Rossumplein en de Tolbrugstraat op de Zuid-Willemsvaart, waar ook uitwisseling met een kleinschalig en milieuvriendelijk binnenstadssysteem plaats kan vinden. De "grote" stadsbussen zullen dus niet meer door de binnenstad rijden. Daarnaast kan deze halte ook opgenomen worden in de (toekomstige) routing tussen transferia en binnenstad.

Auto:

Bij de auto gaat het om de bereikbaarheid en toegankelijkheid van dit deel van de binnenstad enerzijds en de parkeersituatie anderzijds.

1. Bereikbaarheid/toegankelijkheid
 - In de Koersnota Hoofdinfrastructuur is helder aangegeven op welke wijze de bereikbaarheid van de (binnen)stad voor de auto, de fiets en het openbaar vervoer wordt vorm gegeven. De daarbij gekozen structuren zijn door u in mei 2008 als uitgangspunt gekozen voor verdere uitwerking;
 - Ter hoogte van de GZG-locatie zal de huidige binnenstadsring voor doorgaand verkeer "onderbroken" worden. Dit past uitstekend in de wens om de binnenstadsring van doorgaand verkeer te schonen. De belasting van verkeer op dit deel van de Zuid-Willemsvaart zal daarmee met circa 25% afnemen. In absolute zin gaat het om een afname van ruim 2000 motorvoertuigen in de periode 07-19 uur (werkdag). Deze wens tot onderbreking hebben wij al uitgesproken bij de eerste planvorming rond de GZG-locatie in 2003. Wij denken, dat we deze maatregel nu al kunnen nemen omdat er ten noorden van de binnenstad een tweetal oost-westverbindingen zijn die dit verkeer op kunnen vangen (Zandzuigerstraat en Aartshertogenlaan);
 - De ondergrondse parkeergarage voor bezoekers wordt rechtstreeks vanaf de Zuid-Willemsvaart (onderdeel binnenstadsring) ontsloten en wel zodanig dat er bovengronds ruimte

ontstaat die nodig is voor de voetganger, de fietser en het openbaar vervoer. De ontsluiting van de garage voor de voetganger bevindt zich midden in het plangebied ofwel dichtbij het hart van het centrum. Dat draagt ook in positieve zin bij aan de gewenste economische vitaliteit van de binnenstad;

- De bestaande Tolbruggarage met ruim 300 bezoekersplaatsen komt te vervallen; De Arenagarage blijft ontsloten via de Tolbrugstraat;
- Ten behoeve van onder andere de bereikbaarheid van hotel Central komt er ter compensatie van de vervallen plaatsen in de Tolbruggarage een ondergrondse garage in het zuidelijk deel van het plangebied in de nabijheid van hotel Central, bereikbaar via de Tolbrugstraat. Hiermee worden de belangen van dit hotel qua autobereikbaarheid veilig gesteld;
- De te realiseren stallinggarages voor met name de woningen worden via een gebogen straat parallel aan de Zuid-Willemsvaart ontsloten;
- De bevoorrading zal zo veel als mogelijk binnen venstertijden plaatsvinden;
- In de dimensionering van de openbare ruimte wordt rekening gehouden met de noodzakelijke bereikbaarheid voor hulpdiensten (calamiteitenverkeer).

2. Parkeren

In juni 2004 zijn er door u uitspraken gedaan over de te hanteren parkeernormen voor binnenstadsfuncties (raadsbesluit reg. nr. 04.0545). Deze normen zijn op grond van de specificiteit van onze (binnen)stad vastgesteld.

Uitgaande van het voorliggende programma, circa 500 woningen, ca. 27.780 m² winkels, 2210 m² horeca, 3940 m² hotel en 13.230 m² cultuur, betekent dit, dat er:

- circa 500 parkeerplaatsen (ppl) benodigd zijn voor wonen;
- circa 1400 ppl voor bezoek;
- circa 200 ppl voor werknemers. Bij dit aantal is al volop rekening gehouden met parkeren op transferia en het gebruik van fiets en openbaar vervoer. Het betreft een groep die met name ten behoeve van de uit te oefenen functie een parkeerplaats nodig heeft.

Het effect van het verdwijnen van de Tolbruggarage (circa 300 bezoekersplaatsen komen te vervallen) wordt globaal gecompenseerd door het verdwijnen van de ziekenhuisfunctie (een behoefte aan bezoekersplaatsen van eveneens circa 300).

Zoals hiervoor al aangegeven is het de ambitie van de stad om het autogebruik terug te dringen (aandeel auto terug van 70 naar 60%, te bereiken in 2015). Dat uitgangspunt willen wij ook hanteren voor autoverkeer van en naar de binnenstad.

Als we dit vertalen naar de parkeerplaatsen voor bezoekers en werkers, dan zijn er 1200 parkeerplaatsen voor bezoekers en 170 voor werkers benodigd, in totaal dus 1370 plaatsen.

In het Masterplan zijn 514 ppl opgenomen in stallinggarages t.b.v. wonen. Met dat aantal wordt de behoefte voor de bewoners conform de normering gedekt.

In de openbare garage worden daarnaast circa 900 parkeerplaatsen gerealiseerd. Rekening houdend met de 170 plaatsen ten behoeve van werkers zijn er dan 730 plaatsen beschikbaar voor bezoekers. Bovenstaande betekent dan, dat er nog circa 470 (1200 – 730) parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden in met name transferia, hetgeen uitstekend past in het huidige gemeentelijk beleid.

De bereikbaarheid van de noordzijde van de binnenstad zal geen problemen op gaan leveren. In de studie "Simulatie en analyse autobereikbaarheid binnenstad 's-Hertogenbosch" van Goudappel Coffeng (september 2003) was al geconcludeerd dat er bij een garage ter grootte van circa 500 plaatsen voor bezoekers op de GZG-locatie blijvend sprake is van een goede bereikbaarheid. Daarbij

was ook nog steeds sprake van een binnenstadsring, die niet geschoond zou zijn van doorgaand verkeer.

Zoals eerder aangegeven zal het onderbreken van de binnenstadsring ter hoogte van de GZG-locatie leiden tot een vermindering van de verkeersdruk op de Zuid-Willemsvaart met circa 25% (ruim 2000 motorvoertuigen tussen 07 en 19 uur; omgerekend naar 24 uur komt dat neer op bijna 3000 motorvoertuigen).

Dat betekent concreet, dat er ook in geval van een garage met 730 parkeerplaatsen voor bezoekers geen sprake zal zijn van filevorming en vertraging. De extra 230 parkeerplaatsen (ten opzichte van de 500 uit de simulatiestudie) veroorzaken circa 1400 bewegingen in 24 uur. Daarbij wordt, mede op grond van gebruikscijfers van de Wolvenhoekgarage, uitgegaan van een gebruiksfactor 3 per parkeerplaats

Gevraagd besluit

- instemmen met de maatregel dat de Zuid-Willemsvaart ter plaatse van de GZG-locatie onderbroken zal worden voor particulier autoverkeer, waardoor de kwaliteit gegarandeerd kan worden van een goede bereikbaarheid voor alle verkeerssoorten. (Met name de fiets en het openbaar vervoer wordt alle kansen geboden om te groeien in het aandeel dat zij hebben in de vervoermiddelkeuze);
- instemmen dat er voor de fiets op twee locaties tezamen 1000 bewaakte stallingplaatsen gerealiseerd worden, ter plaatse van het Sterplein en het Burg. Loeffplein;
- instemmen dat er voor het openbaar vervoer een kwalitatief hoogwaardige halte gerealiseerd wordt op het kanaalplein;
- instemmen dat er in de ondergrondse garage naast de ruim 500 parkeerplaatsen voor bewoners (norm van 1 ppl per woning) ook circa 900 openbare parkeerplaatsen komen, waarvan 730 voor bezoekers. De ontsluiting van de openbare garage vindt plaats vanaf de binnenstadsring;
- instemmen dat voor met name de noodzakelijke autobereikbaarheid van Hotel Central zal worden voorzien in een garage tbv hun bezoekers in de nabijheid van het hotel.

4.4 Programma

4.4.4. Winkels

Kwantiteit

Het masterplan voorziet in ongeveer 27.780 m² bruto winkelruimte. Dat is ca 23.600 m² wvo. Dit is een behoorlijke toename ten opzichte van het thans bestaande winkelareaal van 94.000 m² winkelvloeroppervlak (wvo; netto meters). In de Binnenstadsmonitor 2008 (raadsvoorstel registrnr. 08.0593) is een distributietechnische berekening opgenomen over de hoeveelheid uitbreidingsruimte tot 2015. Het resultaat hiervan is dat er ruimte is voor ca. 21.000m² wvo uitbreidingsruimte in de sfeer van niet-dagelijkse artikelen. Daarnaast is er ruimte voor enkele 1000 den meters ruimte voor winkels in dagelijkse artikelen (stadssupermarkt, food speciaalzaken). Met in achtneming van het gegeven dat er een verschil van ca 15% tussen bruto en netto winkelmeters moet worden aangehouden, kan worden geconcludeerd dat het programma in het masterplan niet afwijkt van de berekening uit de Binnenstadsmonitor. De uitbreiding is op basis van de huidige inzichten dus markttechnisch verantwoord.

Kwaliteit

De kwaliteit van de winkelmeters wordt uitgedrukt in de situering van de winkels, de grootte en de branchemix. De situering van de nieuwe winkels in het gebied is uitstekend te noemen, wat betekent

dat de winkelruimten zodanig in het gebied liggen, dat de geplande winkels aanhaken op het bestaande kernwinkelgebied. Dat wordt van groot belang geacht voor een ononderbroken circuitvorming tussen Markt, Arena en GZG locatie.

Van meet af aan is het uitgangspunt geweest dat het nieuwe winkelaanbod in de GZG locatie onderscheidend moet zijn ten opzichte van het bestaande winkelaanbod in de oude binnenstad. Dat komt voor een belangrijk deel tot uiting in de grootte van de nieuwe winkels. Door 'lucht' te geven aan grootschaligheid wordt de kleinschaligheid juist beschermd. Vastgesteld wordt dat zich in toenemende mate ketenbedrijven vestigen in het zwerfgebied, omdat er gebrek is aan winkelruimte in het zogenaamde A1 gebied. Dit heeft een ongewenst prijsopdrijvend effect in het zwerfgebied. Door de ontwikkeling van de GZG locatie zal de druk van winkelketens tot schaalvergroting in de binnenstad deels worden afgeleid naar de GZG locatie. Metaforisch gezien werkt de GZG locatie als een ventiel, dat de druk op de oude binnenstad verkleint, zodat het haar unieke karakter kan handhaven.”:

Voor een belangrijk deel zal het gaan om uitbreiding van bestaande winkels. Zo heeft de Bijenkorf te kennen gegeven de relatief kleine winkel aan de Hooge Steenweg wellicht te willen vervangen door een volwaardige Bijenkorf op het GZG-terrein. De beoogde grootte (12 à 14.000m²) betekent een verviervoudiging van de huidige winkel. Voorts is in Nederland de tendens waar te nemen dat modeformules als The Sting, Zara, H&M allemaal willen opschalen naar rond 2.000m². Het MediaMarkt/Saturn concern heeft al enkele jaren geleden te kennen gegeven geïnteresseerd te zijn in vestiging op de GZG locatie voor (ca 5.000m²). Indien deze vraag naar m² wordt opgeteld dan is de beoogde uitbreiding met ca. 27.780 m² alleszins reëel te noemen.

De in het Masterplan genoemde metrages en functies zijn op zich duidelijk, maar liggen nog niet in absolute zin vast. De exacte invulling vindt pas plaats bij de uitwerking van het Masterplan. In dit verband merken wij bijvoorbeeld op dat het niet de bedoeling is de m² detailhandel voor het gehele warenhuisblok voor de beoogde komst van de Bijenkorf te schrappen, indien de situatie zich mocht voordoen dat de komst van de Bijenkorf niet door zou gaan. Het Masterplan is in dit stadium zodanig flexibel opgezet dat in voornoemde situatie de onderste lagen van het bouwblok met detailhandel kan worden ingevuld en de bovenste lagen dan een woonfunctie krijgen. In dat geval wordt het retailmetrage met ca. 6000 m² meters verlaagd naar ca 21.780 m².

4.4.5. Wonen

Door middel van de geplande bouw van circa 500 woningen op de GZG-locatie kan de Bossche binnenstad zich verder als woongebied profileren met zijn eigen kwaliteiten die een meerwaarde oplevert ten opzichte van het reeds aanwezige woningbestand. Vanuit het gemeentelijke woonbeleid (nota Wonen 2007) is de doelstelling neergelegd om bij nieuwbouw of herstructurering in de stad een kwalitatief goed en gedifferentieerd woningaanbod te realiseren. Het volgende uitgangspunt in het woningbouwprogramma voor de GZG-locatie dient dan als uitgangspunt te worden gehanteerd: Er dient een differentiatie plaats te vinden in woonvormen en woonmilieus. Dat wil zeggen dat zowel qua woningtypologie, prijsklasse, eigendomsvorm als qua huisvesting van specifieke doelgroepen sprake moet zijn van een goede mix. Voor ouderen is het van belang geschikte woningen te realiseren zowel mét als zonder een specifiek zorg- én welzijnsaanbod, waarbij gedacht kan worden aan service- en wellnessgerichte concepten. Tevens zal er gebouwd worden voor mensen met een beperking (lichamelijk, verstandelijk) welke zijn aangewezen op een speciale vorm van huisvesting. Met betrekking tot de financieringscategorieën wordt uitgegaan van 20 tot 25% in de goedkopere sfeer 40 % middelduur en 35 tot 40 % duur koop. Qua woninggrootte dienen niet alleen kleine woningen te worden gebouwd, maar dient te worden uitgaan van een mix van 50% van 50 tot 100 m² bvo en 50% boven 100 m² bvo.

4.4.6 Bibliotheek/Stadsarchief

In oktober 2006 is een planvisie gepresenteerd aan de gemeenteraad waarin een beeld is geschetst van een cultuur-, kennis- en informatiecentrum voor onze stad op de GZG locatie. In die visie is aangetoond dat door de locatie en door de samenwerking tussen Bibliotheek en Stadsarchief een eigentijdse, toekomstgerichte culturele voorziening kan ontstaan met, juist ook door de unieke locatie, grote mogelijkheden om een nieuw publiek te bereiken. De front office functie van de gemeentelijke afdeling Bouwhistorie, Archeologie en Monumenten zal ook een plek krijgen in dit gebouw en bijdragen aan een brede informatievoorziening.

Het nieuwe gebouw wordt een topvoorziening op het gebied van culturele en cultuurhistorische informatie en een ontmoetingsplek met een hoogwaardig verblijfsklimaat. Naast de normale voorzieningen en de activiteiten van de Stadsbibliotheek en het Stadsarchief wordt het eveneens een plaats voor exposities, kleine optredens, lezingen en debat.

De Stadsbibliotheek en het Stadsarchief zullen meer dan ooit samenwerken met anderen om de ontwikkelingen vorm te geven. Een deel van die partners kan ook in het gebouw worden gehuisvest. Daarbij wordt in ieder geval gedacht aan de Kunstuitleen, de Volksuniversiteit en Kinderopvang. Ook voor het City Change Center en een mogelijke Faculteit voor samenlevingstechnologie zijn er interessante mogelijkheden. Gesprekken met andere mogelijke partners wijzen uit dat de samenwerkingsbereidheid groot is. (Een concrete financiële onderbouwing zal moeten uitwijzen of daadwerkelijke samenwerking tot de mogelijkheden behoort mogelijk eruit).

Tegelijkertijd met het Masterplan GZG stellen wij in een afzonderlijk voorstel aan de raad voor om de ontwerpfase voor het nieuwe gebouw te starten.

4.4.7 horeca

Voor het optimaal functioneren van een nieuw gebied zoals op deze locatie is het noodzakelijk dat er mogelijkheden moeten zijn om hier op een aangename manier te kunnen verblijven.

Horecamogelijkheden in de vorm van eet en uitgaansgelegenheden zijn onontbeerlijk.

Horecamogelijkheden zullen de verlevendiging van het gebied ten goede komen en het uitsluiten van horeca in het beoogde gebied in ondenkbaar.

Het masterplan voorziet in ca. 2.210 m² ruimte voor restaurant/café. In het Masterplan plan worden weliswaar meer m² horecameters genoemd, maar met deze m² horeca wordt echter geen zelfstandige horeca bedoeld. Deze m² worden gevestigd in panden waarin horeca een ondersteunende aanvullende functie vervult ten opzichte van de hoofdfunctie (o.a. warenhuis en bibliotheek). Openingstijden zijn dan gerelateerd aan de openingstijden van de hoofdfunctie.

Verder voorziet het Masterplan in 3940 m² hotelfunctie. Dit is een mogelijke uitbreiding voor het bestaande hotel Central.

Gevraagd besluit

- Instemmen met de in het Masterplan genoemde indicatieve m² aan Wonen, Winkels Horeca en bibliotheek

5. Zienswijzen en adviezen

5.1 Zienswijzen

De inspraak op het Masterplan is conform de gemeentelijke inspraakverordening gevoerd. Dit betekent dat het Masterplan met bijbehorende stukken met ingang van 6 oktober 2008 gedurende 6 weken ter inzage heeft gelegen en via internet geraadpleegd kon worden. Gedurende deze termijn heeft iedereen de mogelijkheid gehad zijn of haar zienswijze tegen het Masterplan aan het college van burgemeester en wethouders kenbaar te maken. De ingekomen zienswijzen zijn op basis van rubricering samengevat en van commentaar voorzien. Dit betekent niet dat de onderdelen van de

zienswijzen, die niet expliciet worden genoemd niet bij de beoordeling zouden zijn betrokken. De zienswijzen worden in zijn geheel beoordeeld.

Er zijn 14 zienswijzen ingediend, waarin op een grotendeels positieve manier waardering wordt uitgesproken voor de opzet van het Masterplan. Op een tweetal essentiële onderdelen van het Masterplan wordt tegemoet gekomen aan de ingediende zienswijzen. Het betreft de zienswijzen om het historische tracé van de Binnendieze weer open te leggen en om bestaande waardevolle bomen zoveel mogelijk te handhaven. Er wordt momenteel studie verricht naar de mogelijkheid om de Grootte Stroom vanuit het Herman Moerkerkplein te verbinden met de Geertruisluis. De in het Masterplan geplande Nieuwe Dieze zal uit het Masterplan verdwijnen. Ter tegemoetkoming aan de bovengenoemde zienswijze zal daarom bij de uitwerking van het Masterplan het accent liggen op herstel van de gedempte delen van de Binnendieze.

Aan de zienswijze om de drie platanen op de hoek Nieuwstraat/Zuid Willemsvaart te handhaven wordt tegemoet gekomen, waardoor deze bomen één compositie blijven vormen met de bomen op het Kardinaal van Rossumplein. De rooilijn van het bouwblok wordt daarom aangepast.

De overige zienswijzen die betrekking hebben op de stedenbouwkundige opzet van het Masterplan, over detailhandel, horeca en verkeersaspecten worden in de nota van zienswijzen uitgebreid van gemeentelijk commentaar voorzien en waarnaar korthedshalve wordt verwezen.

Voorts stellen wij voor om de bestaande paardenkastanje voor het zogenaamde stergebouw 10 meter te verplaatsen in westelijke richting en de bestaande esdoorn vanwege zijn slechte conditie te rooien.

5.2 Advies Monumenten en Welstandscommissie

Het ontwerp Masterplan is voorgelegd aan de gemeentelijke Monumenten en Welstandscommissie, die positief staat ten opzichte van de getoonde plannen voor de ontwikkeling van dit gebied. Zij is van mening dat het plan zich naadloos voegt in de hoofdstructuur van de binnenstad. De commissie vindt het heel positief dat de openbare ruimte als een baken voor de rest van de ontwikkeling van dit gebied fungeert. De in het kader van de Woningwet en de Bouwverordening gemaakte aandachtspunten zullen bij de uitwerking van een beeldkwaliteitplan en de bouwplannen voor zover mogelijk in acht worden genomen. Genoemde plannen worden te zijner tijd uiteraard nog aan de commissie ter advisering worden voorgelegd.

5.3 Advies Klankbordgroep

Al vanaf het begin van de planontwikkeling (rond het jaar 2000) laten wij ons adviseren door een klankbordgroep. Daarin hebben zitting vertegenwoordigers van het Centrummanagement, de Bewonersvereniging Leefbare Binnenstad en de Monumenten Belangenorganisaties. De afspraak met de klankbordgroep is dat zij het recht hebben te adviseren over alle stukken die naar het college en de gemeenteraad gaan. Het advies is niet bindend. Wordt er van een advies afgeweken dan zal dat gemotiveerd gebeuren. Daarom is ook dit raadsvoorstel in concept voorgelegd aan de klankbordgroep. Overigens zijn er daarnaast met enige regelmaat bijeenkomsten met de klankbordgroep geweest om de leden goed te informeren en hen mee te nemen in het proces. Over het nu voorliggende plan adviseert de klankbordgroep overwegend positief, zo is gebleken uit de laatste vergadering met de klankbordgroep. Over het stedenbouwkundig plan op zich en het herstellen van het oorspronkelijk tracé van de Grootte Stroom is de klankbordgroep enthousiast.

De externe partijen Centrummanagement en de kamer van Koophandel, maken opmerkingen over het voorliggende Masterplan. De onderwerpen die zij aansnijden zijn het aantal bezoekersparkeerplaatsen, de bereikbaarheid en het aantal m² economische ruimten. De brieven met de adviezen liggen voor u op de gebruikelijk wijze ter inzage. De argumenten zijn hieronder samengevat weergegeven. Dit betekent niet dat de onderdelen die niet expliciet worden genoemd niet bij onze afweging zijn betrokken. De reacties zijn in zijn geheel beoordeeld.

1. Aantal bezoekersplaatsen

Zowel de externe partijen Centrummanagement als de Kamer van Koophandel stellen dat er te weinig plaatsen op de locatie zelf worden gerealiseerd. De Kamer van Koophandel pleit voor het realiseren van ca. 1120 plaatsen (80 % van hetgeen normatief nodig is) en de externe partijen Centrummanagement wensen realisatie van ca. 1400 plaatsen (100% norm). De bezwaren van beiden richten zich op het realiseren van de rest van de norm op transferia en zijn niet overtuigd van een volledige werking daarvan ten behoeve van bezoekers van de stad. In hun brieven onderbouwen zij die stelling verder.

Wij stellen u echter voor het advies niet over te nemen. In de paragraaf over Verkeer en Vervoer wordt deze stellingname toegelicht. Hier volstaan wij met de constatering dat het substantieel voorzien van parkeerplaatsen op transferia gemeentelijk beleid is.

2. Bereikbaarheid

De externe partijen Centrummanagement maken zich zorgen over de bereikbaarheid van de binnenstad en met de name de GZG locatie. Zij wijzen daarbij onder andere op het Jeroen Boschjaar 2016. Ook wijzen zij erop dat de terugloop van bezoekers, zoals blijkt uit de recente binnenstadsmonitor, te wijten is aan de beperkte bereikbaarheid van de binnenstad. Ook de discussie rond de koersnota wordt aangehaald. Voor de uitgebreide toelichting verwijzen wij u naar de brief. Het advies luidt onder andere om het tracé van het huidige kanaal in de beschouwing te betrekken. Wij zijn van mening dat met de voorziene maatregelen, gekoppeld aan het inzetten van transferia, de bereikbaarheid van de GZG locatie voldoende is. Uitgebreide toelichting vindt u in de paragraaf Verkeer en Vervoer.

Verder hebben wij argumenten om het huidige tracé van het kanaal niet te betrekken in de planvorming. Een belangrijk argument is dat beide plannen niet afhankelijk van elkaar gemaakt moeten worden en de planning anders is. Wij hebben Hartje Den Bosch daar eerder over geïnformeerd op 11 maart 2008. Ook die brief ligt voor u ter inzage.

3. Aantal m2 economische ruimten

Hartje is het eens met de kwalitatieve invulling winkels die wordt geambieerd, maar stelt dat die zich wel moeten willen vestigen. Het advies luidt dat wanneer de beoogde kwaliteit niet wordt gehaald er sprake dient te zijn van een bescheidener omvang dan nu voorzien. Wij kunnen ons vinden in die stellingname. Het plan gaat uit van de kennis en werkelijkheid van vandaag. Mochten omstandigheden zich wijzigen dan is een flexibele invulling noodzaak.

Gevraagd besluit

- instemmen met de reactie op de zienswijzen en adviezen en met de wijziging om de paardenkastanje 10 meter te verplaatsen en de esdoorn te rooien.

5) Financiële en contractuele aspecten

In het masterplan zijn onderdelen meegenomen die door ons zijn ingebracht. Met name zijn dat het aanleggen van de Binnendieze, het slopen van de Tolbruggarage, de realisatie van een busstation op de Zuid Willemsvaart en de langzaamverkeersroute vanuit het noordelijk stadsdeel. Voor die route zijn onder andere bruggen nodig over de Aa en het kanaal.

Met de VOF wordt een exploitatieovereenkomst aangegaan waarin VOF en gemeente afspraken maken over de wijze waarop het gebied ontwikkeld wordt.

Ter realisering van het nu voorgelegde masterplan is het noodzakelijk als gemeente substantieel te investeren in deze activiteiten. In de voorjaarsnota 2010 is het project "Herontwikkeling GZG gebied" genoemd als nieuw project voor het structuurfonds met in de toelichting opgenomen een minimaal bedrag uit het structuurfonds van € 10,0 miljoen.

Bij de begrotingsbehandeling 2010 in november 2009 besluit u definitief om het project op te nemen in het structuurfonds. Omdat het masterplan GZG, vooruitlopend op de begrotingsbehandeling, nu ter

vaststelling voorgelegd wordt, wordt voorgesteld bij de begrotingsbehandeling het project op te nemen in het structuurfonds in de planfase. Voor uitwerking van de plannen is een voorbereidingskrediet nodig. Na vaststelling van de begroting 2010 zal door middel van een administratieve begrotingswijziging dit voorbereidingskrediet voor de verdere uitwerking van het Masterplan GZG aan uw raad gevraagd worden. Voor het maken van een verbinding van het gehele traject van de Binnendieze vanaf Waterpoort tot en met Geertruisluis worden de integrale uitvoeringskosten (inclusief voorbereidingskosten) geraamd op 16 miljoen euro exclusief BTW prijspeil 2009. Te zijner tijd zal een uitgewerkt voorstel met dekking ter besluitvorming aan uw raad voorgelegd worden. Het gedeelte dat betrekking heeft op het GZG – terrein maakt onderdeel uit van de opgevoerde raming van 10 miljoen euro op het structuurfonds voor het Masterplan. In het bovengenoemde voorbereidingskrediet zal ook rekening worden gehouden met de kosten voor de vervolgstudie voor het plan “Wel – varen van Waterpoort tot Sluis”.

6) Voorstel

Wij stellen u voor bijgaand ontwerp besluit vast te stellen

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

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

Bijlagen:

Masterplan GZG
Studie Wel – Varen van Waterpoort tot Sluis
Nota van Zienswijzen

Ter inzage:

1. ingekomen zienswijzen.
2. reactie Centrummanagement
3. reactie Kamer van Koophandel.
4. Brief inzake samenloop kanaal en plan GZG
5. bomeninventarisatie

Steller : Buitink/Van der Doelen
Tel. : 073 6155615 /6155648
E-mail : j.buitink@s-hertogenbosch.nl

De gemeenteraad van 's-Hertogenbosch in zijn openbare vergadering van 13 oktober 2009;

gezien het voorstel van burgemeester en wethouders d.d. 9 juni 2009, regnr. 09.0030

gelet op de Gemeentewet;

Besluit

1. Het masterplan GZG vast te stellen waarin de ontwikkelingsrichting wordt aangegeven voor de verdere planuitwerking (zoals bestemmingsplan en bouwplannen) waarbij uitgegaan wordt van:
 - A. Het herstel van de oorspronkelijke Groote Stroom, waarvoor een haalbaarheidsstudie (technisch en financieel) zal worden verricht, mede op basis van de studie van het gehele tracé "Wel – varen van Waterpoort tot Sluis";
 - B. De opzet van de verkaveling van het stedenbouwkundig plan;
 - C. Het onderbreken van de Zuid-Willemsvaart ter plaatse van de GZG-locatie voor particulier autoverkeer, waardoor de kwaliteit gegarandeerd kan worden van een goede bereikbaarheid voor alle verkeerssoorten;
 - D. Twee locaties van tezamen 1000 bewaakte stallingsplaatsen ter plaatse van het Sterplein en het Burg. Loeffplein;
 - E. Een kwalitatief hoogwaardige halte voor openbaar vervoer op het kanaalplein;
 - F. Een ondergronds parkeergarage voor circa 900 openbare parkeerplaatsen waarvan 730 voor bezoekers. De ontsluiting van de openbare garage vindt plaats vanaf de binnenstadsring;
 - G. Een ondergrondse parkeergarage in de nabijheid en ten behoeve van Hotel Central;
 - H. De in het Masterplan genoemde indicatieve m2 aan Wonen, Winkels, Horeca en bibliotheek";
2. In te stemmen met de reactie op de zienswijzen en adviezen en met de wijziging om de paardenkastanje 10 meter te verplaatsen en de esdoorn te rooien;
3. In te stemmen met de voorlopig geraamde gemeentelijke bijdrage van 10 miljoen onder de voorwaarde dat uw raad bij de integrale afweging in het kader van de (meerjaren) begroting 2010 hiervoor de benodigde middelen opneemt in het structuurfonds;

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

De voorzitter,

drs. A. van der Jagt

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