



Raadsvoorstel

Registratienummer 14866799

Raadsvergadering 9 mei 2023

Onderwerp

Afronden haalbaarheidsfase Bossche Stadsdelta; de stap naar duurzame verstedelijking

We willen met de Bossche Stadsdelta een nieuw dynamisch stedelijk gebied in de Brede binnenstad creëren, als aanjaagplek voor Cultuurstad van het Zuiden, met ruimte voor ontmoeting, cultuur, religie, sport, werk en duurzame innovatie, met een gevarieerd woningaanbod dat daarbij past. We hebben daartoe de haalbaarheid onderzocht, waarbij de conclusies ons voldoende vertrouwen geven om verder te gaan naar de volgende fase van de gebiedsontwikkeling.



Voorgesteld besluit

Het college van Burgemeester en Wethouders stelt de gemeenteraad voor het volgende te besluiten:

1. Akkoord te gaan met de resultaten van de haalbaarheidsfase en de hieruit voortvloeiende verfijningen van het Gebiedsperspectief Bossche Stadsdelta zoals verwoord in de Rapportage Haalbaarheidsanalyse Gebiedsvisie Bossche Stadsdelta zoals opgenomen in bijlage 1 en ruimtelijk vertaald in de daarin opgenomen aangepaste Ruimtelijke Structuurkaart, waarbij de belangrijkste aspecten zijn:



- a. een verdere verdichting van het programma, resulterend in 1.600 – 1.700 woningen, waarbij aangesloten wordt bij de programmamix uit het bestuursakkoord 2022-2026, uitgaande van minimaal 30% sociale huur, minimaal 40% middenhuur/betaalbare koop en maximaal 30% vrije sector;
- b. de omvang van het niet-wonen programma uit het Gebiedsperspectief blijft circa 45.000 m² niet-wonen programma, waarvan ongeveer de helft niet-commercieel. Daarbij te streven naar een 50-50 verdeling over de Bossche Stadsdelta aan de zuidzijde en de noordzijde van de Dieze;
- c. vanuit de gewenste maximale ruimte voor en verblijfskwaliteit van de openbare ruimte inzetten op een duurzaam mobiliteitssysteem met focus op fiets en lopen, waarbij het parkeren voor bewoners en bezoekers niet op straat, maar in parkeergarages wordt opgevangen;
- d. vanuit de gewenste aantrekkelijke groen-blauwe en gezonde leefomgeving in het hart van het gebied een oeverpark te realiseren, waarbij een ecologische groene zone ruimte laat voor het mogelijk op termijn doortrekken van de Aa;
- e. het industrieel erfgoed op en rond de Tramkade te benaderen als breder ensemble dat het verhaal van de industriële geschiedenis vertelt, en hiermee samenhangend meer ruimte vrij te spelen voor initiatieven in het kader van de urban playground;
- f. inzetten op het toepassen van bodemenergie in de vorm van een collectief open bodemenergiesysteem.

Aanleiding

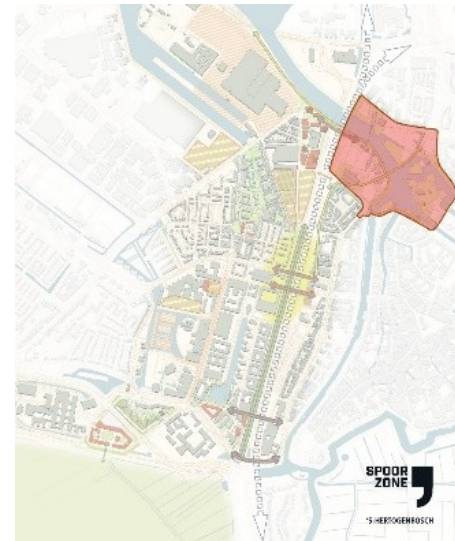
Om de gebiedsontwikkeling Bossche Stadsdelta naar de volgende fase te brengen, leggen we de resultaten van de haalbaarheidsfase voor aan uw raad.



De ontwikkeling van de Bossche Stadsdelta is een integrale gebiedsontwikkeling in de Spoorzone (zie afbeelding). Het gebied is één van de prominente opgaven in de doorontwikkeling van de stad naar de toekomst. Het is een veelomvattende, complexe opgave, mede door het brede spectrum aan functies en de diverse ambities die in dit gebied samenkomen.

Het in december 2020 door uw raad vastgestelde Gebiedsperspectief Bossche Stadsdelta biedt de gemeente een basis om regie te voeren op de integrale gebiedsontwikkeling. Hierbij is uitgangspunt een sluitende gemeentelijke grondexploitatie met inbegrip van volledig kostenverhaal en het in dat kader evenwichtig delen van lusten en lasten door deelnemende partijen. De eerste financiële verkenning bij het Gebiedsperspectief 2020 leidde niet tot een financieel sluitend verhaal. Om deze reden hebben wij destijds een haalbaarheidsfase voorgesteld om te onderzoeken of de benoemde ambities toch haalbaar gemaakt konden worden door bijdragen van (externe) partijen of het doorvoeren van optimalisaties. Daarbij is aangegeven dat deze haalbaarheidsfase naar verwachting circa twee jaar zou duren. Ondertussen is de Bossche Stadsdelta/Diezebrug in november 2021 ook opgevoerd in de verkenningfase van het Structuurfonds.

Ten behoeve van het verkrijgen van externe bijdragen zijn we verschillende lobbytrajecten gestart. In het kader van de NOVEX hebben we een succesvolle business case ingediend met mobiliteitsmaatregelen, waarmee in totaal 4800 woningen mogelijk worden gemaakt (waarvan 1600 in de Bossche Stadsdelta). De verbinding over het spoor maakt onderdeel uit van deze business case en hebben we richting het Rijk direct gekoppeld aan de mobility hub in het Innovatie





Kwartier. Ook met het waterschap en de provincie zijn we in gesprek over rechtstreekse bijdragen dan wel het samen optrekken in het genereren van bijdragen.

Naast deze financiële verkenning, waarbij de kosten en opbrengsten inzichtelijk zijn gemaakt, hebben we ook de programmatische ambitie onderzocht. We hebben daarbij gekeken naar de koppeling tussen de diverse inhoudelijke programma's, op welke wijze de programma's toekomstbestendig te maken zijn en de mogelijkheden om de programma's te positioneren in het gebied. Het bestuursakkoord 2022-2026 heeft daarbij tussentijds geleid tot een scopewijziging (woningprogramma, Design Museum en parkeergarage) die ook in de haalbaarheidsanalyses is meegenomen.

In dit voorstel leggen wij de resultaten van de haalbaarheidsfase aan uw raad voor, zoals toegezegd in het raadsvoorstel-/besluit 'Vaststelling Gebiedsperspectief Bossche Stadsdelta' van 8 december 2020.

Beoogd doel

We willen met de Bossche Stadsdelta een nieuw dynamisch stedelijk gebied in de Brede binnenstad creëren, met ruimte voor ontmoeting, cultuur, religie, sport, werk en duurzame innovatie, met een gevarieerd woningaanbod dat daarbij past. We hebben daartoe de haalbaarheid van de in het Gebiedsperspectief Bossche Stadsdelta vastgelegde ambities onderzocht, waarbij we de conclusies aan uw raad voorleggen, opdat we verder kunnen gaan naar de volgende fase van de gebiedsontwikkeling.

Met het vaststellen van het Gebiedsperspectief Bossche Stadsdelta in december 2020 is door uw raad de ontwikkelingsrichting bepaald voor de verdere planuitwerking voor de integrale gebiedsontwikkeling van de Bossche Stadsdelta. Dit om te komen tot een dynamisch stedelijk gebied, als aanjaagplek voor Cultuurstad van het Zuiden, met ruimte voor ontmoeting, cultuur, sport, werk en een gevarieerd woningaanbod dat daarbij past. De Bossche Stadsdelta is onderdeel van de Spoorzone, dat samen met de historische binnenstad samen één bruisend stedelijk gebied van 's-Hertogenbosch vormt: de Brede Binnenstad.

De komende jaren willen we de drie kernwaarden voor het gebied: 'voor eeuwig jong', 'ruimte voor de moerasdraak' en 'talent voor gastvrijheid' verder vormgeven en uitwerken in samenwerking met



initiatiefnemers, grondeigenaren en andere belanghebbenden. Dit zal gebeuren vanuit het uitgangspunt van een sluitende gemeentelijke grondexploitatie met inbegrip van volledig kostenverhaal en het in dat kader evenwichtig delen van lusten en lasten.



Relevante besluitgeschiedenis

- Vaststellen Ruimtelijke Structuurvisie 's-Hertogenbosch, d.d. 28 januari 2014, reg.nr. [3624853](#)
- Vaststelling bestemmingsplan Tramkade, d.d. 15 december 2015, reg.nr. [5292161](#)
- Vaststellen inspiratiedocument Zuid-Willemspark, d.d. 11 juli 2017, reg.nr. [6913929](#)
- Ontwikkelrichtingen en aanpak Spoorzone 's-Hertogenbosch, d.d. 6 maart 2018, reg.nr. [7475064](#)
- Collegebesluit Ambitiedocument Bossche Stadsdelta d.d. 5 november 2019, reg.nr. [9449229](#) met bijbehorende [collegebrief](#) aan de raad d.d. 7 november 2019
- Aanwijzen van 9 ontwikkellocaties en een aantal kleinere locaties voor het vergroten van de plancapaciteit van de woningbouwprojecten, d.d. 9 juni 2020, reg.nr. [9696234](#)
- Vaststelling Gebiedsperspectief Bossche Stadsdelta, d.d. 8 december 2020, reg.nr. [10126475](#)
- Voorjaarsnota 2022, d.d. 16 juni 2021, reg.nr. [11009420](#)
- Opnemen Bossche Stadsdelta in verkenningsfase structuurfonds, d.d. 9 november 2021, reg.nr. [11281199](#)
- Raadsinformatiebrief Update Bereikbaarheid Spoorzone, d.d. 9 november 2021, reg.nr. [11307144](#)
- Raadsinformatiebrief Position Paper De Brede Binnenstad – Motor van de koploper, d.d. 11 januari 2022, reg.nr. [11783668](#)
- Planstudiefase project Lage Diezebrug, d.d. 1 februari 2022, reg.nr. [11783689](#)
- [Bestuursakkoord](#) van de gemeente 's-Hertogenbosch 2022-2026: "Slagkracht en ambitie, met lef en energie de toekomst in" d.d. [31 mei 2022](#)
- Herhuisvesting Design Museum Den Bosch, d.d. 31 januari 2023, reg.nr. [14391708](#)



Argumenten

1. Op basis van de bevindingen uit de haalbaarheidsfase en de hieruit voortvloeiende verfijningen ligt er voldoende onderbouwing en basis om deze fase af te ronden en nu de plannen in samenwerking met stakeholders en belanghebbenden te gaan uitwerken.

De haalbaarheidsfase betreft zowel een financiële als een kwalitatieve en kwantitatieve programmatische component. De bevindingen van de haalbaarheidsfase staan toegelicht in de Rapportage Haalbaarheidsanalyse Bossche Stadsdelta in bijlage 1 bij dit raadsvoorstel.

Uit oogpunt van de financiële haalbaarheid is ingestoken op meerdere sporen:

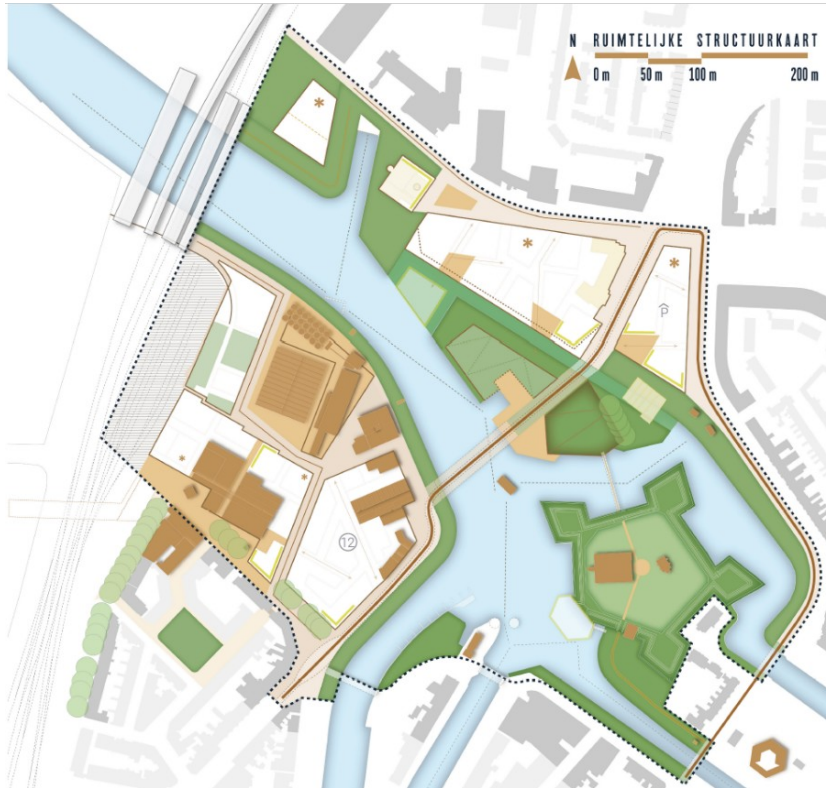
- o Gesprekken met overheidspartners gericht op het verkrijgen van bijdragen: dit betreft met name het rijk (o.a. NOVEX-middelen), de provincie en het waterschap;
- o Het optimaliseren van het programma: met name verdichting door bouwvolume toe te voegen, eiland niet overstroombaar en omzetten naar een oeverpark en doortrekken Aa alleen als reservering voor de toekomst. De wijzigingen zijn doorgevoerd op de aangepaste ruimtelijke structuurkaart (zie onderstaande afbeelding);
- o De onderbouwing van diverse kengetallen uit de financiële verkenning met onderzoeken;
- o Gesprekken met eigenaren gericht op mogelijkheden tot samenwerking.

Ten aanzien van het uitwerken van de programmatische invulling is nader ingezoomd op het woningbouwprogramma en het niet-wonen programma. In de genoemde Rapportage worden de bevindingen ten aanzien van programma en kwaliteit nader toegelicht.

Aanvullend heeft het bestuursakkoord 2022-2026 in een aantal expliciete uitgangspunten geleid tot scopewijziging van de Bossche Stadsdelta. Dit betreft met name de woningbouwmix en de herhuisvesting/verhuizing van het Design Museum en een nieuw te realiseren parkeervoorziening rond de Noordelijke Stadsdelta ter vervanging van de Tolbruggarage.



's-Hertogenbosch



www.s-hertogenbosch.nl
Correspondentie-adres: Postbus
12345
5200 GZ 's-Hertogenbosch
KvK nr 17278704



1a. Gezien de behoefte vanuit de woningmarkt, de verdichtingsopgave vanuit het rijk én de bestuurlijke koers als verwoord in het bestuursakkoord, zetten we in op verdichting en passen we de woningaantallen en woningbouwmix zoals eerder opgenomen in het Gebiedsperspectief hierop aan.

In het Gebiedsperspectief Bossche Stadsdelta is uitgegaan van ongeveer 1.300 nieuwe woningen. Dit voorlopige woningbouwprogramma is in de haalbaarheidsfase geoptimaliseerd op basis van de aangepaste Ruimtelijke Structuurkaart Bossche Stadsdelta zoals opgenomen in de Rapportage haalbaarheidsanalyse Bossche Stadsdelta, die als bijlage 1 bij dit raadsvoorstel is opgenomen.

Het uitgangspunt voor de gebiedsontwikkeling (dat ook zal worden vastgelegd in het op te stellen ontwikkelplan, zoals omschreven in de ontwikkelstrategie) wordt ongeveer 1.600 tot 1.700 woningen. Dat is een toename van zo'n 25% ten opzichte van het Gebiedsperspectief.

Daarnaast leidt de in het bestuursakkoord opgenomen woningbouwmix tot een toename van het aandeel sociaal en middelduur. Het aandeel sociale huur neemt toe van minimaal 25% in het Gebiedsperspectief tot minimaal 30%. Het aandeel middenhuur en/of betaalbare koop verhogen we van minimaal 30% naar minimaal 40%. De optelsom van sociale huurwoningen, middenhuur woningen en betaalbare koopwoningen bedraagt hiermee in ieder geval 70% van het totaal. We zetten daarmee in op het bouwen meer betaalbare woningen, zowel in absolute aantallen als in percentage. Dit programma sluit mooi aan op de ambitie van culturele aanjaagplek en een levendig stukje stad. De doelgroepen voor de Bossche Stadsdelta zijn mensen die jong van geest zijn, die het dynamisch karakter van het gebied waarderen. We zetten ook in op combinaties van wonen en werken (bijvoorbeeld voor creatieve makers) of woongroepen met gedeelde voorzieningen (bijvoorbeeld stadstuin, buurtkamer).

1b. Om de ambitie van de Brede binnenstad (inclusief de sprong over de Dieze) en van culturele aanjaagplek te realiseren is een substantieel aandeel niet-wonen programma nodig, de clustergewijze uitwerking brengt in beeld op welke wijze dit zijn beslag kan krijgen.

In het Gebiedsperspectief Bossche Stadsdelta is reeds uitgegaan van circa 45.000 m² voor andere functies dan wonen: cultuur, werken, leisure, horeca, etc. Binnen dit programma krijgt de Brede binnenstad en de aanjaagplek voor cultuur vorm in een stedelijke mix van functies. Referenties uit andere steden laten zien dat de inzet van minimaal 25% van het



totale programma voor andere functies dan wonen voldoende is om de identiteit en de ambitie van een jong, levendig en gemengd stuk stad te kunnen waarmaken. Dit biedt nog meer dan in de huidige (tijdelijke) situatie ook op en rond de Tramkade extra ruimte aan culturele functies, makers en aanverwante voorzieningen.



De programmamenu's uit het Gebiedsperspectief gaven al een indruk van wat er denkbaar is, niet wat er precies komt. Gedurende de haalbaarheidsfase is er met uiteenlopende stakeholders gesproken en is ook naar referentieprojecten elders gekeken. Het resultaat is een verdere inkleuring van het werk- en cultuurprogramma aan de hand van inhoudelijke thema's in clusters. De mix is belangrijk want we bouwen aan een levendig en cultureel "ecosysteem", waarbij de verschillende functies elkaar versterken en elkaar soms ook nodig hebben. We kijken ook naar koppelingen met wonen. Daarbij is het van belang vooral flexibel te blijven, want de wereld om ons heen verandert snel en het is belangrijk om kansen die onverwacht langskomen en passen bij de Bossche Stadsdelta op te pikken. De gepresenteerde opzet in clusters is dan ook niet in beton gegoten maar vooral bedoeld om richting, energie en houvast te geven in de beoogde



mix van functies die gezamenlijk invulling geven aan de beoogde levendige Brede binnenstad. De uitwerking van dit programma wordt ook gezien in relatie tot de andere gebiedsontwikkelingen, met name aangrenzend in de noordelijke Spoorzone. We hebben een kwartiermaker aangesteld, die de concrete invulling van het niet-wonen programma gaat organiseren (zie kopje Kwartiermaker in paragraaf Participatie en communicatie).

1c. Voor een optimale parkeerverdeling binnen de Noordelijke Spoorzone, is de inzet van de nieuw te realiseren mobility hub Innovatie Kwartier Den Bosch inclusief verbinding over het spoor en de nieuw te realiseren parkeergarage in de Bossche Stadsdelta benodigd.

De ambitie om een maximaal verblijfsklimaat van de openbare ruimte te realiseren om ontmoeting mogelijk te maken en te stimuleren, wordt ondersteund door de inzet van een duurzaam mobiliteitssysteem met focus op fiets en lopen. Zoals opgenomen in het Bestuursakkoord 2022-2026, werken we, op weg naar het autoluwer maken van de binnenstad, aan passende maatregelen per gebied. We hanteren daartoe al een lage parkeernormering in combinatie met reductiefactoren conform de Nota Parkeernormering 2021. Daarnaast willen we het parkeren op straat minimaliseren (mogelijk blijven onder meer gehandicaptenparkeerplaatsen op straat noodzakelijk) en verplaatsen naar de bestaande en nieuw te realiseren parkeergarages, die gelegen zijn aan de rand van de Brede Binnenstad. Door deze 'verplaatsing' ontstaat ook de benodigde ruimte om de gewenste verblijfskwaliteit vorm te geven; denk aan ruimte voor groen, spelen en ontmoeten.

Bij [amendement](#) heeft uw raad al besloten om bij de verdere stedenbouwkundige uitwerking van de Bossche Stadsdelta de mogelijkheid te onderzoeken het Design Museum te combineren met de daar te ontwikkelen parkeergarage, zoals afgesproken in het Bestuursakkoord 2022-2026. Deze parkeergarage is beoogd in het deelgebied Citadelpoort (nieuwe naam voor deelgebied Citadelhof om verwarring met het Citadelhofje te voorkomen) en dient mede ter compensatie van de (bezoekers) parkeerplaatsen van de Tolbruggarage. Voor een optimale verdeling en combinatie van het bewoners- en bezoekersparkeren in de Noordelijke Spoorzone is daarbij ook de inzet van de nieuw te realiseren mobility hub Innovatie Kwartier Den Bosch beoogd. Uiteindelijk zullen in de afweging van een 'optimale verdeling' ook aspecten als technische, ruimtelijke, verkeerskundige, financiële aspecten betrokken worden. Ook zal rekening gehouden worden met kostenverhaal en faseerbaarheid.



1d. De realisatie van een groen oeverpark in het hart van het gebied draagt bij aan klimaatrobustheid en een gezonde, groene en aantrekkelijke leefomgeving.

Een belangrijk element in de haalbaarheidsanalyse betreft de studie naar de effecten van de maatregelen gericht op het klimaat robuuster maken van het watersysteem. Het gaat dan om de vraag in hoeverre de voorgestelde ingrepen ook echt een substantiële bijdrage leveren aan de doorstroming en waterberging. Na een modelmatige analyse blijken de waterstaatkundige effecten van zowel het overstroombaar eiland, als het doortrekken van de Aa marginaal. Vanuit kosteneffectiviteit geeft het waterschap op dit moment aan hiervoor niet de benodigde middelen in te zetten. De ambitie om te komen tot een klimaat robuuste groen-blauwe invulling houden we overeind, waarbij we nu inzetten op een groen (niet-overstroombaar) oeverpark centraal in het plangebied. Dit park vormt hier met ruimte voor groen en recreatie een uitloop- en verblijfsgebied voor de binnenstad en de Spoorzone. We hechten zowel in het oeverpark als in de ontwikkelvelden groot belang aan een gezonde, groene en aantrekkelijke openbare ruimte. Gezien de stedelijke verdichting met een aandeel woningen zonder eigen buitenruimte, neemt de behoefte aan aantrekkelijke groene openbare ruimte toe. Het oeverpark biedt de mogelijkheid om hier ook een gebouw te positioneren dat (met een oplopend natuurdak) integraal onderdeel wordt van het park.

Vanuit de bijzondere plek middenin de stad, waar meerdere waterlopen samenkomen, willen we graag vasthouden aan de ambitie om hier het water maximaal te benutten voor aantrekkelijke oevers en waterfronten. Vanuit bewustwording en beleving van water en groen midden in de stad, zouden we graag alsnog de waterverbinding maken naar de Aa. Dan wordt het park alsnog een eiland. We houden deze optie open door een groene ruimtereservering als aanvulling op het oeverpark. De eventuele realisatie van de waterverbinding is mede afhankelijk van het verkrijgen van externe middelen vanuit het waterschap of een rijksbijdrage in het kader van de Gebiedsgelden NOVEX.

1e. Het industrieel erfgoed is belangrijk voor de ontstaansgeschiedenis en de identiteit van het gebied. Het totale industriële complex van de Tramkade e.o. met z'n silo's, hallen, luifels, aanbouwtjes en kranen waarden we nadrukkelijker als een samenhangend geheel dat die historie zichtbaar maakt.



De cultuurhistorische waardstelling van de Tramkade stamt uit 2014. In die rapportage werd uitsluitend het Molengebouw als 'hoog-monumentaal' getypeerd. Nu het gaat om behoud gaan we nadrukkelijker naar het totale ensemble als een samenhangend geheel kijken. Dus naar de verschillende gebouwen en gebouwdelen op en rond de Tramkade, inclusief de kleinschaligere industriële bebouwing langs de Buitendijk en Havendijk. De industriële ontstaansgeschiedenis en de daarvan nog aanwezige elementen prikkelen de verbeelding en dagen uit tot een ander gebruik. Reden genoeg om, naast de waardering van de losse onderdelen, ook nog eens goed naar de ensemblewaarde en de 'urban' gebruikswaarde van de Tramkade te kijken. Het behoud geldt in elk geval voor de panden Havendijk 14-18 en Buitendijk 5-6, waar inmiddels waardestellend onderzoek naar is gedaan. Op basis hiervan hebben wij op 14 maart 2023 deze panden aangewezen als voorlopig gemeentelijk monument. In de komende periode zal ook de waardstelling van het totale complex worden geactualiseerd om meer handvatten te hebben over welke veranderingen een verrijking betekenen en welke ingrepen je beter zou kunnen laten. We voegen hier nu minder nieuw volume toe dan in het Gebiedsperspectief. Zo willen we in en tussen het bestaande erfgoed nog meer ruimte creëren voor de zich hier in de industriële sfeer reeds ontwikkelende urban playground.

Ook de militair-historische context is van belang, waarmee we ook aan deze kant van de stad de vestingwerken afronden. Onder andere door de relatie met de Citadel en andere vestingwerken nadrukkelijker te leggen en door het weer zichtbaar maken van het ravelijn. Voor het gehele gebied wordt een globale cultuurhistorische inventarisatie gemaakt, om het in z'n geheel te kunnen duiden en de verschillende tijdlagen en identiteiten inzichtelijk te maken. Die betreffen zowel de militaire periode van langer geleden als de industriële periode ten tijde van de realisatie van 't Zand en de overige historische bebouwing.

1f. Werken aan de overgang (transitie) van fossiele energie naar hernieuwbare energie.

De Bossche Stadsdelta is onderdeel van de Noordelijke Spoorzone waarvoor een bodemenergieplan wordt voorbereid. Het doel van zo'n plan is het optimaal benutten van de bodem voor een duurzame energievoorziening met warmte en koude. Daarbij wordt rekening gehouden met bestaande bebouwing en gebruikers, zoals de verderop gelegen Heineken als gebruiker van grondwater, en met nieuwe ontwikkelingen. Het ongecoördineerd links en rechts aanleggen van



warmte- en koudebronnen is niet efficiënt en kan tot conflicten leiden. Om een dergelijke 'wie het eerst komt, het eerst maalt' situatie te voorkomen, willen we inzetten op het toepassen van bodemenergie in de vorm van een collectief open bodemenergiesysteem. Dit past ook bij een gefaseerde gebiedsontwikkeling, zoals die in de Bossche Stadsdelta is voorzien. Ook kleinere ontwikkelingen (tot circa 100 woningen of circa 10.000 m² utiliteitsbouw) kunnen aansluiten bij een dergelijk collectief systeem, zodat ook deze ontwikkelingen kunnen profiteren van een duurzame energievoorziening door middel van bodemenergie. Een zelfstandig open systeem zou voor kleinere ontwikkelingen financieel niet haalbaar zijn. Open bodemenergiesystemen met doubletten (bronnen zijn horizontaal uit elkaar gelegen vanwege gescheiden ondergrondse warmte en koude stromen) zijn namelijk niet financieel haalbaar voor kleine capaciteiten.

Er is omwille van de toepasbaarheid onderzoek gedaan naar verontreiniging van het eerste watervoerende pakket onder de voormalige vuilstort; het noordelijk deel van het plangebied. Het resultaat daarvan is positief. Voor het zuidelijk plangebied waren al eerder onderzoeken gedaan met een gelijk resultaat.



Amendementen en moties

Aangenomen amendementen en moties rondom Bossche Stadsdelta

De aanvaarde amendementen en moties bij vaststelling van het Gebiedsperspectief Bossche Stadsdelta gingen over het bevorderen van duurzaam en circulair bouwen, het behoud van kleine initiatieven, de inpassing van de panden Havendijk 14-18 en de bereikbaarheid van het cultuurplein. Uw raad had eerder al een motie aangenomen waarin wordt gepleit voor een permanente locatie voor de Urban Scene.

De aanvaarde amendementen en moties bij het besluit om het Design Museum te verhuizen, gingen over het realiseren van de nieuwe centrumgarage op, onder of naast het museum, een permanente plek voor jonge lokale doeners en cultuurmakers, circulair en biobased bouwen en wonen met aanvullende voorzieningen als een belangrijk programmaonderdeel om mee te nemen in de verdere ontwikkeling van de Citadelpoort. Uw raad pleitte verder voor een goed sociaal plan voor de huidige bewoners.



De amendementen zijn onderdeel van de besluitvorming en maken daarmee automatisch integraal onderdeel uit van de opgave van de gebiedsontwikkeling. Hieronder gaan we in op de moties per thema.

Programma urban scene, kleine initiatieven en jonge lokale doeners en cultuurmakers

De moties [Permanente locatie "Urban scene"](#), [Behoud kleine initiatieven tijdens en na realisatie](#) en [Lokale makers én het Design Museum](#) hebben gemeen dat uw raad het college verzoekt om een plek te vinden voor specifieke doelgroepen als onderdeel van het niet-wonen programma. Voor de Bossche Stadsdelta wordt uitgegaan van 45.000 m² bruto vloeroppervlakte (bvo) niet-wonen programma dat over de noord- en zuidoever verdeeld wordt. De helft van dit programma heeft een niet-commercieel karakter. In de omschrijving van de diverse programma's waarmee we het niet-wonen programma in de Rapportage Haalbaarheidsanalyse nader duiden is volop ruimte opgenomen voor de beoogde doelgroepen uit de moties. Het creëren van ruimte voor (jonge) cultuurmakers geeft ook mede invulling aan de ambitie van culturele aanjaagplek. Met de urban scene zijn we reeds in overleg over de realisatie van een permanente urban locatie. Daarbij is het deelgebied Tramkade de voor de hand liggende locatie. Binnen het Design en Maak programma is ruimte voor diverse doeners en (cultuur)makers. We stellen een kwartiermaker aan wiens rol het is om het gesprek aan te gaan en ook als aanspreekpunt te fungeren voor initiatiefnemers waaronder met name ook de bestaande kleine initiatieven. Zie ook het onderdeel 'Kwartiermaker' onder paragraaf Participatie en communicatie.

Inpassing panden Havendijk 14 t/m 18

Uw raad heeft met de Motie [Integreren van panden Havendijk 14 t/m 18 in plan 'Bossche Stadsdelta'](#) aandacht gevraagd voor het beschermen, behouden en inpassen van de panden Havendijk 14 t/m 18 in de gebiedsontwikkeling. In de haalbaarheidsfase is een waardestellend bouwhistorisch onderzoek uitgevoerd naar de panden Havendijk 13-18 en Buitendijk 5-6. Op basis hiervan willen wij de panden Havendijk 14 t/m 18 en Buitendijk 5-6 behouden en meenemen in de verdere uitwerking. De panden zijn particulier eigendom. Bij de uitwerking in het Ontwikkelplan kijken we in samenspraak met eigenaar naar de wijze van inpassing.

Bereikbaarheid



Met de motie [Bereikbaarheid culturele instellingen](#) heeft uw raad het college verzocht om bij de verdere uitwerking van de plannen voldoende rekening te houden met de bereikbaarheid van en de parkeergelegenheid voor de culturele instellingen in de Bossche Stadsdelta. En om tot een mobiliteitsplan te komen met Verkadefabriek en Willem Twee zodat zij ook op dit punt naar het Gebiedsperspectief kunnen toegroeien. Ten slotte was uw verzoek om werk te (blijven) maken van een toekomstige verbinding in de richting van het te ontwikkelen cultuurplein vanuit EKP-Zuid.

De uitwerking van een duurzaam mobiliteitsplan, in samenhang met de parkeeropgave, is onderdeel van het Ontwikkelplan. Uiteraard betrekken wij belanghebbenden hierbij, waaronder met name ook Verkadefabriek en Willem Twee (zie ook onder 1c).

Daarnaast stellen wij uw raad voor om het project 'Verbinding over spoor' met de voorjaarsnota 2024 aan te dragen als nieuw project in het Structuurfonds (zie ook toelichting onder besluitpunt en argument 3).

Zowel in het kader van de Lage Diezebrug als bij de besluitvorming voor de Kanaalboulevard, fase 2 en 3 heeft uw raad moties ([Verminderen autoverkeersbewegingen over de Diezebrug](#) en [Onderzoek "weren doorgaand verkeer op binnenstadsring"](#)) aangenomen gericht op het reduceren van de verkeersintensiteit op de binnenstadsring en over de Lage Diezebrug door ingrepen in de verkeerscirculatie. Deze ingrepen kunnen zowel binnen het gebied als erbuiten plaatsvinden om het doorgaand gemotoriseerd verkeer te beperken en ook het bestemmingsverkeer zoveel als mogelijk aan de rand van het gebied op te vangen. Wij hebben uw raad reeds toegezegd dat wij in het kader van het project Lage Diezebrug de mogelijkheden in beeld brengen voor een nadrukkelijker routing van het verkeer op de noord-zuid relatie via de Nelson Mandelalaan en de Magistratenlaan. Gezien de relatie van het onderzoek met de binnenstadsring, de ontwikkelingen in de spoorzone, de stationsontwikkeling en de plannen voor een autoluwere binnenstad is het op dit moment in het kader van de afronding haalbaarheidsfase BSD nog niet mogelijk hierover uitspraken te doen. Uw raad wordt daarover ook geïnformeerd, maar de uitkomsten daarvan zullen in 2023 nog niet beschikbaar zijn.

Participatie



In de motie [Participatie bij planvorming van de Bossche Stadsdelta, Spoorzone en ander grootschalige gebiedsontwikkelingen](#) heeft uw raad onder andere gevraagd om de huidige stakeholders in de vervolgfase te laten participeren in de planvorming in de Bossche Stadsdelta. Voor de Bossche Stadsdelta zijn we in de aanloop naar het Gebiedsperspectief gestart met een zeer uitgebreid en innovatief participatietraject met de hele stad. Vervolgens was de participatie in de haalbaarheidsfase vooral gericht op interactie met specifieke stakeholders. Het vervolg, de fase waarin we de plannen verder kunnen gaan uitwerken, pakken we ook weer participatief op, waarbij we voortborduren op de betrokkenheid en het enthousiasme dat tijdens de eerdere participatieronde is ontstaan. In de paragraaf Participatie en Communicatie staat dit nader toegelicht.

Uitwerking deelgebied Citadelpoort

Bij de vaststelling van het Gebiedsperspectief Bossche Stadsdelta is het duurzaam en circulair bouwen bij de Bossche Stadsdelta expliciet onderdeel van de besluitvorming geworden. Vervolgens heeft uw raad met de motie [Circulair en biobased bouwen van het nieuwe Design Museum](#) het college verzocht om bij de herhuisvesting van het Design Museum 'duurzaam' te lezen als aantoonbaar 'biobased en circulair'. Dit wordt meegenomen als onderdeel van de uitwerking in het gebiedspaspoort voor deelgebied Citadelpoort.

Uw raad heeft met de motie [Citadelhof: 185 woningen en meer...](#) gevraagd om ten behoeve van de planstudie en voorlopig ontwerp Design Museum eerst een stedenbouwkundig plan te ontwerpen voor deelgebied Citadelhof (inmiddels genaamd Citadelpoort), waarin wordt opgenomen een substantieel woningprogramma (voor dit deelgebied indicatief geraamd op 185, met in de hele Bossche Stadsdelta indicatief geraamd 30% sociale huur), aanvullende voorzieningen op het vlak van cultuur/werk/horeca, parkeergarage, evenementenplein, het erfgoed waaronder het zichtbaar maken van het ravelijn; en dit stedenbouwkundig plan zo spoedig mogelijk aan de raad voor te leggen.

Ook dit verzoek nemen we mee in de uitwerking van het gebiedspaspoort voor deelgebied Citadelpoort. De gevraagde aanpak sluit aan op de ontwikkelstrategie en deze stedenbouwkundige uitwerking kan naar verwachting in 2024 aan uw raad worden voorgelegd.



Daarnaast wordt het verzoek van uw motie [Sociaal plan voor herhuisvesting bewoners Citadelhof](#) om in samenspraak met de bewoners en woningcorporatie Brabant Wonen te zorgen voor een sociaal plan opgepakt bij de uitwerking van het plan voor deelgebied Citadelpoort. In vervolg op de besluitvorming rond het Design Museum heeft de portefeuillehouder een bezoek gebracht aan en gesprekken gevoerd met enkele bewoners. Aansluitend is ook BrabantWonen in gesprek gegaan met de individuele bewoners. Inmiddels zijn vrijwel alle gesprekken afgerond en kan de toegezegde openbare inloopavond voor alle omwonenden worden ingepland. Met de start van de stedenbouwkundige uitwerking start ook het participatietraject voor het deelgebied Citadelpoort. Vanuit de gemeente is er nauw contact met BrabantWonen als eigenaar van de woningen van het Citadelhofje. Gezamenlijk wordt afgestemd hoe de bewoners in dit traject zorgvuldig worden betrokken. Op het moment dat sloop definitief de koers blijkt te zijn, is het aan BrabantWonen om een sloopbesluit te nemen (dat uiteraard aan alle procedure- en zorgvuldigheidsvereisten moet voldoen). Het opstellen van een goed sociaal plan maakt vervolgens standaard onderdeel uit van de vervolprocedure. Daarbij krijgen bewoners alle ruimte om hun voorkeuren aan te geven (bijvoorbeeld indien zij in de omgeving willen blijven wonen) en krijgen zij ook voorrang bij woningtoewijzing.



Kanttekeningen en risico's

1. De doorlooptijd van de gebiedsontwikkeling

De doorlooptijd van de totale gebiedsontwikkeling wordt voornamelijk ingeschat op 10-15 jaar. Bij toenemende doorlooptijd neemt ook de onzekerheidsfactor toe, resulterend in toenemend risico voor zowel financiën als de planning. Er wordt ingezet op een gefaseerde ontwikkeling van deelgebieden. Dit brengt risico's vanuit de marktwerking met zich mee aan de kant van zowel de kosten als de opbrengsten. Deze risico's kunnen overigens zowel een positief als een negatief effect hebben op het uiteindelijke financiële resultaat. De risico's worden groter naarmate de gemeente een actieve rol pakt. Daarnaast wordt het tempo van de ontwikkeling ook bepaald door marktpartijen. Zij zullen (in samenwerking) ook deelgebieden ontwikkelen.



2. Samenwerking met en grondposities van (ontwikkende) partijen

Samenwerking met (ontwikkende) partijen biedt kansen. Gebruikmaken van de kennis en ervaringen vanuit de markt, kan voordelen bieden aan de factoren geld, tijd en kwaliteit. In de fase van het Ontwikkelplan zal deze samenwerking vorm krijgen, door een interactief proces, waarin we elkaars kennis en inventiviteit optimaal benutten. Dit vormt ook een belangrijk onderdeel van het participatief proces met alle betrokkenen. Samenwerking brengt evenwel ook afhankelijkheid van partijen en daarmee onzekerheid met zich mee. Om deze afhankelijkheid te beperken wordt ingezet op een gefaseerde ontwikkeling in deelgebieden, waarbij de gemeente een actieve rol pakt als zij de gronden (grotendeels) in bezit heeft en een meer faciliterende en randvoorwaardenstellende rol als het grondbezit bij marktpartijen ligt. Dit betekent dus zeker niet dat gemeente en ontwikkelende partijen geheel onafhankelijk van elkaar zijn. Het blijft namelijk één gebiedsontwikkeling, waarbij de te ontwikkelen deelgebieden een profijtelijke relatie hebben op programmatische onderdelen, zoals een parkeergarage. Daar de diverse deelgebieden een andere fasering zullen hebben, is kostenverhaal een belangrijk aspect om in ogenschouw te houden.

De potentieel ontwikkelende partijen met een grondpositie binnen het gebied, hebben in de periodiek gevoerde overleggen aangegeven een transformatie van hun gronden te voorzien. Echter, zo blijkt uit de inhoud van de zienswijzen op het ontwerpbestemmingsplan Lage Diezebrug, zijn er nog verschillen inzicht op welke wijze dit vorm zou moeten krijgen. In de fase van het Ontwikkelplan wordt daar verder op ingezet. Daarbij speelt ook mee dat de voor de noordelijke aanlanding van de Lage Diezebrug benodigde gronden nog niet zijn verkregen. We willen in de planstudiefase van de Lage Diezebrug risico's met betrekking tot het bestemmingsplan, welstand, toekomstig benodigde vergunningen, grondpositie, investeringskosten en marktwerking aan de voorkant zoveel als mogelijk proberen weg te nemen of in te perken. Dit vergt dus extra tijd in de voorbereiding, waardoor de eerder aangehouden planning voor de Lage Diezebrug met 6-12 maanden zal uitlopen.

Met de private partijen zal niet alleen over de inhoud van het plan worden gecommuniceerd. De overleggen zullen mede betrekking hebben op het maken van formele samenwerkingsafspraken/contracten.

3. Programma betaalbaar wonen komt in huidige (snel wijzigende) marktsituatie onder druk



Vanuit het Bestuursakkoord 2022-2026 is ingezet op een sterker accent op middenhuur en betaalbare koop. De financiële haalbaarheid van het realiseren van deze categorie is de afgelopen tijd (verder) onder druk komen te staan.

Dit komt onder meer door:

- de bouwkostenstijgingen (en de onzekerheid over toekomstige kostenstijgingen);
- de aangekondigde regulering van de huurprijzen voor een deel van de woningmarkt dat tot op heden geliberaliseerd is;
- de dure parkeeroplossingen bij binnenstedelijke bouwlocaties;
- de dalende vrij op naam prijzen.

Dit zorgt ervoor dat verwacht mag worden dat het opbrengstpotentieel daalt en de financiële haalbaarheid onder druk komt te staan. Marktpartijen geven ook aan dat het realiseren van 70% betaalbaar wonen nauwelijks financieel haalbaar te maken is. Wij spannen ons in om deze marktpartijen (ontwikkelaars) uit te dagen om creatieve nieuwe concepten te realiseren om de opgave voor realisatie van betaalbare woningen met beide handen aan te grijpen. Voor het realiseren van de ambitie, is het noodzakelijk dat woningcorporaties een actieve rol spelen in het realiseren van middenhuur. Boven op de sociale huur opgave. Het is nog onduidelijk hoeveel ruimte corporaties daadwerkelijk hebben om middenhuurwoningen te realiseren (hier en elders in de stad). Voor het realiseren van onze ambities zal de ruimte van woningcorporaties om middenhuur te realiseren door het rijk vergroot moeten worden. Dat kan het Rijk bijvoorbeeld doen door de DAEB-grens te verhogen. Dit is ook inzet van onze lobby.

4. De bovengemiddelde complexiteit van de opgave

De Bossche Stadsdelta is een bovengemiddeld complexe gebiedsontwikkeling om meerdere redenen:

- Hier komen veel ambities, functies en belangen samen. Door de centrum stedelijke mix van functies is het spectrum aan stakeholders erg breed. Dit maakt een brede participatieaanpak en een integrale belangenafweging noodzakelijk.
- Het betreft een voormalig industrieel complex (en deels vuilstort), tevens centrum stedelijk gebied, dat wordt begrensd en doorsneden door water, spoor en infrastructuur. Dat maakt de plek enerzijds uniek, maar maakt de gebiedsontwikkeling tegelijk ook bovengemiddeld complex.
- Vanuit de ambities die hier samenkomen heeft en houdt de gebiedsontwikkeling prominent de politiek-



bestuurlijke aandacht. Het risico bestaat dat stapeling van wensen en ambities de opgave onder druk zet. Het bestuursakkoord alsmede de diverse aangenomen moties en amendementen hebben tussentijds geleid tot aanpassing van de scope van de opgave in aanvulling op, dan wel in afwijking van het Gebiedsperspectief. Deze breedte en complexiteit maakt de gebiedsontwikkeling kwetsbaar voor discussies/trajecten van diverse aard, waardoor de voortgang onder druk kan komen te staan. We zetten omgevingsmanagement in om hierop waar mogelijk te anticiperen.

5. Projecten 'Compensatie van de parkeerplaatsen van de Tolbruggarage' en 'Verbinding over spoor' aandragen voor het Structuurfonds

De ambitie om een maximaal verblijfsklimaat van de openbare ruimte te realiseren om ontmoeting mogelijk te maken en te stimuleren, wordt ondersteund door de inzet van een duurzaam mobiliteitssysteem met focus op fiets en lopen. Zoals opgenomen in het Bestuursakkoord 2022-2026, werken we, op weg naar het autolouwer maken van de binnenstad, aan passende maatregelen per gebied. We hanteren daartoe al een lage parkeernormering in combinatie met reductiefactoren conform de Nota Parkeernormering 2021. Daarnaast willen we het parkeren op straat minimaliseren (mogelijk blijven onder meer gehandicaptenparkeerplaatsen op straat noodzakelijk) en verplaatsen naar de bestaande en nieuw te realiseren parkeergarages, die gelegen zijn aan de randen van de Brede Binnenstad. Door deze 'verplaatsing' ontstaat ook de benodigde ruimte om de gewenste verblijfskwaliteit vorm te geven; denk aan ruimte voor groen, spelen en ontmoeten.

Bij [amendement](#) heeft uw raad besloten om bij de verdere stedenbouwkundige uitwerking van de Bossche Stadsdelta de mogelijkheid te onderzoeken het Design Museum te combineren met de daar te ontwikkelen parkeergarage, zoals afgesproken in het bestuursakkoord 2022-2026. Ter uitvoering van dit amendement is een voorbereidingskrediet benodigd voor het uitvoeren van werkzaamheden en het verrichten van noodzakelijke onderzoeken. Wij willen u daarom met de behandeling van de Voorjaarsnota een voorstel doen om dit project, vooruitlopend op de begrotingsbehandeling 2024, definitief op het Structuurfonds op te nemen. Dit is enigszins in afwijking op de normale procedure, waarbij het opvoeren van een nieuw project op het structuurfonds plaatsvindt bij de begroting. Dit is in onze



ogen te rechtvaardigen uit het oogpunt van de wens van uw raad uit bovengenoemd amendement. Om hier voortvarend mee aan de slag te gaan, zullen wij uw raad op dat moment ook vragen om het benodigde voorbereidingskrediet.

Verder is het om de Noordelijke Spoorzone op een goede manier te ontwikkelen zeer wenselijk om een nieuwe verbinding over het spoor te realiseren ter hoogte van het Innovatie Kwartier Den Bosch (westzijde spoor) en de Bossche Stadsdelta (oostzijde spoor). Hiervoor hebben we twee belangrijke redenen:

1. Optimaal verbinden voor langzaam verkeer van de projecten binnen de Noordelijke Spoorzone aan weerszijde van het spoor en de verbinding van het gebied met de rest van de stad.
2. Te komen tot een optimale parkeerverdeling binnen het gebied.

Ad. 1. Een belangrijke doelstelling is het verminderen van de barrière werking van het spoor. Het spoor doorsnijdt de Brede binnenstad en dat maakt dat loop- en fietsafstanden tussen bestemmingen lang zijn. Dat geldt met name voor het gebied ten noorden van het station. Binnen de gebiedsontwikkelingen in de Noordelijke Spoorzone wordt uitgegaan van een functiemix in een stedelijke dichtheid. Een extra langzaam verkeers-verbinding levert een positieve bijdrage aan de kruisbestuiving tussen die gebieden en zorgt ervoor dat investeringen maximaal renderen en worden toekomstige investeringen gefaciliteerd.

Ad. 2. We creëren in het Innovatie Kwartier (in de zone lang het spoor) een bovenwijkse centrale parkeervoorziening met extra wijkvoorzieningen waaronder deelmobiliteit: een zogenaamde 'mobility-hub'. Om deze ook te kunnen koppelen aan het nieuwe programma in de Bossche Stadsdelta (gelegen aan de oostzijde van het spoor) is een nieuwe verbinding over het spoor noodzakelijk welke een groene en directe langzaam verkeersverbinding tussen de mobility-hub en de nieuw te bouwen functies aan de andere kant van het spoor vormt. Hiermee kan de openbare ruimte vrij van parkeren worden ingericht.

De verbinding over het spoor maakt deel uit van de businesscase in het kader van het programma NOVEX. De ambities voor de Bossche Stadsdelta, in samenhang met de andere gebiedsontwikkelingen in de Spoorzone, worden op rijksniveau ook gezien en erkend, resulterend in de toekenning van een NOVEX-bijdrage van € 96,1 mln. Specifiek voor



de Bossche Stadsdelta betekent het dat we voor deze verbinding, gecombineerd met de mobilityhub aan de westzijde van het Spoor, als cofinanciering middelen toegekend hebben gekregen. Dit betekent dat de gemeente ook zelf middelen moet vrijmaken ter dekking.

Dat is de reden dat het project 'Verbinding over spoor' met de voorjaarsnota 2024 wordt aangedragen als nieuw project in het Structuurfonds, waarna met de begrotingsbehandeling 2024 definitief door uw raad beslist wordt om het project al dan niet op te nemen in het Structuurfonds.



Financiën

Voor de ontwikkeling van de Bossche Stadsdelta geldt het uitgangspunt, dat minimaal gekomen moet worden tot een sluitende gemeentelijke grondexploitatie. Op basis van de op dit moment vergaarde kennis, het verrichte onderzoek en de gedane analyse menen wij een volgende stap in de gebiedsontwikkeling te kunnen gaan zetten. Bij de analyse of aan een sluitende grondexploitatie kan worden voldaan, is uitgegaan van het programma van het Gebiedsperspectief dat is geoptimaliseerd op basis van de aangepaste Ruimtelijke Structuurkaart zoals opgenomen in de Rapportage Haalbaarheidsanalyse Bossche Stadsdelta, die als bijlage 1 bij dit raadsvoorstel is opgenomen. Voorts heeft de analyse plaatsgevonden op basis van een woningbouwmix die passend is binnen het Bestuursakkoord 2022-2026. Bij de verdere uitwerking van het plan in de komende fase zullen ook de financiële strategie en de ontwikkelstrategie nader uitgewerkt worden en zal de financiële haalbaarheid doorlopend aandacht behouden tot aan het moment van het openen van de eerste grondexploitatie(s) per deelgebied. De benodigde werkzaamheden ten behoeve van de planvorming zullen deze fase middels het voorbereidingskrediet gefinancierd worden.

Relatie met ontwikkelstrategie

Willen we tot een (financieel) haalbaar plan komen, dan vergt dit een samenwerking met de huidige grondeigenaren. De gemeente pakt een actieve rol als zij de gronden (grotendeels) in bezit heeft en een meer faciliterende en randvoorwaardenstellende rol als het grondbezit bij marktpartijen ligt.



In deze laatstgenoemde gebieden voeren de marktpartijen zelfstandig de grondexploitatie en zal de gemeente haar kosten verhalen (plankosten, kosten parkeervoorzieningen, aanpassingen openbaar gebied, planschade en bovenwijkse kosten). Er wordt daarmee ingezet op een gefaseerde ontwikkeling in deelgebieden. Naar verwachting zal de totale ontwikkeling 10-15 jaren bedragen. Bij de uitwerking van de financiële strategie zal de toerekening van kosten aan deelplannen nader worden uitgewerkt en geborgd.

Om de samenhang en relatie tussen deelgebieden te waarborgen, wordt in de komende fase een Ontwikkelplan voorbereid. In het Ontwikkelplan worden kaders opgenomen met betrekking tot onder meer kwaliteit, programma en ruimtelijke invulling. De in het Ontwikkelplan vast te leggen ruimtelijke kaders sturen op hoofdlijnen en zullen een bepaalde mate van flexibiliteit hebben om de kennis, creativiteit en inventiviteit van de markt te benutten. We beogen het Ontwikkelplan in Q1 2024 aan uw raad ter vaststelling voor te leggen.

Vanuit gemeentelijk perspectief wordt in ieder geval gestart met een gedetailleerdere massastudie en voorts een stedenbouwkundige uitwerking voor de deelgebieden Citadelpoort en de Tramkade. Beide deelgebieden zijn geheel of grotendeels ons eigendom en daar willen we dus zelf de regie op voeren. Daarnaast willen we in deelgebied Citadelpoort graag tempo maken in de woningbouwproductie, met de realisatie van het Design Museum en met de gewenste compensatie van de Tolbruggarage. Het aflopen van het 10-jarig experiment Tramkade in augustus 2025 is een extra aanleiding om ook voor dit deelgebied tempo te maken. De stedenbouwkundige uitwerking willen wij tezamen met het Ontwikkelplan te zijner tijd aan uw raad voorleggen.

Voor een aantal gebouwen wordt ingezet op inpassing en behoud. Het betreft onder andere de roeivereniging, de panden Havendijk 14-18 en Buitendijk 5-6, de moskee en de Verkadefabriek. Natuurlijk zullen de bestaande monumenten (Molengebouw, IJzergieterij, de Citadel en het tankstationnetje aan de Citadellaan) ook behouden blijven. Voorts wordt ook ingezet op het (gedeeltelijk) behoud van vastgoed op het terrein van de voormalige mengvoederfabriek. Om te bepalen voor welke gebouwen/gebouwdelen behoud en herontwikkeling kansrijk is, wordt allereerst nog een waardestellend bouwhistorisch en een bouwkundig onderzoek verricht. In het Ontwikkelplan zal dit meegenomen worden.

De opstalexploitatie die samenhangt met de inpassing van dit industrieel erfgoed valt buiten de scope van de grondexploitatie, maar verdient nadere aandacht bij de uitwerking van de ontwikkelstrategie.



Bijdragen en subsidies van derden

Na een succesvolle lobby op basis van de gepresenteerde ambities voor de Bossche Stadsdelta en andere gebiedsontwikkelingen in de stad, heeft het Rijk middels het 'programma NOVEX' financiële middelen toegekend aan de gemeente 's-Hertogenbosch. Deze middelen kunnen deels worden ingezet voor het project Bossche Stadsdelta. Zo zijn er middelen toegekend voor de onrendabele top parkeren en infra binnen de gebiedsontwikkeling. Er zal blijvend gezocht worden naar andere bijdragen en subsidies. Hierbij kan onder andere gedacht worden aan de Woningbouwimpuls (WBI).

Bijdragen vanuit het structuurfonds

Indien en voor zover investeringen niet of slechts ten dele zijn toe te schrijven aan de Bossche Stadsdelta zullen andere gemeentelijke financieringsbronnen (o.a. Structuurfonds) ingezet moeten worden (zoals voor Lage Diezebrug, de compensatie van de Tolbruggarage en een verbinding over het spoor). Voor wat de in het gebied te realiseren parkeergarage (de centrumgarage waarin ook de Tolbruggarage gecompenseerd zal worden) betreft geldt dat in de begroting 2023 reeds is aangegeven dat hier een raadsvoorstel voor moet komen. De 'Verbinding over spoor' dient bij de voorjaarsnota 2024 te worden aangedragen als nieuw project voor het Structuurfonds. Dit project biedt de mogelijkheid om tot een optimale verdeling te komen van de parkeerbalans binnen de Noordelijke Spoorzone (waaronder Bossche Stadsdelta). Bij de begrotingsbehandeling 2024 wordt door uw raad beslist om het project al dan niet op te nemen in het Structuurfonds.

Aangezien het inpassen van de centrumgarage (waarin de Tolbruggarage gecompenseerd dient te worden) onderdeel uitmaakt van de stedenbouwkundige uitwerking van het deelgebied Citadelpoort verzoeken wij voor de 'Compensatie van de parkeerplaatsen van de Tolbruggarage' een voorbereidingskrediet ad € 250.000 beschikbaar te stellen. Deze voorbereidingskosten worden later opgenomen in de nog te openen (grond)exploitatie(s) voor de betreffende ontwikkellocatie.

Risico's met een financieel gevolg

Gebiedsontwikkeling gaat gepaard met risico's die een effect kunnen hebben op het financiële resultaat. Zeker op het moment dat de gemeente een actieve rol op zich neemt. De doorlooptijd van de totale gebiedsontwikkeling wordt



's-Hertogenbosch

ingeschat op 10-15 jaar. De grootste onzekerheden binnen het project zijn de aanwezige bodemvervuiling van de voormalige vuilstort, de stikstofproblematiek, de positie van de grondeigenaren, de mogelijke (voor) financiering door de gemeente van het parkeren (al dan niet in een centrale voorziening) en de macro economische marktomstandigheden waaronder de huidige ontwikkelingen op de woningmarkt (stijgende bouwkosten en dalende VON-prijzen).

www.s-hertogenbosch.nl
Correspondentie-adres: Postbus
12345
5200 GZ 's-Hertogenbosch
KvK nr 17278704



Duurzaamheid

De (hoge) ambities ten aanzien van duurzaamheid zijn reeds verwoord en vastgesteld in het Gebiedsperspectief Bossche Stadsdelta. Deze zijn sindsdien niet gewijzigd. Daarbij wordt onder andere ingezet op de waardebehoud van grondstoffen door hergebruik van industrieel erfgoed, en experimenten gericht op duurzaamheid en circulariteit (zoals bv. houtbouw). Ook een gezonde, groene en klimaatbestendige gemeente en duurzame mobiliteit zijn belangrijke thema's, waarop de koers al in het Gebiedsperspectief is bepaald.

Tijdens de haalbaarheidsfase hebben we reeds onderzoek gedaan op welke wijze we een gebieds-WKO kunnen realiseren, vanuit de in het Gebiedsperspectief verwoorde ambitie van CO2-neutrale gemeente. Daarbij is breder gekeken en ook de samenhang met de andere gebiedsontwikkelingen in de Noordelijke Spoorzone meegenomen, zodat de diverse systemen elkaar niet belemmeren en naast elkaar kunnen functioneren. De bevindingen daarvan nemen we mee in de uitwerking van het Ontwikkelplan voor het totale gebied en in de verdere uitwerking van de diverse deelgebieden. Ook aquathermie wordt op deze wijze gebied overstijgend onderzocht en vervolgens op projectniveau uitgewerkt.

Veel van het te behouden bestaande vastgoed moet in het kader van de definitieve invulling worden verduurzaamd om zo klaar gemaakt te worden voor de toekomst. Op basis van de toekomstige functie en gebruik van een gebouw, kan de duurzaamheidsaanpak het meest doeltreffend en kostenefficiënt worden ingezet. Dit hangt ook samen met de ontwikkelstrategie: het kan zijn dat die rol bij de marktpartij ligt en daarnaast nemen sommige eindgebruikers een gebouw liefst in de huidige staat over om zelf de renovatie en hieraan gekoppelde verduurzaming ter hand nemen. Dat kan voor hen immers financieel aantrekkelijker zijn dan het overnemen van een geheel gerenoveerd en verduurzaamd pand.



Participatie en communicatie

Nadat we in de aanloop naar het Gebiedsperspectief Bossche Stadsdelta een zeer uitgebreid en innovatief participatietraject met de hele stad hebben doorlopen, kenmerkt de haalbaarheidsfase zich juist door een meer gerichte interactie met specifieke stakeholders. Er is met name intensief afstemming geweest met diverse overheidspartners om helderheid te krijgen over de externe financiële bijdragen. In het kader van de verkenningen rondom het programma niet-wonen zijn gesprekken gevoerd met sleutelpersonen uit het culturele veld en met marktpartijen. En uiteraard zijn gedurende deze periode ook gesprekken gevoerd met de diverse eigenaren en andere directe stakeholders, waaronder ook de centrale spelers op de Trankade (te weten Social Label, Conceptenbouwers, Urban Scene, Verkadefabriek en ook Willem Twee).

In het kader van de gedachtenvorming rond het ravelijn als evenementenlocatie, het al dan niet doortrekken van de Aa en de invulling van deelgebied Citadelpoort (met de komst van een Design Museum, parkeergarage en aanvullend woon/werkprogramma), is ook met roeivereniging De Hertog meermaals gesproken en gezamenlijk onderzocht wat voor hen het gewenste toekomstperspectief is. Haar huidige locatie komt immers onder druk te staan door het weer zichtbaar maken van de cultuurhistorische positie van het ravelijn, de optie van het doortrekken van de Aa, alsmede een intensivering van programma en gebruik in de directe omgeving. Daarbij is reeds gezamenlijk onderzocht wat eventuele alternatieven zijn als de huidige locatie te zeer onder druk komt te staan. De voorkeur van de roeivereniging gaat uit naar blijven op de huidige locatie, in het besef dat de druk op de ruimte toeneemt en de invulling van het gebied rond het ravelijn en de roeivereniging zal gaan veranderen. Het blijven op de huidige locatie voor de roeivereniging is ook het uitgangspunt op de aangepaste Ruimtelijke Structuurkaart. In de uitwerking van deelgebied Citadelpoort vergt het een nadere ruimtelijke studie hoe alle ambities en wensen hier samen kunnen gaan.



Met het nu voorliggend besluit over de haalbaarheidsfase, is de opgave gedefinieerd en is bekend wat we willen gaan realiseren in de Bossche Stadsdelta. Nu starten we een nieuwe fase waarin we de plannen verder kunnen gaan uitwerken. Uiteraard doen we dat weer participatief. Graag willen we voortborduren op de betrokkenheid en het enthousiasme dat tijdens de eerdere participatieronde is ontstaan. Daarom starten we na ons besluit tot dit raadsvoorstel met een communicatiecampagne, om iedereen te laten weten dat de haalbaarheidsstudie is afgerond en we nu verder willen gaan met de uitwerking van de plannen voor de Bossche Stadsdelta.

In de paragraaf “Relatie met ontwikkelstrategie” staat beschreven op welke wijze we de uitwerking van de plannen voorstellen. We werken aan een Ontwikkelplan (dat de kaders aangeeft voor het hele gebied) en starten ook met de uitwerking van enkele deelgebieden. In de aanloop naar uw besluit over de haalbaarheidsfase bereiden we ons reeds voor, zodat we aansluitend op uw besluit (medio mei) kunnen starten met de actieve participatie rondom zowel de uitwerking van het ontwikkelplan, als de uitwerking van de deelgebieden.

Om daarbij tot een werkbare en voortvarende aanpak te komen in dit complexe dossier met een breed spectrum aan stakeholders, is de insteek dat we bij de uitwerking van die plannen in eerste instantie vooral met de direct relevante stakeholders/doeners om tafel gaan om tot een opzet te komen. En dat in een tweede ronde ook de bredere omgeving hierin wordt betrokken en bevroegd. Aangezien de deelgebieden sterk van elkaar verschillen, vergt dat per deelgebied een maatwerk aanpak.

Kwartiermaker

Voor het verder ontwikkelen en coördineren van het niet-wonen programma in de Bossche Stadsdelta is de rol van een externe kwartiermaker in beeld. Deze is inmiddels al bij het project betrokken en heeft reeds met diverse belangrijke stakeholders kennis gemaakt en met de partijen van de urban scene al voorbereidende gesprekken gevoerd gericht op het komen tot een permanente urban locatie. De kwartiermaker bewaakt de samenhang van het niet-wonen programma vanuit de ambities en identiteit van het gebied. Daarnaast fungeert de kwartiermaker als eerste



aanspreekpunt voor alle bestaande partijen in het gebied alsook voor alle partijen die zich willen vestigen in de Bossche Stadsdelta. Ook kan hij actief op zoek gaan naar partijen die we graag naar het gebied toe halen.

Naast het coördineren van uitvragen en selectieprocessen voor initiatieven, ondersteunt de kwartiermaker tevens bij het opstellen van businesscases en bijbehorende financieringsmogelijkheden.

Vanaf uw raadsbesluit in mei 2023 start zoals hierboven beschreven eerst een participatietraject gericht op het opstellen van het ontwikkelplan voor het hele gebied en de gebiedspaspoorten per deelgebied. Uiteraard zijn alle partijen die hieraan een actieve bijdrage kunnen leveren (en dus ook de bestaande en potentiële initiatiefnemers) welkom om hieraan mee te doen. Nadat de raad naar verwachting begin 2024 een besluit over het ontwikkelplan en de eerste gebiedspaspoorten heeft genomen, kunnen we starten met de selectieprocedure via openbare marktuitvragen.

Via een of meerdere uitvragen kunnen potentiële initiatiefnemers voor de definitieve situatie (hieronder vallen ook de partijen die nu al in het gebied zijn gevestigd) op dat moment hun plan/idee indienen. De stappen die deze potentiële initiatiefnemers in het kader van de selectie dan doorlopen zijn dan als volgt:

Potentiële initiatiefnemers:

- indiening plan/idee/visie door potentiële initiatiefnemers
- leidend tot selectie partijen uit potentiële initiatiefnemers

In samenspraak met de geselecteerde initiatiefnemers:

- uitwerken van de businesscases
- leidend tot het beoordelen van businesscases

Op basis van passende businesscase worden initiatiefnemers nu deelnemers:

- opstellen van een realisatieplan
- aanvragen van een omgevingsvergunning
- leidend tot definitieve toewijzing ruimte/pand



De kwartiermaker verkent ook de mogelijkheden van een toekomstige gebiedsorganisatie gericht op de regie, borging en monitoring van het niet-wonen programma en de bijbehorende onderdelen, zoals doorstroming, invulling van de plinten, huurdifferentiatie en maatschappelijke betrokkenheid van de geselecteerde initiatieven.

Omgevingsmanagement

Aangezien op deze prominente locatie in de stad een veelheid aan functies en ambities samenkomt, is er sprake van een breed palet aan belanghebbenden met uiteenlopende belangen. Gezien deze complexiteit bezien we momenteel op welke wijze we hiertoe met omgevingsmanagement kunnen zorgen dat alle belangen en belanghebbenden op een zorgvuldige manier worden meegenomen. Op het moment van opstellen van dit voorstel is die aanpak nog in voorbereiding.

Tot slot melden we dat we vanuit het projectteam een ruimte op de Tramkade in gebruik gaan nemen als werkplek, gespreks- en ontmoetingsruimte vanuit het project Bossche Stadsdelta. Het wordt de uitvalsbasis van de kwartiermaker, waar ook bijeenkomsten en gesprekken met potentiële initiatiefnemers kunnen plaatsvinden. Ook is de gedachte deze ruimte breder in te zetten ten behoeve van activiteiten die de gebiedsontwikkeling ondersteunen, hetzij door de gemeente, hetzij door andere partijen. Het wordt zo een soort van living lab voor de gebiedsontwikkeling.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van 's-Hertogenbosch,

De gemeentesecretaris,

drs. B. van der Ploeg

De burgemeester,

drs. J.M.L.N. Mikkers



's-Hertogenbosch



Bijlagen

1. Rapportage Haalbaarheidsanalyse Gebiedsperspectief Bossche Stadsdelta

Registratienummer	14866799
Bevoegdheid raad	kaderstellend
Portefeuillehouder	M.J.J. van der Geld
Commissie	Omgeving: 18 april 2023
Sector/Afdeling	SO/PROGRAMMAS & PROJECTEN
Inlichtingen	M. Pullens of J. van Heumen m.pullens@s-hertogenbosch.nl of j.vanheumen@s-hertogenbosch.nl

www.s-hertogenbosch.nl
Correspondentie-adres: Postbus
12345
5200 GZ 's-Hertogenbosch
KvK nr 17278704



Besluit van de raad

Registratienummer 14866799

Raadsvergadering 9 mei 2023

Onderwerp Afronden haalbaarheidsfase Bossche Stadsdelta; de stap naar duurzame verstedelijking

De gemeenteraad van 's-Hertogenbosch,
gezien het voorstel van college van 21 maart 2023

besluit:

1. Akkoord te gaan met de resultaten van de haalbaarheidsfase en de hieruit voortvloeiende verfijningen van het Gebiedsperspectief Bossche Stadsdelta zoals verwoord in de Rapportage Haalbaarheidsanalyse Gebiedsvisie Bossche Stadsdelta zoals opgenomen in bijlage 1 en ruimtelijk vertaald in de daarin opgenomen aangepaste Ruimtelijke Structuurkaart, waarbij de belangrijkste aspecten zijn:
 - a. een verdere verdichting van het programma, resulterend in 1.600 – 1.700 woningen, waarbij aangesloten wordt bij de programmamix uit het bestuursakkoord 2022-2026, uitgaande van minimaal 30% sociale huur, minimaal 40% middenhuur/betaalbare koop en maximaal 30% vrije sector;



- b. de omvang van het niet-wonen programma uit het Gebiedsperspectief blijft circa 45.000 m2 niet-wonen programma, waarvan ongeveer de helft niet-commercieel. Daarbij te streven naar een 50-50 verdeling over de Bossche Stadsdelta aan de zuidzijde en de noordzijde van de Dieze;
- c. vanuit de gewenste maximale ruimte voor en verblijfskwaliteit van de openbare ruimte inzetten op een duurzaam mobiliteitssysteem met focus op fiets en lopen, waarbij het parkeren voor bewoners en bezoekers niet op straat, maar in parkeergarages wordt opgevangen;
- d. vanuit de gewenste aantrekkelijke groen-blauwe en gezonde leefomgeving in het hart van het gebied een oeverpark te realiseren, waarbij een ecologische groene zone ruimte laat voor het mogelijk op termijn doortrekken van de Aa;
- e. het industrieel erfgoed op en rond de Tramkade te benaderen als breder ensemble dat het verhaal van de industriële geschiedenis vertelt, en hiermee samenhangend meer ruimte vrij te spelen voor initiatieven in het kader van de urban playground;
- f. inzetten op het toepassen van bodemenergie in de vorm van een collectief open bodemenergiesysteem.

Aldus besloten in de openbare vergadering van de gemeenteraad van 's-Hertogenbosch van 9 mei 2023.

De gemeenteraad van 's-Hertogenbosch,

De Griffier,

De voorzitter,

drs. W.G. Amesz

drs. J.M.L.N. Mikkers



's-Hertogenbosch

www.s-hertogenbosch.nl
Correspondentie-adres: Postbus
12345
5200 GZ 's-Hertogenbosch
KvK nr 17278704