

Raadsvoorstel

Agendanr. :
Reg.nr. : 4544442
B&W verg. : 17 juni 2015
Commissie : ROB
Cie_verg. : 30 juni 2015
Raadsverg. : 14 juli 2015

Onderwerp: Transferium Willemspoort

1) Status

Op grond van uw bevoegdheid kaders voor beleid op hoofdlijnen te stellen, bieden wij u ter vaststelling deze nota over Transferium Willemspoort aan

2) Samenvatting

Wij hebben u in september 2014 een raadsinformatiebrief gestuurd over de ontwikkelingen rond het Transferium Willemspoort. Kern daarvan was dat de oorspronkelijk geplande oplossing, een gebouw gekoppeld aan de personeelsgarage van het JBZ, zoveel problemen met zich mee brengt dat wij niet kunnen instaan voor een goede afloop van het project op technische, functionele, operationele en financiële aspecten.

Inmiddels zijn wij zover dat wij u willen voorstellen het transferium op een andere locatie te gaan realiseren. Daarvoor hebben wij kaders ontwikkeld waarvan wij u in dit raadsvoorstel vragen deze vast te stellen. Vertrekpunt is het door de raad vastgesteld ruimtelijke kader in juni 2009. Essentiele kaders zijn dat wij willen vasthouden aan de nabijheid van het JBZ en aan een locatie die uitstekend bereikbaar is op stedelijk niveau, met name vanuit het zuiden en westen. Daarbij is ook leidend de door u op 16 oktober 2014 aangenomen motie en de daaraan gekoppelde bestuurlijke toezegging dat de volkstuinvereniging De Honderd Morgen niet hoeft te verhuizen. Binnen die meegegeven kaders hebben wij gezocht naar mogelijkheden voor het transferium. Die zoektocht leidt vervolgens naar een kansrijk alternatief op de voormalige stadskwekerij aan de Deutersestraat waarvoor wij ruimtelijke uitgangspunten hebben ontwikkeld. De locatie is onder andere getoetst op normen voor luchtkwaliteit. De conclusie is dat ruimschoots binnen de normen wordt gebleven.

Wanneer u instemt met dit voorstel komen wij op korte termijn bij u terug met een kredietaanvraag voor de realisatie van het transferium. Onze intentie is om medio 2016 te starten met de bouw, oplevering is dan mogelijk in de loop van 2017.

3) Voorstel

Bijgaand raadsbesluit vaststellen waarin wordt gevraagd om te besluiten tot:

1. Het vaststellen van de kaders voor de realisatie van een transferium Willemspoort.
 - 1.1 ligging in de directe nabijheid van Randweg en Vlijmensweg
 - 1.2 Omvang van 1100 parkeerplaatsen
 - 1.3 Uitwisseling mogelijk tussen personeelsgarage JBZ en transferium
 - 1.4 Goede bereikbaarheid, hoogwaardig natransport, comfortabel en gastvrij

- 1.5 Handhaven locatie volkstuinvereniging De Honderd Morgen
- 1.6 Passend binnen financiële mogelijkheden en welstandscriteria
- 1.7 Rekening houdend met planning Willemspoort woningbouw
- 1.8 Het bieden van parkeercapaciteit voor oplossing parkeerdruk in West
2. Het verder uitwerken van het gepresenteerde kansrijke alternatief op het terrein van de Voormalige stadskwekerij
3. Het beschikbaar stellen van een aanvullend voorbereidingskrediet van € 300.000 en de begroting 2015 dienovereenkomstig te wijzigen

Steller : Buitink/Cuijpers/VanWaes
Tel. : 6155615
E-mail : j.buitink@s-hertogenbosch.nl

1. In- en aanleiding

Wij hebben u in september 2014 een raadsinformatiebrief gestuurd over de ontwikkelingen rond het Transferium Willemspoort. U kunt die terugvinden bij de agendastukken voor de raad van 4 november 2014, registratienummer 3979903. Kern daarvan was dat de oorspronkelijk geplande oplossing, een boven de openbare weg gebouwde parkeergarage gekoppeld aan de personeelsgarage van het JBZ, zoveel problemen met zich mee brengt dat wij niet kunnen instaan voor een goede afloop van het project op technische, functionele, operationele en financiële aspecten.

Wij hebben u toen aangegeven het project on hold te zetten. Inmiddels zijn we zover dat wij u willen voorstellen van het oorspronkelijke project af te zien en vragen wij u kaders vast te stellen voor verplaatsing van het transferium.

In de raadsvergadering van 16 oktober 2014 heeft u een motie van De Bossche Groenen aangenomen waarvan het dictum luidde:

“Het zoeken naar alternatieve locaties voor het transferium Willemspoort ter hand te nemen nadat een nieuw ruimtelijke kader door uw raad is vastgesteld”.

Namens het college is toegezegd dat de volkstuinvereniging De Honderd Morgen gespaard zal worden.

Met die toezegging is al richting gegeven aan een mogelijk alternatief. In dit raadsvoorstel stellen wij u voor dat nieuwe kader vast te stellen.

In dit raadsvoorstel willen wij achtereenvolgens ingaan op

- De besluitgeschiedenis en het beleidskader en stand van zaken rond transferia
- De problematiek rond het oorspronkelijke plan
- De kaders voor een alternatief
- De onderzochte alternatieven
- Een kansrijk alternatief
- De financiën, communicatie en vervolgaanpak

2. Besluitgeschiedenis en het algemene beleidskader rond transferia

Het transferium Willemspoort betreft een doorontwikkeling van het meest succesvolle transferium van onze stad: Transferium Vlijmenseweg. Dit transferium heeft momenteel circa 550 plaatsen en is gelegen aan de Vlijmenseweg tussen het Koning Willem I college en het JBZ.

Al bij de planvorming van Willemspoort (het gebied gelegen tussen het Koning Willem I college en het JBZ) in 2006, is rekening gehouden met de realisatie van een nieuw transferium aan de Vlijmenseweg. Destijds was het plan om het transferium te combineren met het parkeren voor de functies in Willemspoort.

Bij de verdere uitwerking van het plan voor Willemspoort bleek dat de gewenste combinatie van parkeren onvoldoende mogelijk was. Daarop is door uw raad besloten om het transferium Willemspoort te verplaatsen naar een locatie naast de personeelsgarage van het JBZ aan de Deutersestraat. Hiervoor heeft uw raad in juni 2009 het ruimtelijk kader vastgesteld.

Het nieuwe transferium Willemspoort is onderdeel van het door uw raad vastgestelde parkeerbeleid. In januari 2013 is door uw raad het Uitwerkingsplan Parkeren binnenstad en Transferia vastgesteld. Dit uitwerkingsplan bestaat uit een ontwikkelingsrichting voor de lange termijn voor het parkeren van

zowel bezoekers, werkers als bewoners van de binnenstad. De eerste stap hierin bestaat uit het uitbreiden van parkeercapaciteit aan de rand van de binnenstad (parkeergarage St. Jan) en de rand van de stad (transferium Willemspoort).

Ook in het raadsvoorstel Bereikbaarheidsprogramma Koersnota 2013, welke in april 2013 door uw raad is vastgesteld is het transferium Willemspoort opgenomen als eerste grote uitbreiding van het aantal transferiumplaatsen in onze stad.

Wij hebben u in september 2014 een raadsinformatiebrief gestuurd over de ontwikkelingen rond het Transferium Willemspoort. Kern daarvan was dat de oorspronkelijk geplande oplossing (binnen het ruimtelijk kader van 2009), een gebouw gekoppeld aan de personeelsgarage van het JBZ, zoveel problemen met zich mee brengt dat wij niet kunnen instaan voor een goede afloop van het project op technische, functionele, operationele en financiële aspecten.

In het Bereikbaarheidsprogramma Koersnota 2013 wordt naar een omslag gewerkt in het autogebruik ten gunste van het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer. Volgens de vastgestelde ambitie is, ten opzichte van de periode 2004-2006, in 2015 het aandeel van de autoverplaatsingen in de stad verminderd met 10% en omgezet naar verplaatsingen per fiets en openbaar vervoer.

In het Uitwerkingsplan Parkeren binnenstad en Transferia is een ontwikkelingsrichting opgenomen voor de lange termijn voor zowel bezoekers, werkers als bewoners van de binnenstad. De totale parkeerbehoefte van de binnenstad groeit naar circa 6.500 parkeerplaatsen op lange termijn door ruimtelijke ontwikkelingen. Onderdeel van het Uitwerkingsplan is een verdeling voor parkeerplaatsen voor binnenstadbezoekers van 50% op transferia aan de rand van de stad en 50% in en om de binnenstad in de toekomst. Hieruit volgt de ambitie voor transferia om te groeien van de huidige 1.700 parkeerplaatsen naar circa 3.250 parkeerplaatsen op transferia. Voor de ligging van de transferia geldt een aantal uitgangspunten:

- aan de rand van de stad;
- direct aan de belangrijkste invalsroutes vanuit de snelwegen en de ring 's-Hertogenbosch;
- met goede mogelijkheden voor veilig en snel natransport met bus en fiets.

De eerste stap in de ambitie om te groeien naar meer parkeerplaatsen op transferia bestaat uit het uitbreiden van de parkeercapaciteit van het huidige transferium Vlijmenseweg door de realisatie van het nieuwe definitieve transferium Willemspoort. Daarnaast is in januari 2013 aangekondigd een uitwerking te maken voor het uitbreiden van het aantal parkeerplaatsen op de Bossche transferia en het verhogen van de kwaliteit en het serviceniveau; het Uitwerkingsplan Transferia. Daarover wordt u separaat middels een raadsinformatiebrief geïnformeerd.

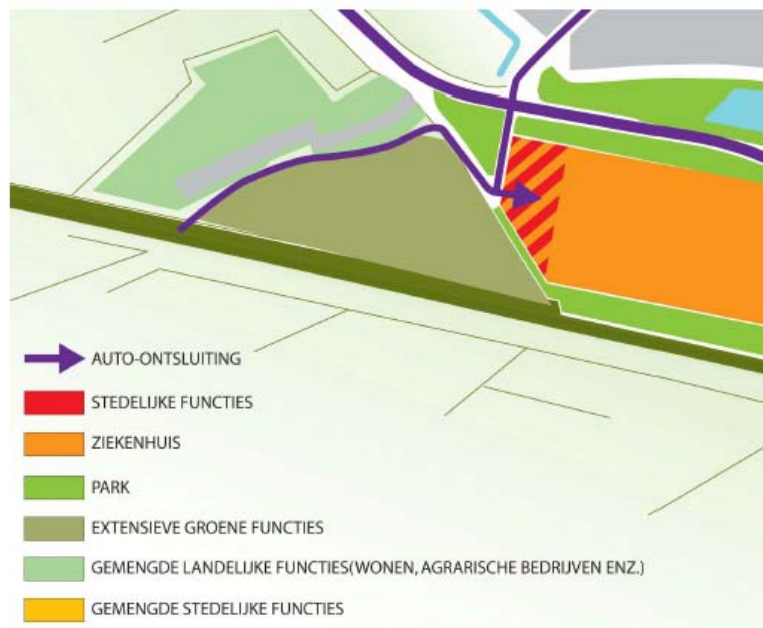
Tot slot willen wij u er op wijzen dat het realiseren van een nieuw en goed functionerend transferium urgent is. Het bezoek van de binnenstad loopt terug en wij willen er alles aan doen om die tendens te keren. Goede transferia met goede voorzieningen dragen daar wezenlijk aan bij. De transferia hebben zich door de jaren heen bewezen en dat is mede te danken aan een goede ligging en scherpe prijsstelling.

Ook wijzen wij u erop dat het nemen van een besluit urgent wordt omdat de provincie aandringt op het gebruik maken van de toegezegde € 8 miljoen subsidie.

3. De problematiek rond het oorspronkelijke plan

In september 2006 is de Visie Willemspoort door de gemeenteraad vastgesteld. Hierin was in het zogenaamde middengebied een nieuw transferium voorzien.

Bij nadere uitwerking bleek toen dat het voor de haalbaarheid van het Middengebied (het gebied tussen het ziekenhuis en het Koning Willem 1 College) noodzakelijk was om het transferium uit het Middengebied te verplaatsen naar de westzijde van Willemspoort, pal naast de personeelsgarage van het Jeroen Bosch Ziekenhuis (JBZ). Daarmee werd het mogelijk een fysieke koppeling te maken tussen beide garages. Daardoor kon sprake zijn van dubbelgebruik, een win-win situatie voor stad en ziekenhuis. De situering van dit te verplaatsen transferium paste niet geheel binnen de kaders zoals die in 2006 zijn vastgelegd in de Visie Willemspoort. Daartoe hebt u als raad een herijking Visie Willemspoort- West vastgesteld. (14 juli 2009). Zie afbeelding 1.



Afbeelding 1 Structuurkaart: Herijking visie Willemspoort-West, juni 2009

Hierin worden het nieuwe ruimtelijke kader, inclusief welstandsbeleid, voor de inpassing van het transferium nabij de personeelsgarage beschreven. In afbeelding 2 (uit de herijking visie Willemspoort) is met rood de geplande bouw van het transferium aangegeven. Rechts daarvan (grijze blok) staat de personeelsgarage van het JBZ.



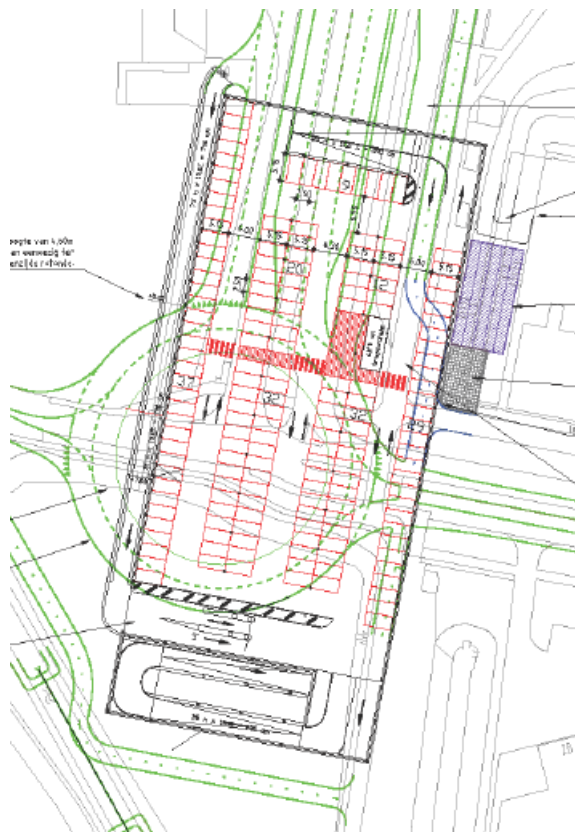
Afbeelding 2 “Herijking visie Willemspoort”

Wij zijn dat plan verder gaan uitwerken en hebben daarover in 2013 afspraken gemaakt met het JBZ. Essentie van die afspraken is dat de gemeente een garage bouwt van 700 plaatsen en 's avonds en in het weekend 400 plaatsen gaat gebruiken van de JBZ personeelsgarage. Hiermee wordt aan de programmatische vraag van 1.100 plaatsen voldaan. De vraag van 1.100 plaatsen treedt op op de wekelijkse piekmomenten als koopavonden, zaterdag, koopzondag en bij evenementen. De beide garages worden in dat plan fysiek aan elkaar gekoppeld. Op werkdagen (“Kantooruren”) kan het JBZ vervolgens 200 plaatsen van het transferium gebruiken voor personeel. Het JBZ komt namelijk nog 200 plaatsen tekort voor haar personeel. Op die manier wordt bijgedragen aan de Koersnota ambitie om de transferia uit te breiden en daarnaast aan de wens om het personeelsparkeren van het JBZ beter te organiseren.

Nadat in 2013 met het JBZ afspraken zijn gemaakt, zijn we ons verder gaan oriënteren op de uitvoering van het project.

Er zijn externe adviseurs ingeschakeld om het eerste voorliggende concept op uitvoerbaarheid te testen en na te gaan op welke wijze het project kan worden aanbesteed. Daarvoor is een referentieontwerp gemaakt waarvoor wordt verwezen naar afbeelding 3. Dat referentie ontwerp hebben wij laten maken om de risico's goed te kunnen inventariseren en beoordelen.

In groen is de verkeersstructuur (openbare weg, maaiveld) te zien. Een belangrijk onderdeel daarvan is de rotonde die nodig is om een goede verkeersafwikkeling van met name de personeelsgarage van het JBZ en het transferium te garanderen. In rood met grijze contour is de garage aangegeven, te bouwen in 5 lagen om daarmee ca 700 plaatsen te realiseren. De eerste parkeerlaag begint ca 6 meter boven de weg, waarmee de totale hoogte op circa 23 meter komt. Met blauw is de verbinding met de personeelsgarage van het JBZ aangegeven.



Afbeelding 3 “referentieontwerp”

Uit analyse van het referentieontwerp blijkt dat de problematiek rond realisatie van dit ontwerp zeer complex is.

Uit de analyse blijkt:

- Voor een goede verkeersafwikkeling is onder de garage een forse rotonde nodig. Dat levert de nodige constructieve problemen op om daarboven een garage te kunnen bouwen. Er zijn veel zogenaamde dwangpunten voor het plaatsen van kolommen
- Er moet veel (pas aangelegde) ondergrondse infrastructuur worden aangepast
- Er ontstaat, in een beperkte ruimte, onduidelijkheid voor veel gebruikers. In een overdekte wereld moeten bezoekers van de garage, personeel van het JBZ, verkeer naar Oud Deuteren en langzaam verkeer naar de dijk achter het JBZ elk hun weg zien te vinden
- De sociale veiligheid voor fietsers is in het geding.
- Er kunnen maximaal 700 plaatsen gemaakt worden, er is geen uitbreiding in de toekomst mogelijk
- Tijdens de bouw (in totaal geschat op ca 1,5 jaar gezien de complexiteit) dient het JBZ een alternatieve ontsluiting te krijgen op de Vlijmenseweg. Omdat er geen tijdelijke volledige aansluiting te realiseren is, zal verkeer “U bochten” gaan maken op de dichtstbijzijnde kruisingen, omdat verkeer alleen vanaf de zuidelijke baan van de Vlijmenseweg het terrein

kan op- en afrijden. Dat kan gevaarlijke situaties opleveren en voor capaciteitsproblemen gaan zorgen op die kruisingen ten aanzien van de verkeersafwikkeling

- Er ontstaat een weinig aantrekkelijke stedenbouwkundige situatie na realisatie. De ruimtelijke kwaliteit staat onder druk. De hoeveelheid aan verkeersbewegingen van de verschillende gebruikers op maaiveld, samen met de hellingbanen, trappen en liften, en de constructieve elementen zoals wachtruimtes en fietsenstallingen, maken het moeilijk om een helder en overzichtelijk ontwerp te realiseren, dat op een goede manier de stedelijke bebouwing afrondt.
- Reeds in dit stadium van globale financiële doorrekeningen moet er sterk aan getwijfeld worden of het project binnen het beschikbare budget haalbaar is. Gezien de vele risico's moet er een forse post onvoorzien worden opgenomen. Daarnaast is het zo, omdat de risico's zich niet alleen beperken tot de financiën, dat het eventueel verruimen van het budget geen oplossing is.

Uiteraard zijn niet alle aspecten nieuw, maar de compromissen die reeds in het ontwerp zaten, gecombineerd met het voortschrijdend inzicht wat risico's betreft, hebben ons er toe gebracht om nog eens nadrukkelijk naar een alternatief op zoek te gaan.

4. Het nieuwe ruimtelijk kader voor alternatieven

Bij het opstellen van een nieuw kader hebben wij een aantal randvoorwaarden geformuleerd waaraan de situering van het Transferium Willemspoort dient te voldoen. Wij sluiten aan bij de oorspronkelijke kaderstelling uit 2009 en houden vervolgens rekening met enerzijds de complexiteit van de oorspronkelijke locatie en anderzijds met de aangenomen motie van De Bossche Groenen en de bestuurlijke toezegging in de gemeenteraad van 16 oktober 2014.

Bij dit raadsvoorstel treft u een bijlage aan waarin wij motiveren dat wij blijven bij de keuze voor een locatie voor het transferium in de nabijheid van de Deutersestraat. In de bijlage worden 11 locaties beschouwd. Daarin zijn meegenomen de locaties die zijn aangedragen door De100Morgen.

In die bijlage treft u ook een beschouwing aan over een aantal milieuaspecten rond de locatie Deutersestraat, waaronder het aspect van fijnstof.

De ~~ne~~ voorgestelde randvoorwaarden luiden als volgt:

4.1 Ligging aan de rand van de stad in de directe nabijheid van de Randweg en de Vlijmenseweg;

Het nieuwe transferium Willemspoort vervangt het huidige transferium aan de Vlijmenseweg. Samen met het transferium Pettelaarpark (zuid-oost) en De Vliert (noord-oost) is het transferium belangrijk voor de bezoekers van en werkers in de binnenstad. Op koopavonden, zaterdagen, zondagen en bij evenementen staan de transferia vaak vol met lang parkerende binnenstad bezoekers en -werknemers. Het transferium Willemspoort heeft met name een functie voor bezoekers vanuit het westen (60-70% komt vanaf A59) en het zuiden (30-40% komt vanaf A2 of N65). Nu al, maar deze functie wordt nog belangrijker, vanwege de groei van het verkeer vanuit het westen en zuiden. Tevens is het van belang dat het natransport met de bus snel afgewikkeld kan worden richting de binnenstad en ook de fietsroutes richting het Transferium veilig en direct zijn. De ligging aan de rand van de stad zorgt ervoor dat de overlast van verkeer in de stad zoveel mogelijk wordt voorkomen. Vandaar de ligging op het

snijpunt van de Randweg en de Vlijmenseweg, op zowel goede invalsroutes vanuit het westen en het zuiden en met goede natransportmogelijkheden voor bus en fiets.

4.2 Realisatie van een transferium met circa 1.100 parkeerplaatsen

Het huidige transferium Vlijmenseweg heeft een parkeercapaciteit van circa 550 parkeerplaatsen. Deze zijn op piekmomenten van de binnenstad druk bezet. In januari 2013 is door de gemeenteraad in het kader van Parkeren binnenstad en transferia besloten om het aantal transferiumplaatsen in 's-Hertogenbosch in de toekomst te vergroten van circa 1.700 nu naar circa 3.250 op lange termijn. De nieuwbouw van het Transferium Willemspoort is hierin de eerste stap waarmee we komen op 2.250 plaatsen. (1.700 plus 1.100 minus 550 huidige transferium west)

In eerdere plannen waarbij het nieuwe transferium en de personeelsgarage van JBZ werden gekoppeld, werd uitgegaan van een capaciteit van het nieuwe transferium van 700 parkeerplaatsen. Dit omdat op de wekelijkse topdagen van het transferium op koopavond, en op zaterdag en zondag een groot dubbelgebruik mogelijk is van de personeelsgarage omdat op die momenten relatief weinig personeel aanwezig is van JBZ. Er kon dan volstaan worden met het bouwen van een transferium met 700 plaatsen. Hiermee is er gedurende werkdagen voldoende capaciteit beschikbaar. Op de piekmomenten van het transferium (koopavonden en op zaterdag en zondagen) als er veel minder personeel aanwezig is, loopt de beschikbare capaciteit voor het transferium op naar circa 1.100 parkeerplaatsen. Door de fysieke koppeling functioneerden de beide garages als één locatie, waarbij elke doelgroep (werknemers JBZ en binnenstadbezoekers) haar eigen in- en uitgang had. Tevens was de loopafstand naar de bus, voor het natransport naar de binnenstad, minimaal.

In de huidige plannen wordt het transferium niet fysiek gekoppeld aan de personeelsgarage van het JBZ. In deze situatie wordt uitgegaan van een parkeercapaciteit van circa 1.100 parkeerplaatsen. Zodoende zijn er op de wekelijkse piekmomenten voldoende parkeerplaatsen voor bezoekers van de binnenstad en is er gedurende werkdagen ook ruimte voor andere doelgroepen zoals de 200 personeelsleden van JBZ.

4.3 Een goede bereikbaarheid.

Met name de doorstroming op het kruispunt Vlijmenseweg, Oude Vlijmenseweg, Deutersestraat en bij de ingang van de personeelsgarage JBZ en het transferium is van belang om tijdens specifieke piekmomenten problemen te voorkomen.

4.4 Hoogwaardig natransport met de transferiumbus en fiets.

Hiervoor worden hoogwaardige voorzieningen gerealiseerd zoals een bushalte voor meerdere bussen en reis- en toeristische informatie ter plaatse. Daarnaast wordt een grote fietsenstalling gerealiseerd, mede vanwege mogelijke uitbreiding van het aantal leenfietsen. De afgelopen jaren zijn zowel de transferiumbusroute als de fietsroute richting binnenstad al geoptimaliseerd. Onderzocht wordt of hier nog meer maatregelen noodzakelijk zijn.

4.5 Respecteren van de volkstuinten van de vereniging De Honderd Morgen.

Conform de door uw raad aangenomen motie, waarvan wij hebben aangegeven deze uit te zullen voeren. Dat betekent dat de vereniging niet hoeft te verhuizen.

4.6 Het bewaren van zo veel mogelijk afstand tot bestaande woningbouw in de omgeving

Dat geldt met name voor de monumentale woonboerderij aan de Deutersestraat

4.7 Een voor bezoekers goed bereikbare, comfortabele en gastvrije voorziening.

4.8 Passend binnen het financiële kader

Er is € 16 miljoen beschikbaar voor het transferium, inclusief 50 % provinciale subsidie. De provinciale toezegging is bedoeld voor de locatie Willemspoort.

4.9 Passend binnen Welstandscriteria

Bij de verdere ontwikkeling van het transferium zal het uiteindelijke bouwplan getoetst moeten worden door de Welstands- en Monumentencommissie. De Welstandscommissie toetst deze bouwplannen aan de criteria uit de Welstandsnota, welke door uw raad is vastgesteld. Op dit moment gelden voor de gemeentewerf de criteria voor bedrijfsbebouwing. Deze criteria zullen vervangen worden door de criteria: 'op zich zelf staande bebouwing' en 'Park, groengebied of sportcomplex'

4.10 Realisatie op een moment dat rekening houdt met de geplande woningbouw op de locatie Willemspoort (huidige transferium Vlijmenseweg)

Op 10 december 2013 heeft uw raad het ruimtelijk kader vastgesteld ten behoeve van deze Ontwikkeling. Aangegeven is, dat op het terrein van het huidige transferium gestapelde woningbouw (ca 300 appartementen) is gepland. In de raadsinformatiebrief van 25 november 2014, met als bijlage de 'brief voortgang Willemspoort-Midden noord d.d. 29 oktober 2014' bent u hierover nader geïnformeerd. Inmiddels heeft Heijmans Vastgoed een overeenkomst met Syntrus Achmea gesloten, waarin afspraken zijn gemaakt over de realisering van 152 beleggershuurappartementen. Heijmans zal de realisering van 75 koopappartementen voor haar rekening nemen en Brabant Wonen zal 75 sociale huurappartementen af nemen. De plannen worden nu verder uitgewerkt.

In de raadsinformatiebrief van 19 mei j.l. bent u geïnformeerd over de inhoudelijke, procedurele en financiële aspecten van het stedenbouwkundige plan. In het kader van de inspraak ligt het stedenbouwkundig plan sinds 26 mei ter visie. Zo snel mogelijk na het zomerreces zal de ruimtelijke onderbouwing in het kader van de WABO-procedure aan u worden voorgelegd. De planning is er op gericht om eind 2015 te kunnen starten met de bouw van de eerste fase. Hiertoe dienen in eerste instantie ongeveer 150 parkeerplaatsen van het huidige transferium Vlijmenseweg te worden opgeheven. Voor deze situatie wordt onderzocht of deze parkeerplaatsen gecompenseerd kunnen worden. De gemeente krijgt een inspanningsverplichting tot tijdige verplaatsing van het gehele transferium, zodat de woningbouw in een aaneengesloten bouwstroom kan worden gerealiseerd. Dit betekent concreet, dat de locatie van het huidige transferium in de eerste helft van 2017 bouwrijp moet worden opgeleverd.

5. Parkeerdruk in West

5.1 Burgerinitiatief Wijkraad west

Door de Wijkraad West is een burgerinitiatief ingediend met het voorstel om in de wijken Schutskamp en Kruiskamp maatregelen te nemen om de bestaande parkeeroverlast te verminderen zonder dat dit de eerste vijf jaar na invoering tot kosten voor de bewoners leidt. Het burgerinitiatief is behandeld in de commissievergadering ROB van 24 februari 2015 en de raadsvergadering op 10 maart 2015. Wij erkennen de parkeerproblematiek in West. Inmiddels zijn wij in overleg met de wijkraad West gestart met het onderzoeken van de actuele parkeersituatie in West. Daarnaast hebben we nu de kans om een wezenlijke bijdrage te leveren aan de aanbodzijde wat parkeerplaatsen betreft. Door een transferium te realiseren van 1100 plaatsen (zoals hiervoor al toegelicht noodzakelijk voor de primaire transferiumfunctie) zijn er op werkdagen 400 plaatsen meer

beschikbaar. Die plaatsen kunnen uitstekend worden ingezet voor doelgroepen uit het westelijk stadsdeel indien deze nu parkeerverlast veroorzaken. Met het onderzoek willen wij een beeld krijgen van de parkeerdruk en door wie die parkeerdruk veroorzaakt wordt. Met deze informatie bepalen we de behoefte aan parkeervoorzieningen in West per doelgroep en per moment.

Als wij weten door wie de druk wordt veroorzaakt kunnen we gericht actie ondernemen om de doelgroepen, die zich daarvoor lenen, parkeergelegenheid aan te bieden in het te bouwen transferium.

Daarvoor kunnen middelen worden ingezet binnen ons huidige bereikbaarheids- en parkeerbeleid zoals uit te geven parkeervergunningen of –abonnementen, parkeerregulering. Daarnaast kunnen concrete afspraken gemaakt worden met bv bedrijven over hun mobiliteitsbeleid.

5.2 Medegebruik JBZ

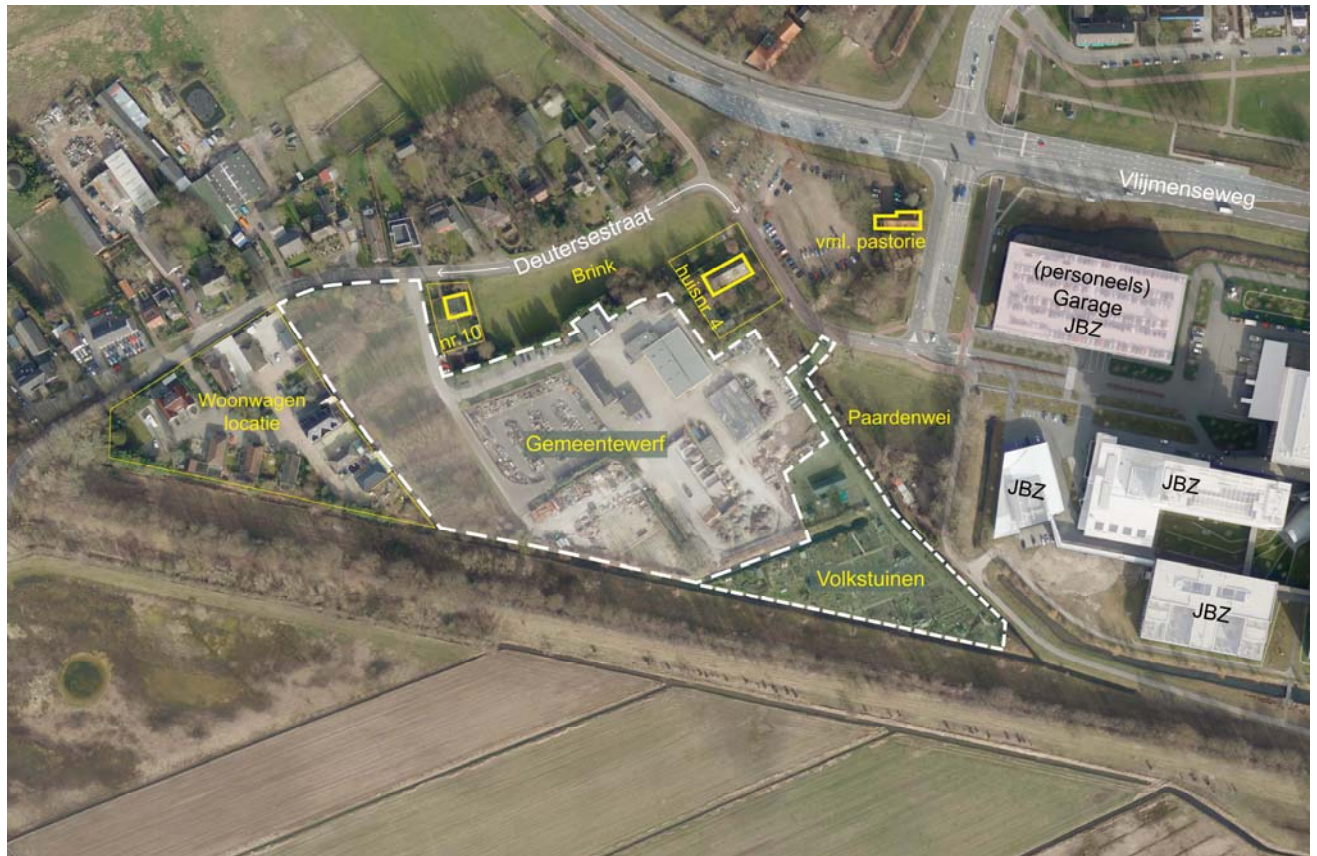
Wij houden vast aan de eerder met het JBZ gemaakte afspraak dat er gedurende werkdagen 200 parkeerplaatsen op het transferium beschikbaar zijn voor werknemers van het JBZ. Het JBZ compenseert op deze wijze het wegvallen van de locatie Pastorie als parkeerterrein. Deze mogelijkheid tot parkeren op het transferium zal ook een bijdrage leveren aan het verlagen van de parkeerdruk tijdens werkdagen in het westelijk stadsdeel.

Inzake het medegebruik van de 200 parkeerplaatsen hebben wij met de Raad van Bestuur van het JBZ afspraken gemaakt hoe dat te effectueren.

De Raad van Bestuur verplicht zich in te spannen om haar medewerkers daadwerkelijk van het transferium gebruik te gaan laten maken. Zij onderzoekt hoe dat is te effectueren met een daarop toegesneden vervoersbeleid en of er (financiële) prikkels te ontwikkelen zijn.

6. De onderzochte alternatieven

De volgende alternatieven zijn nader bekeken:



Afbeelding 4. Huidige situatie met mogelijke alternatieven

a. Locatie voormalige pastorie

De ruimte op de locatie van de voormalige pastorie is in de Herijking Visie Willemspoort-West, juni 2009, aangeduid als park met als doel om vanuit cultuurhistorisch oogpunt de visuele relatie tussen de 3 monumentale boerderijen te herstellen (zie voor aanduiding afbeelding 5). Om deze doelstelling te bereiken ligt het bouwen van deze compacte locatie met een transferium niet voor de hand. Gezien de beperkte bouw mogelijkheden en het te realiseren programma (parkeerplaatsen, halteplaats bus) zal een forse bouwhoogte nodig zijn. Ook de afstand tot de aangrenzende woningen is zeer beperkt, zeker ten opzichte van de monumentale boerderij Deutersestraat 4. Daarnaast zal ongeveer ter hoogte van deze woning de entree voor de auto's en de bus een plek dienen te krijgen. Dit zet de woonkwaliteit danig onder druk.

b. Locatie Paardenwei

Ook de locatie van de paardenwei is klein van omvang. Slechts een hoge (40-50 m.), ronde garage zou dan tot de mogelijkheden behoren. Ruimtelijk steekt deze dan ver boven de boomgrens ter plaatse op de dijk uit en sluit niet aan op de maximale hoogte van 20 m1 uit de Herijking van de visie uit 2009. Een dergelijk hoog gebouw zorgt voor een grote confrontatie met de aangrenzende volkstuinen en woningen. Daarnaast is deze hoogte vanuit een veilige, interne verkeersontsluiting zo

goed als onmogelijk (over veel verdiepingen moet men in de rondte omlaag rijden). Een lagere ronde garage kan alleen als deze een stuk groter wordt. Dan moet ook de ruimte van de volkstuinten en de gemeentewerf worden benut.

c. Locatie gemeentewerf

De locatie van de gemeentewerf biedt mogelijkheden. Te denken valt aan drie opties. Het geheel verhard van het terrein, een ondergrondse garage of een garage in meerdere lagen.

De eerste optie is om het gehele terrein (inclusief de groenstrook aan de zijde van de woonwagenlocatie) te benutten voor een parkeerterrein alleen op maaiveld. Er kunnen dan ca 1.000 parkeerplaatsen gerealiseerd worden. Echter dan wordt het hele terrein verhard. Er is dan nauwelijks ruimte voor een groene inpassing op het terrein zelf en ook geen mogelijkheid voor een goede groene overgang naar de directe omgeving toe. Ook zullen de loopafstanden naar de transferiumbus en naar het JBZ (te) fors worden.

Een tweede optie is een ondergrondse parkeergarage. Die past niet binnen de financiële kaders, want een ondergronds garage is enkele malen duurder dan een bovengrondse.

Bouwen van een transferiumgarage op de locatie gemeentewerf biedt, mits ruimtelijk goed ingepast, een oplossing.

De volkstuinten blijven, met een minimale aanpassing, gehandhaafd. Er is voldoende ruimte voor een goede en veilige verkeersontsluiting. Er kan voldoende afstand gecreëerd worden t.o.v. de aangrenzende woningen en de hoogte kan beperkt blijven. Door een compact en efficiënt gebouw te realiseren kan er een veilige situatie gecreëerd worden en blijven de loopafstanden voor de gebruikers van de garage zo kort mogelijk.

d. Opbouw huidige personeelsgarage van het JBZ

Naast de drie hierboven beschreven opties leven er ook vragen of het mogelijk is om het transferium toe te voegen aan de huidige personeelsgarage van het JBZ als verhoging van het gebouw.

De huidige personeelsgarage bestaat uit 6 lagen met in totaal 1050 plaatsen. Dat zijn er 175 per laag. De minimale benodigde extra capaciteit voor het transferium bedraagt 700 plaatsen. Dat zou dus betekenen dat de huidige personeelsgarage met 4 lagen dient te worden verhoogd.

Constructief is dat echter onmogelijk. De fundering van de garage, kolommen en stabiliteitswanden zijn daar niet op berekend en niet op gebouwd.

Uit de constructieberekeningen, destijds opgesteld door het adviesbureau van het JBZ, blijkt bijvoorbeeld dat veel funderingspalen al voor bijna 100% uitgenut worden.

Op basis van bovenstaande wijzen wij daarom de optie om de personeelsgarage geheel (of gedeeltelijk) te verhogen af als niet haalbaar.

Dat staat nog los van een aantal andere vragen en problemen die zich aandienen, zoals:

- De toegankelijkheid van het gebouw en de benodigde vluchtwegen zijn niet op berekend op 700 extra parkeerplaatsen
- De capaciteit van de in- en uitgang van auto's en de toeleidende route op het JBZ terrein is niet toereikend voor het extra aanbod
- Er lijkt vooralsnog geen goede oplossing mogelijk voor het aan- en afrijden van de transferiumbus
- Het comfort is matig omdat bij een (bijna) volle garage er grote verticale afstanden overbrugd dienen te worden met auto en personenlift- of trap.

- Onderdeel van het transferiumconcept is ook een wachtruimte voor de bus, fietsenstalling en ruimte voor kinderwagens, bagagelockers en dergelijke. Inpassing daarvan zal heel lastig worden.
- De huidige garage van 6 lagen ligt iets verdiept t.o.v. de Vlijmenseweg. Dit betekent dat een verhoging van 4 lagen wat beeld betreft vanaf de Vlijmenseweg bijna een verdubbeling is van de hoogte. Dit heeft een grote ruimtelijke impact op de omgeving.
- De garage is geen gemeente-eigendom

Voor de locatie genoemd in paragraaf 6c worden in paragraaf 7 de ruimtelijke uitgangspunten voorgesteld.

7. Een kansrijk alternatief

Het transferium dat wij zien als kansrijk alternatief wordt ontsloten middels een rotonde ter plaatse van de ontsluiting naar de personeelsgarage van het Jeroen Bosch Ziekenhuis. Vanuit deze locatie kan per fiets prima gebruik gemaakt worden van bestaande fietsroutes. Recent zijn vanaf deze locatie vrijliggende fietsvoorzieningen gerealiseerd tot aan de rand van de binnenstad, zowel via de Weidonklaan als via de dijk langs de Gement. Tevens kan gebruik gemaakt worden van de fietstunnel onder de Vlijmenseweg.



Afbeelding 5. Structuurkaart: ruimtelijk kader, maart 2015

Aansluitend op de visie van 2009 blijft de visuele relatie en de groene buffer tussen de 3 monumentale boerderijen behouden. Ook blijft aan de zijde van de Deutersestraat de oude brink behouden. Het transferium kan voldoende afstand krijgen ten opzichte van de monumentale boerderij aan de Deutersestraat 4, de woonwagenlocatie en woning aan de Deutersestraat 10. De volkstuinten kunnen voor het grootste deel gehandhaafd blijven. Enkele tuinen, de parkeerplaatsen en het gemeenschappelijke gebouw zullen worden verplaatst, grenzende aan de bestaande tuinen. We denken aan een garage van 3 bouwlagen (4 parkeerlagen) van totaal ca 10 m1 hoog. In relatie tot het omringende bestaande groen vinden wij dat een acceptabele hoogte. Een groene buffer kan voor een goede landschappelijke inpassing zorgen. Met een adequate vormgeving van het gebouw sluit het op een zorgvuldige wijze aan op haar omgeving. Ook de infrastructuur en de entree naar het transferium kunnen op zorgvuldige en veilige wijze worden ingepast. Bij de uiteindelijke uitwerking zal een rechthoekige en enigszins langgerekte vorm de meest logische zijn. Dan kan er een compacte vorm ontstaan in lijn met oorspronkelijke verkavelingslijnen. Bouwkundig geeft dat ook voordelen, waarmee een optimale parkeerindeling gerealiseerd kan worden met bijbehorende financiële voordelen.

De ruimte van de gemeentewerf die overblijft, kan worden ingezet voor een goede landschappelijke inpassing van het transferium. Daarbij kan aanvullend nog gedacht worden aan kleinschalige recreatieve functies in een groene, parkachtige setting. De overgang naar het cultuurhistorische lint en de aangrenzende brink kan bij de uitwerking en daadwerkelijke inrichting van het terrein voor een mooi aanknopingspunt zorgen.

Pastorieterrein

Tussen de 3 monumentale boerderijen wordt het terrein groen ingericht, met behoud van de hier aanwezige monumentale bomen. In tegenstelling tot de Herijking Visie Willemspoort-West 2009 kan nu wel de huidige pastorie gehandhaafd blijven. De locatie rondom de pastorie blijft in eigendom van het JBZ. Tot de ingebruikname van het nieuwe transferium wordt op deze locatie geparkeerd. De bestaande pastorie kan goed benut worden voor een functie waarbij de aangrenzende groene ruimte als park-tuinachtige functie kan worden ingericht. Wellicht kan er nog een link gelegd worden naar de oude lintstructuur van de Deutersestraat. Het JBZ zal de Gemeente betrekken bij de ontwikkeling van deze locatie. De RvB van het JBZ houdt rekening in de ontwikkeling van deze locatie met het groene karakter van het terrein.

8. Luchtverontreiniging

Rond een keuze voor de locatie Deutersestraat voor een transferium leven er vragen over de kwaliteit van de lucht. Daarover het volgende.

De gemeente werkt samen met het rijk en provincie om te voldoen aan de Europese normen voor luchtkwaliteit. Zo mag er niet te veel fijn stof en/of stikstofdioxide in de lucht zitten. Dit wordt onder meer veroorzaakt door het verkeer. Schadelijke stoffen hebben een negatief effect op het klimaat (broeikasewffect) en de gezondheid.

Bij ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen is het uitgangspunt in de Wet milieubeheer dat de grenswaarden voor luchtkwaliteit niet worden overschreden. In deze wet is opgesomd wanneer een (luchtvervuilend) project toelaatbaar is. Dan moet aannemelijk worden gemaakt, dat het project aan één of een combinatie van de volgende voorwaarden voldoet:

- er is geen sprake van een feitelijke of dreigende overschrijding van een **grenswaarde**.
- een project leidt per **saldo** niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit
- een project draagt slechts in "**niet in betekenende mate**"(**NIMB**) bij aan de luchtverontreiniging
- een project is opgenomen in, of past binnen, het **NSL** of een regionaal programma van maatregelen.

Luchtverontreiniging fijn stof

Grenswaarde

De wettelijke grenswaarde voor fijn stof is 40 ug/m³. Op de locatie Deutersestraat is de bestaande achtergrondconcentratie aan fijnstof ca. 23 ug/m³.

Voor de geplande parkeervoorziening, met een toename van ca. 550 parkeerplaatsen, wordt een toename van fijnstof door de invloed van de extra verkeersbewegingen geraamd op enkele tienden van een microgram (ug). Daarmee is er geen sprake van een feitelijke of dreigende overschrijding van de wettelijke grenswaarde voor fijnstof.

Niet in betekende mate

Daarenboven wordt ook nog aan een andere voorwaarde uit de wet voldaan, te weten dat het project slechts in 'niet in betekende mate' (NIBM) bijdraagt aan de luchtverontreiniging. Het gaat dan bijvoorbeeld om een ruimtelijk project of (te vergunnen) activiteit, waarvan de bijdrage aan de luchtverontreiniging beperkt is. Om die reden is zelfs geen toetsing aan de grenswaarden luchtkwaliteit nodig (NB hier voldoet het project ruimschoots aan de gestelde grenswaarde!). De NIBM-grens ligt voor de stoffen fijnstof en stikstofdioxide sinds 1 augustus 2009 op 1,2 µg/m³. Aangezien de toename van fijnstof door de extra verkeersbewegingen op enkele tienden van een microgram wordt ingeschat, draagt het project dus slechts in 'niet in betekende mate' bij aan de luchtverontreiniging.

Ten aanzien van fijnstof hoeft dus geen toets plaats te vinden aan de grenswaarde, nu het project niet in betekende mate bijdraagt. Daarenboven wordt ook de grenswaarden nog lang niet overschreden. Landelijk blijkt bovendien ook uit onderzoeken dat parkeergarages van deze omvang normaliter kunnen voldoen aan de milieueisen ten aanzien van luchtkwaliteit. Dit is niet vreemd omdat de auto's die gebruik maken van de voorziening voornamelijk stil staan en de verbinding met de stroomwegen doorgaans zo kort mogelijk worden gehouden.

Tot slot is ook nog van belang dat mede onder invloed van aanscherping van milieueisen de luchtverontreiniging vanuit autogebruik de komende jaren ook nog eens met 10 tot 15% teruggeschroefd worden.

Er zijn dan ook vanuit luchtkwaliteit geen belemmeringen voor deze ontwikkeling.

Fijn stof, uitgestoten door auto's en vrachtwagens, is vooral een probleem voor de ademhaling en de longen.

Het schadelijke effect van fijn stof, dat vooral uit stikstof- en zwavelverbindingen bestaat, speelt zich vooral af in de longen. Fijn stof inademen is een probleem, het opeten niet, althans daar wijzen alle onderzoeken op. Het opeten van de groenten via maag en darmen gaan zonder enige aanwijsbare invloed. De kleine deeltjes gaan via maag en darmen vrijwel zonder invloed terug naar buiten. Dit is onderbouwd in diverse studies van o.a. de Universiteit Wageningen. Uit deze studies blijkt eveneens dat het merendeel van fijn stof bij het wassen en verwerken van de groenten wordt verwijderd.

Luchtverontreiniging stikstofdioxide

Voor stikstofdioxide ligt de huidige belasting ter plaatse van de verbindingsweg tussen de Vlijmenseweg en de parkeergarage globaal tussen de 26 en 34 µg/m³. De feitelijke grenswaarde voor stikstofdioxide is ook 40 µg/m³. De afstand tot de grenswaarde is dus nog behoorlijk.

De toename voor stikstofdioxide zal de NIBM-grens van 1,2 µg/m³, mogelijk zeer beperkt, overschrijden (inschatting enkele tienden van een microgram). Dat is dus in die zin meer dan "niet in betekende mate". Toch blijft de belasting nog behoorlijk onder het wettelijk maximum van 40 µg/m³. Dat betekent dat dus wel getoetst zal dienen te worden aan de grenswaarde, maar dat de uitkomst ook hier ver onder de norm van 40 µg/m³ zal blijven.

De genoemde wettelijke normen gelden voor alle bestemmingen, dus ook voor een gevoelige bestemming als een ziekenhuis. Nu de bouw van het transferium binnen de gestelde normen voor luchtkwaliteit valt, zal dit dan ook geen negatieve dan wel niet aanvaardbare gevolgen opleveren voor het nabijgelegen ziekenhuis.

Op basis van nader onderzoek zullen de verschillende luchtcomponenten verder worden afgewogen, ook naar eventuele invloed op het natuurgebied gebied ten zuiden van de spoorlijn.

9. Financiën

In de begroting 2015 is in het gedekte deel van het structuurfonds (planstudiefase) een bedrag opgenomen van € 16 miljoen. De helft daarvan (€ 8 miljoen) is een beoogde bijdrage van de provincie Noord Brabant. Het project is opgenomen in het Brabantse Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT).

Om het plan te gaan uitwerken en aanbesteding gereed te maken is een aanvullend voorbereidingsbudget nodig als uitbreiding van het krediet van € 300.000 dat u beschikbaar stelde op 14 juni 2009 (reg. nr. 09.0627). Wij verzoeken u daarvoor een aanvullend krediet ter beschikking te stellen van € 300.000 ten laste van het structuurfonds.

10. Communicatie

Directe belanghebbenden in de omgeving van de locatie zijn het JBZ, de vereniging De Honderd Morgen en de bewoners van Deutersestraat 4.

Het JBZ heeft al eerder aangegeven te spreken te zijn over het alternatief. De motie van De Bossche Groenen heeft er al toe geleid dat handhaving van de volkstuinten in het aangepaste kader is meegenomen.

Uit eerste contacten met bestuursleden van De Honderd Morgen over de nu voorliggende kaderstelling blijkt dat men ongelukkig is met de bouw van een transferium op de voormalige stadskwakerij en zij uw besluitvorming afwachten voordat zij willen spreken over een aanpassing van hun huurcontract.

Ook de bewoners van de meest nabijgelegen woning (Deutersestraat 4) zijn persoonlijk geïnformeerd over het alternatief.

11. Het vervolgtraject

Indien u kunt instemmen met dit raadsvoorstel zullen wij aan u op korte termijn een kredietvoorstel voorleggen voor de realisatie van het transferium. Onderdeel van dat voorstel is ook de definitieve locatie, passend binnen het nieuwe kader. Onze ambitie is om medio 2016 te kunnen starten met de bouw, zodat de voorziening in de loop van 2017 ter beschikking komt.

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

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

Bijlagen:

1. Herijking visie Willemspoort 2009
2. Schema overzicht capaciteit
3. Motivering Locatiekeuze

Ter inzage:

geen

De gemeenteraad van 's-Hertogenbosch in zijn openbare vergadering van 14 juli 2015;

gezien het voorstel van burgemeester en wethouders d.d. 17 juni 2015, regnr.4544442;

gelet op de Gemeentewet;

Besluit

1. Het vaststellen van de kaders voor de realisatie van het transferium Willemspoort
 - 1.1 ligging in de directe nabijheid van Randweg en Vlijmensweg
 - 1.2 Omvang van 1100 parkeerplaatsen
 - 1.3 Uitwisseling mogelijk tussen personeelsgarage JBZ en transferium
 - 1.4 Goede bereikbaarheid, hoogwaardig natransport, comfortabel en gastvrij
 - 1.5 Handhaven locatie volkstuinvereniging De Honderd Morgen
 - 1.6 Passend binnen financiële mogelijkheden en welstandscriteria
 - 1.7 Rekening houdend met planning Willemspoort woningbouw
 - 1.8 Het bieden van parkeercapaciteit voor oplossen parkeerdruk in West
2. Het verder uitwerken van het gepresenteerde kansrijke alternatief op het terrein van de voormalige stadskwekerij:
3. Het beschikbaar stellen van een aanvullend voorbereidingskrediet van € 300.000 en de begroting 2015 dienovereenkomstig te wijzigen

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

De voorzitter,

drs. W.G. Amesz

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