

brabant

maart 2010

1

Aanpak kredietcrisis: stimuleren én investeren

25e Centrum voor Jeugd en Gezin geopend

'Brabant is niet het schoothondje van Den Haag'

Biodiversiteitsjaar moet wereld wakken schudden

magazine



BRABANTSE MOBILITEITSPROEF VAN START

Van het kastje naar... een bereikbare binnenstad

Provincie Noord-Brabant



GroenLinks-Statenlid Evert van Schoonhoven.

'Drie stappen naar voren, twee terug'

Hij noemt zichzelf gekscherend een 'politieke mammoet'. Zijn ervaring geeft hem de helikopterblik die past bij de provincie. Nog wel, want hij maakt zich zorgen over de kern-takendiscussie. "Zonder een goede middenveldspeler komt de verdediging zwaar onder druk en wordt het moeilijker om te scoren." Statenlid Evert van Schoonhoven (GroenLinks) wil bijdragen aan saamhorigheid en sociale cohesie. Als voormalig welzijnswerker bekijkt

hij de dingen graag integraal. Zijn opvatting 'de zijwegen zijn even belangrijk als de hoofdweg' loopt als een rode draad door zijn politieke loopbaan. "De bestuurlijke onderwerpen hebben alles met elkaar te maken. Economie, ecologie, infrastructuur, sociaal beleid en cultuur zijn niet los van elkaar te zien. Wat ik om me heen zie en hoor, vertaal ik al snel in actie."

Lees verder op pagina 28



Ook een nieuw centrum heeft levendigheid nodig

De Bossche spoorzone moet een nieuw stadscentrum worden, pal naast de oude, sfeervolle binnenstad. 's Avonds is het er nog altijd uitgestorven.

De stad wacht op betere tijden om publiekstrekkingen binnen te halen. Wethouder Geert Snijders: "Grijp de kansen wanneer ze zich aandienen."

HAN OOMEN

Wethouder Geert Snijders is de rust zelve tijdens het gesprek. Totdat het effect van de economische crisis op de stad ter sprake komt. Snijders heeft dan al gesteld dat de vertraging in bouwprojecten in de spoorzone niet het gevolg is van procedures – 'er bestaat geen of amper verzet tegen onze plannen' –, maar van de financiële malaise. "Normaal gesproken verloopt alles zo'n beetje vanzelf als eenmaal besloten is tot een project. Maar in de huidige markt vragen projecten veel meer tijd."

Wat betekent veel meer tijd concreet? Plots begint hij op zijn stoel te draaien, met de handen te gebaren. "Ik moet de laatste jaren om de haverklap gesprekken voeren met corporaties en projectontwikkelaars, om ze aan te sporen nou eens te beginnen aan een project, daarbij wijzend op hun maatschappelijke verantwoordelijkheid. Want er wordt me, soms ook door onze eigen mensen, veel te makkelijk gezegd: het kan niet."



Wethouder Geert Snijders: "Ik moet de laatste jaren om de haverklap gesprekken voeren met corporaties en projectontwikkelaars, om ze aan te sporen nou eens te beginnen aan een project."

Waar het de woningbouw betreft, lijkt Snijders' verhaal aan te slaan. "We hebben vorig jaar ruim 1.300 huizen gebouwd, en ook voor dit jaar en de komende jaren zitten er voldoende projecten in de pijplijn."

De Bossche wethouder wil kwalitatief goede huizen bouwen die bovendien voldoende omvang hebben. In een project dat onlangs werd opgeleverd, zag hij nog eens de bevestiging dat 'zijn' stad daarin slaagt.

Op nul

Ondanks de eisen die de wethouder ruimtelijke ordening en grondbeleid eraan stelt, betreft wonen een relatief eenvoudige opgave; er zijn vaak corporaties bij betrokken. Die hoeven er hun statuten maar op na te slaan, om eraan herinnerd te worden dat hun missie een maatschappelijke is. Anders ligt het bij bouwprojecten waar private partijen domineren. Als ze een betere wereld al als motief hebben, is er een ander probleem: ze krijgen geen geld los, hoeveel passie Snijders ook in zijn betogen legt. Banken durven het niet aan. De wethouder knikt. "Het is waar. Al gaat het al wat beter dan vorig jaar. Toen stond op een gegeven moment alles op nul."

'Wishful thinking'

Het probleem speelt 's-Hertogenbosch parten in het laatste, zuidelijke deel van het Paleiskwartier. In 2006 werd verwacht dat dit deel van de alom geprezen wijk in 2012 zou zijn afgerond. Inmiddels geldt dat als 'wishful thinking'. Het terrein ligt nog grotendeels braak en als de markt niet snel aantrekt, zou dat nog lang zo kunnen blijven.

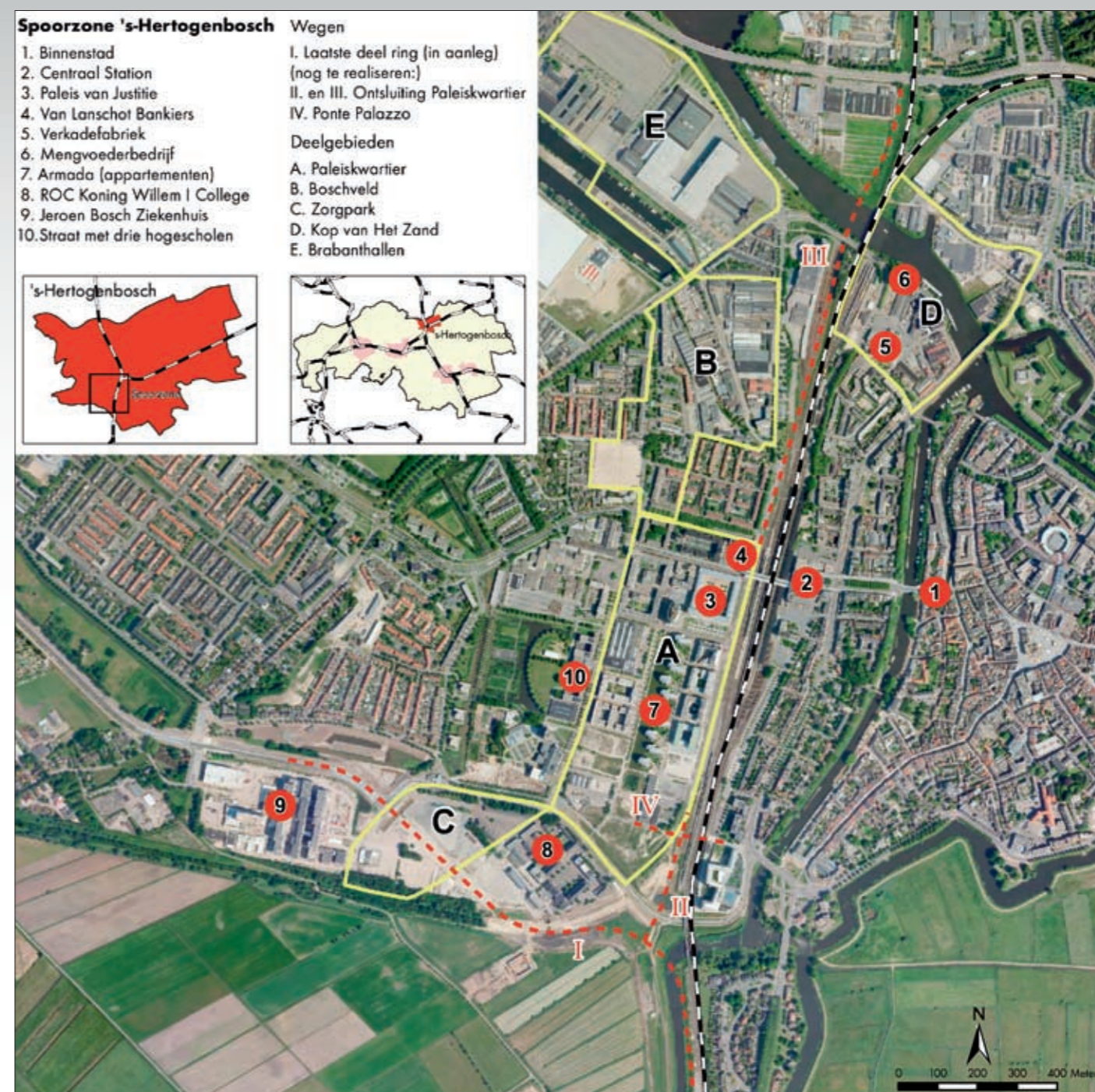
Juist voor het zuidelijk deel zijn publiekstrekkingen als een megabioscoop, een hotel en mogelijk een schouwburg voorzien. Maar nu private partijen geen interesse tonen, blijft het Paleiskwartier een moderne, neoklassieke wijk waar 'slechts' gewoond en gewerkt wordt. Een verkoper van de broodjeszaak schuin tegenover het Paleis van Justitie zegt het zo: "Na zes uur 's avonds is het hier uitgestorven. Op vrijdag na, wanneer veel mensen een borrel komen drinken."

De auteurs van het in 2008 verschenen '10 x Den Bosch' omschrijven het zo: "Het Paleis van Justitie en de hogescholen (...) genereren weliswaar publiek, maar alleen tussen negen en vijf. De levendigheid en daarmee samenhangende stedelijkheid komt er pas wanneer bijzondere (culturele) voorzieningen (...) de huidige monofunctionaliteit (...) kunnen gaan doorbreken."

Nieuw stadscentrum

Snijders weet het. Wat zou er gegeven de markt makkelijker zijn dan de wijk af te ronden met louter meer van hetzelfde: kantoren en woningen? De wethouder wil er niets van weten, houdt vast aan de ambitie dat de westkant van het spoor een nieuw stadscentrum moet worden. Dan maar betere tijden afwachten. Gelukkig heeft het Paleiskwartier, een publiek-private samenwerking met de gemeente als mede-eigenaar, goed geboerd. Het kan een tijdje leien. Ondertussen is 's-Hertogenbosch druk doende de spoorzone met publieke middelen te ontsluiten, ook omdat juist dat investeerders over de streep kan trekken. Het meest in het oog springend misschien is de Ponte Palazzo,

Als steden ergens veranderen de komende jaren, is het rond de Centraal Stations. De een na de andere stad lijkt er te bouwen aan een andere toekomst, met een nieuw elan. Brabant Magazine schetst in 'Ondertussen aan het spoor' de ontwikkelingen in de Brabantse spoorzones. In het slot van deze serie: 's-Hertogenbosch. "Dagjesmensen kunnen straks een rondje maken: over de Ponte Palazzo naar het Paleiskwartier en via de Passerelle boven het station weer terug naar de binnenstad", aldus wethouder Geert Snijders.



Luchtfoto: copyright ©2009 Slagboom&Peeters Luchtfotografie februari 2010, bureau Geo, tek.nr. 25.967

Vanuit het noorden gezien: het Bossche spoor met de toren van Van Lanschot, gevolgd door het Paleis van Justitie. Boven het spoor is de Passerelle zichtbaar.



Wonen in de appartementencomplexen van de 'Armada'. De langgerekte vijver is een zonnecollector, als aanvulling op de verwarming van de woningen. Onder de vijver ligt een parkeergarage.

De westelijke uitgang van de Passerelle, de passage voor voetgangers over het spoor heen, bij centraal station 's-Hertogenbosch. Rechts de noordgevel van het Paleis van Justitie.



een oversteek voor langzaam verkeer, over het spoor heen. Volgens eerdere plannen zou de 'ponte' dit jaar afgerond worden. Snijders denkt nu dat de brug over twee jaar pas een feit is. "Moet je eens kijken wat er dán gebeurt, over levendigheid gesproken", zegt hij met een blik op de kaart. Zijn wijsvinger glijdt langs de nieuwe route. "Voetgangers en fietsers kunnen vanuit de binnenstad ongehinderd naar het Jeroen Bosch Ziekenhuis komen, via de rotonde die op de zuidwestpunt van het Paleiskwartier komt. En dagjesmensen kunnen een rondje maken: over de Ponte Palazzo naar het Paleiskwartier en via de Passerelle boven het station weer terug naar de binnenstad."

Randweg

Voor de Ponte Palazzo lag een variant klaar die aan de oostkant honderd meter verder reikte; niet enkel het spoor, maar ook het water over; tot in de echte binnenstad. Snijders – 'en de raad gelukkig ook' – zagen er weinig in: de brug zou 'als een mastodont' boven de doorgaande weg met karakteristieke, vooroorlogse panden komen te hangen die er parallel aan het spoor ligt. "Geen gezicht."

Dat pendelaars tussen het oude en nieuwe centrum de weg nu moeten gaan oversteken, is minder bezwaarlijk; die weg krijgt binnen enkele jaren aanzienlijk minder autoverkeer te verwerken. Dat heeft alles te maken met het doortrekken van de parallelweg aan de westzijde van het spoor, iets wat eveneens over een paar jaar een feit moet zijn. En dan is er nog de Randweg, waaraan gewerkt wordt. Vermoedelijk komt die nog dit jaar gereed, nagenoeg volgens planning. Het betreft het laatste stukje rondweg om de stad heen. Laat justitie de schandpaal in ere herstellen, suggereert een betrokkene in de aanloop naar dit verhaal gekscherend. "Dán trek je publiek. Justitie, in de binnenstad uit haar

jasje gegroeid, wilde aanvankelijk helemaal niet naar de andere kant van het spoor. Begin jaren negentig was dat deel nog een in verval geraakt bedrijventerrein, waar straatprostituees hun klanten afwerkten. Justitie dreigde zelfs met vertrek uit de stad, maar ging alsnog akkoord toen 's-Hertogenbosch extra miljoenen in de stationsomgeving stak. Het verhaal gaat dat justitie daarbij bedong om pal tegen de nieuwe, westelijke uitgang van het station aan te zitten. Daardoor moest het plein dat aan de voet van de uitgang was voorzien, naar het noorden opschuiven. Met als gevolg dat de vele honderden passanten die nu dagelijks uit het station komen gelopen, het plein rechts laten liggen. Waren ze er midden op uitgekomen, dan was de levendigheid vergroot geweest.

Organisch gegroeid

Snijders, sinds vier jaar wethouder en daarvoor raadslid vanaf '99, kent het verhaal niet. Was het – in zijn algemeenheid gesproken – niet beter geweest om ook de noordkant van het Paleiskwartier van een publiekstrekker te voorzien? "Dat is dan achteraf gezien", reageert Snijders. "Je moet weten: er is helemaal geen masterplan geweest. Dit gebied is organisch gegroeid, stukje bij beetje. En dat heeft goed gewerkt. Het is met het Paleis van Justitie begonnen, later kwam Van Lanschot erbij. Beide zijn essentieel geweest voor al het andere in het Paleiskwartier." Welke les heeft hij voor andere steden? "Alleen doe je niks, werk samen met andere partijen, luister goed naar wat er bij ze leeft. En neem een beetje de tijd, grijp de kansen wanneer ze zich aandienen." Gaat het lukken om het Paleiskwartier af te ronden met publiekstrekkers? "Dat gaat goed komen. Ik heb er alle vertrouwen in, nog altijd." ◀

's-Hertogenbosch loopt op de andere vooruit

De Bossche spoorzone loopt jaren vooruit op die van de vier andere grote steden in Brabant. 's-Hertogenbosch heeft zaken gerealiseerd waar de andere enkel van kunnen dromen. De crux zit 'm voor een belangrijk deel in een doorgang voor langzaam verkeer ter hoogte van het centraal station, die de binnenstad verbindt met de andere kant van het spoor. Eindhoven heeft een tunnel voor reizigers die dat doet, maar die is al heel lang te klein. Breda heeft een karig tunneltje; de bouw van de brede opvolger ligt al driekwart jaar stil. Tilburg en Helmond tenslotte zijn niet verder dan plannen voor zo'n verbinding.

In 's-Hertogenbosch bestaat de doorgang, daar bóven de perrons gerealiseerd, ruim een decennium, als onderdeel van het grotendeels vernieuwde station. De NS bleek te porren te zijn voor het idee, zoals ze gaandeweg de jaren tachtig en negentig steeds meer geneigd waren om ook naar de omgeving van een station te kijken. Dat juist 's-Hertogenbosch de eer te beurt viel om toen al een forse ingreep te ondergaan, had te maken met een stadsbestuur dat een totaalaanpak voorstond. Bovendien werd het centraal station drukker, terwijl het er niet op berekend was. De ANWB had het uitgeroepen tot 's lands slechtst functionerende station.

Olv Klijn en Joks Janssen beschrijven in '10 x Den Bosch' (2008) dat de doorgang (de Passerelle) bijna verboden gebied was geweest voor niet-reizigers. Wijk en politiek brachten de spoorwegen alsnog op andere gedachten. "Gelukkig", stellen Klijn en Janssen, "want de grootste winst van het Paleiskwartier is de verbinding die is ontstaan tussen de historische binnenstad en de stad aan de westzijde van het spoor. (...) 'Voor' en 'achter' het spoor zijn kwalificaties die lange tijd niet zonder betekenis waren. Volgens velen woonde je achter het spoor aan de verkeerde kant van de stad."

's-Hertogenbosch zat in de binnenstad opgescheept met zaken die uit hun jasje waren gegroeid. In het bijzonder het ziekenhuis en het Paleis van Justitie, de latere naamgever van de nieuwe wijk. Er waren dus meteen kandidaten voor vestiging aan gene zijde van het spoor, al ging dat lang niet altijd zonder slag of stoot.

Het voorbije decennium is in de spoorzone vooral gebouwd aan de eerste twee fasen Paleiskwartier, met onder meer het Paleis van Justitie, een bank, een uitgeverij, advocatenkantoren, het gymnasium en vele woningen, voor 99 procent appartementen. Tegen de westgrens van de wijk zijn maar liefst drie hogescholen gekomen met in totaal 20.000 studenten. Erachter weken voetbalvelden voor een park en een nieuwbouwwijk.

En nog altijd wordt er volop gebouwd: aan de Randweg, aan het Jeroen Bosch Ziekenhuis, waarin ook het ziekenhuis uit de binnenstad opgaat, aan het nieuwe hoofdgebouw van de ZLTO, aan het hoofdgebouw van de Brabanthallen dat vergader- en congrescentrum wordt, aan De Gruyter Fabriek er meteen achter, die broedplaats voor arty-bedrijven moet worden.

In Boschveld, een arbeiderswijk vol industrie, wordt nieuwbouw gepleegd; en een winkelstrip, enkele jaren terug nog een centrum van drugshandel, wordt gerenoveerd. In de Kop van 't Zand streek al De Verkadefabriek neer, een 'art house'. Verder zijn er plannen om woningen, winkeltjes en ateliers te realiseren op de plek waar nu een mengvoederfabriek ligt, die volgend jaar vertrokken moet zijn.

Het Zorgpark ten slotte, tegenwoordig Willemspoort genoemd, bestaat enkel nog op papier. Hogescholen, ZLTO en het ziekenhuis gaan er onderzoek doen op het snijvlak tussen voeding en gezondheid. Er komt een hotel voor patiënten die moeten revalideren, en woningen met uitzicht op de natuur ten zuiden van de stad.

Met de spoorzone is een investeringsprogramma van €2 miljard gemoeid. 's-Hertogenbosch zelf steekt er ongeveer €200 miljoen. Ook andere (semi-)overheden dragen miljoenen bij, zeker aan de projecten waarvoor nu de hijskranen in het gebied staan. De Randweg bijvoorbeeld, één van de grotere projecten. Kosten: €88 miljoen. Stad en provincie dragen daar elk bijna de helft van bij, het rijk €5 miljoen.

Reacties: redactie@brabant.nl