

Discussienotitie

Reg.nr. : 12.0038
B&W verg. : 14 februari 2012
Commissie : ROB
Cie_verg. : 27 maart 2012

Onderwerp: Ruimtelijke Structuur Visie (RSV)

1) Status

Middels deze discussienotitie willen wij met u van gedachten wisselen met betrekking tot het te actualiseren beleidskader inzake Ruimtelijke Structuur Visie welke wij in de raad van 2012/2013 u ter vaststelling willen aanbieden.

2) Samenvatting

In de commissievergadering ROB van 21 juni jongstleden heeft u aangegeven eerst de te actualiseren RSV te willen bespreken alvorens het voorontwerp RSV in (formele) procedure wordt gebracht. Toegezegd is een concept van het voorontwerp RSV aan de raad toe te sturen. Deze discussienotitie geeft uitvoering aan deze toezegging.

Deze discussienotitie markeert de (discussie)punten waarop de te actualiseren RSV gewijzigd is t.o.v. de versie uit 2003. De aanleiding voor de actualisatie is gelegen in de nieuwe Wet RO en in een aantal inhoudelijke ontwikkelingen waarover separaat de afgelopen jaren reeds met uw raad is gesproken (zoals de Discussienota Werken en Wonen) en die nu in een integrale visie hun plek krijgen. Om die reden is ook een 'film' van het besluitvormingsproces van de laatste jaren toegevoegd als bijlage.

De RSV is behalve een integrale afweging van ruimtelijke ontwikkelingen en een toetsingskader ook een ambitiesdocument (en visitekaartje) voor de stad richting hogere overheden en marktpartijen. Dat laatste dient dan wel geplaatst te worden in het huidige economisch tijdsgewricht dat niet zo rooskleurig is. Dat wil zeggen dat de RSV ontwikkelingen mogelijk maakt, het is vervolgens voor al de markt(ontwikkelingen) of ze ook daadwerkelijk plaatsvinden.

Qua planning voorzien wij een vaststelling van de RSV in 2013. In de procedure informeren wij uw raad wanneer het voorontwerp vrij wordt gegeven voor vooroverleg, wanneer de formele inspraak start op de RSV en voor behandeling in uw commissie wanneer deze ter vaststelling aan de uw raad wordt aangeboden.

3) Vraagpunten waarop antwoord wordt gevraagd

Zie de discussiepunten in paragraaf 8 van deze discussienotitie

Steller : Jules Goris / Karin Akkers
Tel. : (073) 615 52 71
E-mail : k.akkers@s-hertogenbosch.nl

Discussienotitie

4. Aanleiding

Aan de orde is de actualisering van de Ruimtelijke Structuurvisie (RSV) 'Stad tussen Stromen' uit 2003. Samengevat zijn er twee belangrijke aanleidingen voor zo'n actualisering. Op de eerste plaats is er een wettelijke verplichting van een RSV (met bepaalde eisen). Op de tweede plaats zijn dat nieuwe beleidsmatige ontwikkelingen ingegeven door lokale, provinciale en rijks besluitvorming.

4.1. Wettelijke verplichting

In de raadsvergadering van 28 januari 2003 heeft uw raad de ruimtelijke structuurvisie 'Stad tussen Stromen' vastgesteld. De per 1 juli 2008 in werking getreden nWro verplicht rijk, provincie en gemeente voor hun grondgebied het ruimtelijk beleid in een structuurvisie vast te leggen. De structuurvisie krijgt daarmee het karakter van een strategisch instrument in het kader van de ruimtelijke ontwikkeling. Daarvan was al sprake met de huidige RSV 'Stad tussen Stromen' maar de nWro stelt een aantal aanvullende eisen aan de RSV waaraan wij nog moeten voldoen. Zo'n structuurvisie moet aan bepaalde inrichtings- en procedure-eisen voldoen om aan de nieuwe wet te voldoen. De door de raad vastgestelde RSV van januari 2003 voldoet niet geheel aan de inrichtingseisen voor een structuurvisie in de stijl van de nWro.

Wettelijke eisen

In principe is de gemeenteraad vrij in de keuze van de vorm van een structuurvisie. Omdat de structuurvisie als hét instrument wordt gezien om ruimtelijke verbanden te bewerkstelligen en duidelijk te maken hoe de gemeente denkt de voorgenomen ontwikkelingen te verwezenlijken, moet de structuurvisie:

- *de hoofdlijnen van de voorgenomen ruimtelijke ontwikkelingen en de hoofdzaken van het door de gemeente te voeren ruimtelijk beleid bevatten;*
- *globaal zijn om integraal de verbanden tussen de gewenste ontwikkelingen in de verschillende delen van het gebied in beeld te brengen;*
- *een uitvoeringsprogramma bevatten; de wet schrijft imperatief voor, dat in een structuurvisie ingegaan moet worden op "de wijze waarop de raad zich voorstelt die voorgenomen ontwikkeling te doen verwezenlijken".*
- *digitaal zijn. Dat betekent dat een structuurvisie digitaal gemaakt en beschikbaar gesteld moet worden conform de eisen die de wet stelt. Per 1 juli 2008 gelden er exacte eisen voor het digitaal maken en beschikbaar stellen van ruimtelijke plannen.*

De nWro verplicht gemeenten tot het vaststellen van structuurvisies voor het voorgestane ruimtelijk beleid. De wet gaat daarbij uit van de gedachte dat elke gemeente een eigen visie moet hebben op de gewenste ruimtelijke ontwikkeling en dat de structuurvisie een essentieel instrument is om deze hoofduitgangspunten voor ruimtelijk beleid voor het gehele grondgebied van de gemeente vast te leggen. Dat bevordert de relatie tussen diverse ontwikkelingen en maakt duidelijk welke visies de gemeente hanteert voor concrete ruimtelijke plannen.

De bevoegdheid tot vaststelling van de structuurvisie is voorbehouden aan de gemeenteraad. Voor het niet voldoen aan de wettelijke verplichting tot het vaststellen van een structuurvisie heeft de wetgever geen sancties in de wet opgenomen.

Discussienotitie

De structuurvisie werkt juridisch gezien niet door naar burgers en andere overheden, maar bindt uitsluitend de gemeenteraad. Daardoor is de structuurvisie een belangrijk politiek-bestuurlijk instrument, omdat de gemeenteraad, bij de vaststelling van een bestemmingsplan of het nemen van een projectbesluit gehouden is aan hetgeen in de structuurvisie is opgenomen. Voor ontwikkelingen die strijdig zijn met de gewenste ruimtelijke ontwikkeling zoals neergelegd in de structuurvisie, zal een herziening van de structuurvisie moeten plaatsvinden. Wanneer een ontwikkeling niet strijdig is met de structuurvisie maar daarin ook niet is voorzien, kan volstaan worden met een motivering waarom de ontwikkeling wenselijk is.

Met de RSV beschikt de gemeente ook over een grondslag voor het vestigen van een voorkeursrecht op grond van de Wet voorkeursrecht gemeenten en bevoegdheden met betrekking tot de verevening van bovenplanse kosten.

In de structuurvisie kunnen ook MER-plichtige activiteiten opgenomen zijn. Denk aan uitbreidingslocaties voor woningbouw en bedrijventerreinen. Een plan-MER dient dan opgesteld te worden. Dit is aan de orde als het de RSV formeel in de RO-procedure gaat. Dat is nu nog niet het geval.

4.2. Nieuwe beleidsmatige ontwikkelingen

Een RSV is vooral een integratiekader voor ruimtelijke ontwikkelingen. De inhoud van de RSV wordt gevoed door (nieuwe) sectorale nota's zoals de nota Klimaatbeleid, de nota Luchtbeleid, de Koersnota inzake infrastructuur, het uitvoeringsprogramma De Groene Delta, de aanpassing van het waterplan, de nota Wonen, de Bedrijventerreinen en Kantorennota en de Detailhandelsnota, én vice versa. Deze nota's zijn onlangs door uw raad vastgesteld. In feite is hier sprake van een 'haasje over' principe. Sectorale ontwikkelingen geven om de zoveel tijd aanleiding om het integratieve karakter van de RSV te actualiseren. Zo'n moment is aan de orde.

Daarnaast is sprake van nieuwe ontwikkelingen naar aanleiding van de gemeentelijke Discussienota Werk en Woonlocaties die in 2008 en 2009 onderwerp was van een breed discussietraject. Herziening van het provinciaal ruimtelijk beleid in de vorm van een nieuwe provinciale structuurvisie (2010) en de nieuwe rijks Structuurvisie Ruimte en Infrastructuur is ook aanleiding geweest om de RSV nog eens tegen het licht te houden.

Omdat de huidige RSV in zijn basis en conceptueel kader nog steeds actueel is spreken we van een *actualisering* van de huidige RSV en niet van een (complete) herziening.

De actualisering van de RSV moet u dan ook zien in relatie tot de bestaande RSV uit 2003. Aan de orde is dan ook 'slechts' een aantal nieuwe ontwikkelingen ten opzichte van de versie uit 2003. Deze ontwikkelingen zullen wij later duiden in de vorm van een concreet aantal discussiepunten.

Discussiepunten waar uw raad nog geen uitspraak over heeft gedaan. Zaken waar uw raad reeds een uitspraak over heeft gedaan zijn in deze actualisatie meegenomen maar vormen geen expliciet onderdeel van de discussienotitie.

De actualisatie van de RSV uit 2003 hebben wij ook aangegrepen om de belangrijkste beleidsteksten in te korten.

5. Kaderstellend

Een RSV is in feite een kaderstellende nota over de ruimtelijke ontwikkeling van de stad (en deels regio). De belangrijkste functies van een RSV zijn:

Discussienotitie

1. op hoofdlijnen richting geven aan de integrale ruimtelijke ontwikkeling van de stad op de langere termijn, waarmee ook het huidige handelen bepaald kan worden;
2. een analyse geven van de opbouw en structuur van de stad op basis waarvan afwegingen gemaakt kunnen worden die al of niet voorzien zijn;
3. voor zover mogelijk nieuwe ontwikkelingen te duiden voor zover van invloed op de hoofdstructuur van de stad, zowel in en aan de stad;
4. het voorzien in een uitvoeringsprogramma van lopende en nieuwe (majeure) projecten

De RSV heeft ook een strategische functie. Naar marktpartijen en andere (hogere) overheden toe wordt de RSV gebruikt als visitekaartje en lobbydocument voor de ambities en is het een belangrijk referentiekader in gesprekken met het rijk en de provincie over nieuwe rijksnota's en provinciale nota's.

Als bijlage bij deze discussienotitie sturen wij de tekst van de concept voorontwerp RSV toe. In deze fase (van discussie) hebben deze teksten geen formele RO-status.

Tevens sturen wij u de recent uitgebrachte 'Bossche genese' (december 2011) toe. Deze publicatie is een standaardwerk over de ruimtelijke ontwikkeling van de stad en geeft een goede analyse van de wordingsgeschiedenis van de stad.

Het uitvoeringsprogramma stellen wij op na de discussie met uw raad over de belangrijkste actualiseringen in de RSV, i.c. in de voorontwerp RSV.

6. Tijdsgewricht

Een RSV dient ook in een bepaald tijdsgewricht te worden geplaatst. De huidige economische ontwikkelingen en vooruitzichten zijn beduidend anders dan in 2003. De huidige groeiperspectieven zijn meer onderhevig aan onzekerheid dan ten tijde van het opstellen van de RSV in 2003. De nodige voorzichtigheid is dan ook geboden als het gaat om toekomstperspectieven. Aan de andere kant ontslaat het ons niet van de plicht om te blijven nadenken over toekomstige ontwikkelingen gebaseerd op verwachte groeiperspectieven, ook al zijn deze omgeven met de nodige onzekerheid. We hebben in de RSV een prioritering aangebracht als het gaat om de majeure ontwikkelingen. Zo ligt de prioriteit bij de binnenstad en spoorzone. De ontwikkeling van de A2-zone (Avenue2) zien we volgtijdelijk op deze ontwikkelingen (als dan, in ieder geval na 2020 en wellicht later afhankelijk van de economische dynamiek).

Zoals gezegd, een RSV is vooral kaderstellend, het is geen blauwdruk en ook geen verplichting tot 'ontwikkeling'. Aan de hand van een uitvoeringsprogramma – dat om de 4 jaar aan uw raad wordt aangeboden – bestaat de mogelijkheid te sturen op fasering en temporisering in de ruimtelijke projecten.

7. Planning

De aanloop naar deze actualisering hebben wij uitvoerig voor u in beeld gebracht in de vorm van een 'film' van de aanloop naar de actualisering van de Ruimtelijke Structuurvisie 'Stad tussen stromen'. Deze is als bijlage bijgevoegd.

Bij brief van 10 mei 2011 hebben wij u geïnformeerd over de vervolgaanpak van de RSV. Deze planning is aangepast naar aanleiding van de op 27 september 2011 door uw raad gevoerde discussie over de "achtergronden en (on)mogelijkheden van de invulling van het oude tracé van de

Discussienotitie

Zuid Willemsvaart". U hebt daarbij tevens aangegeven de RSV, alvorens deze de formele RO-procedure ingaat, te willen bediscussiëren. Dat ligt nu dus voor.

De start van de MER-procedure wordt gemarkeerd door het uitbrengen van een (formele) Notitie 'Reikwijdte en Detailniveau' welke ook aan inspraak onderhevig is. Deze notitie geeft aan welke onderdelen uit de geactualiseerde RSV aan een MER onderhevig zijn/moeten zijn.

Daarmee komt de planning er nu als volgt uit te zien.

Januari/februari 2012

Discussienotitie RSV ten behoeve van de Cie. ROB

Voorjaar 2012:

College van B&W geeft voorontwerp RSV vrij voor vooroverleg en de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) vrij voor (formele) indiening van zienswijzen en informeert uw raad via een raadsinformatiebrief.

Zomer 2012:

Vooroverleg RSV met burgers, maatschappelijke groeperingen en andere overheden en (formele) indiening zienswijzen op de nota 'Reikwijdte en Detailniveau.

Najaar 2012:

Verwerken (ambtelijk) resultaten vooroverleg (RSV) en zienswijzen (NRD) en opstellen MER.

Eind 2012:

College van B&W geeft ontwerp RSV en MER vrij voor (formele) indiening van zienswijzen (6 weken) en informeert uw raad via raadsinformatiebrief.

Begin 2013:

Verwerken zienswijzen.

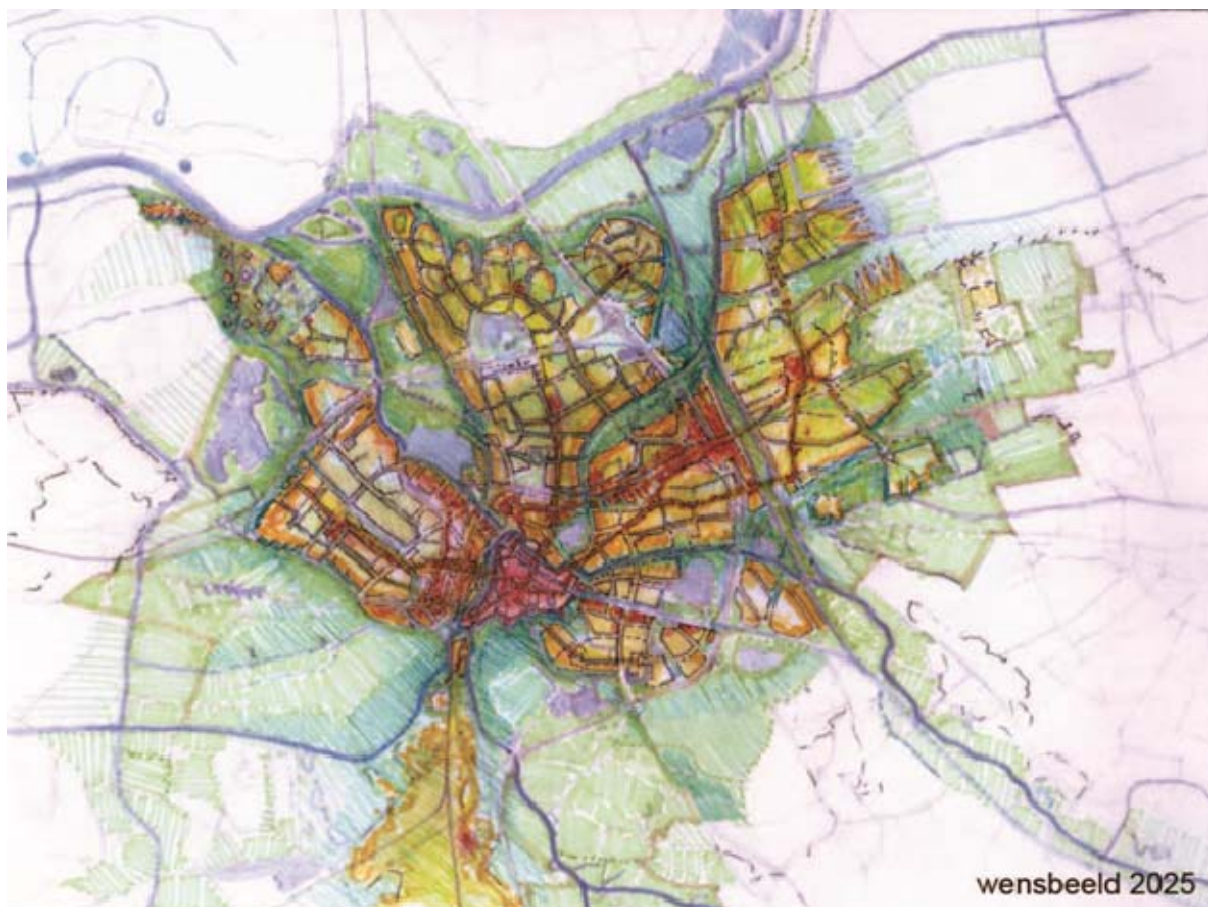
Begin 2013:

Vaststelling RSV door gemeenteraad (via behandeling in commissie ROB)

Discussienotitie

8. Concept Ruimtelijke Structuurvisie – hoofdlijnen -

De ruimtelijke structuurvisie omvat de uitgangspunten en ambities van onze gemeente voor het -door haar te voeren- ruimtelijk beleid in de komende 10 jaar, met een doorkijk naar 15 á 20 jaar. Het is het toetsingskader dat een onderlegger vormt voor de actualisering van bestemmingsplannen en projectprocedures, alsook een inspiratie- en ontwikkelingsopgave voor integrale gebiedsaanpak en projecten.



Een Compacte, Complete, Contrastrijke én Duurzame stad

In de ruimtelijke structuurvisie 2003 is de compacte, complete en contrastrijke stad als het uitgangspunt voor de ruimtelijke ontwikkeling geïntroduceerd. Dit 'ruimtelijk motto' voor de stad blijft gehanteerd, in de overtuiging dat dit de juiste basis biedt voor een duurzame ruimtelijk hoofdstructuur. De hoofdstructuur van de stad wordt geordend op basis van de lagenbenadering. Het DNA (de eigenheid) van 's-Hertogenbosch wordt sterk bepaald door haar onderlaag van water en bodem, geomorfologie en cultuurhistorie. In nauwe samenhang met de ontwikkeling van de hoofdinfrastructuur is een karakteristieke vorm van het stadslichaam ontstaan. Deze bestaat uit een kern met vleugels, ruimtelijk geleed door uitlopers van het buitengebied en de groenblauwe slingers ("de Groene Delta") die diep in de stad binnendringen.

De duurzame ruimtelijke hoofdstructuur krijgt gestalte in de begrippen compact, compleet en contrastrijk :

Discussienotitie

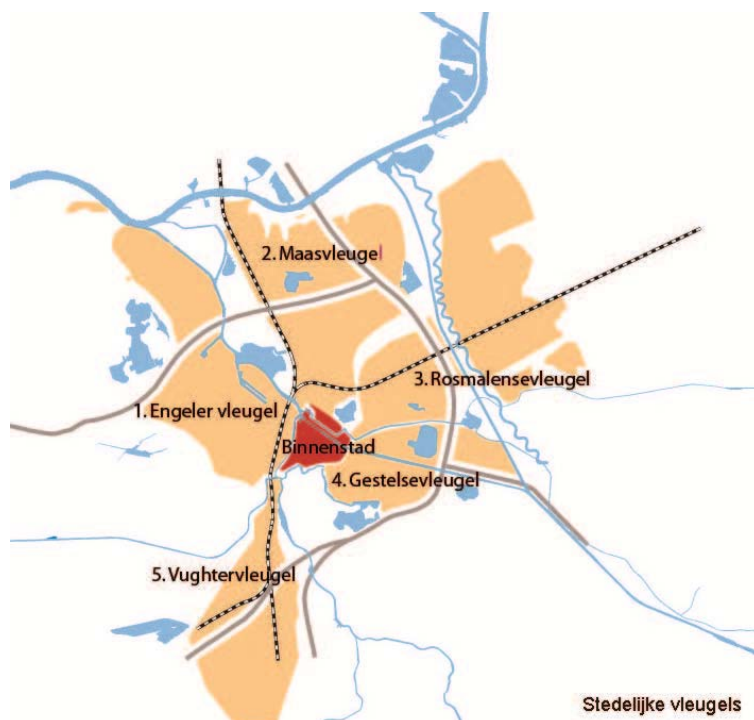
Compact in de zin van een stedelijke stad, met hoge dichtheid, clustering en menging van functies met een bijbehorend druktebeeld. Transformatie en herstructurering in de bestaande stad staan centraal. We kiezen voor een selectief aantal stedelijke ontwikkelingszones (Bossche Zones). De stedelijke 'ruggengraat' (Binnenstad - Spoorzone-Station Oost-Avenue2) is hét stedelijke centrum gebied met verdichtingsambities.

Compleet in de zin van een centrumstad met bijbehorende compleet voorzieningenpakket, compleet pakket aan woonmilieus, instellingen en bedrijven voor een regio van meer dan 500.000 inwoners. We kiezen voor een hoge ambitie in (stuwende) centrumfuncties in het stadscentrum en gaan daarbij uit van een integraliteit (gebiedsontwikkeling) met een focus op de kracht van de stad en een focus op een restrictief beleid om bundeling en cross overs te versterken.

Contrastrijk in de zin van een stad die fysieke en sociale contrasten samenbrengt en mensen, functies en ruimtes verbindt (modern-cultuurhistorisch, stad-land etc, variatie woon- en werkkwaliteiten)

Gestreefd wordt om van deze compacte, complete en contrastrijk stad ook nadrukkelijk een **Duurzame** stad te maken in de zin van een goede balans tussen gezondheid en hinder, zorgvuldig ruimtegebruik, respect voor natuur en landschap en een zo verantwoord mogelijk gebruik van energie en grondstoffen.

De hiervoor genoemde doelstellingen representeren de ruimtelijke uitgangspunten die de belangrijkste agendapunten in het ruimtelijke beleid van de stad gaan bepalen voor de komende jaren. Op basis van analyses, trends en recente ruimtelijke ontwikkelingen kristalliseert het ruimtelijk streefbeeld uit en krijgt het programmatische vulling.



De vleugelstad

Het concept van de vleugelstad wordt gehandhaafd. De stadsuitbreidingen kunnen worden beschouwd als stedelijke 'vleugels' die zijn aangehaakt aan de binnenstad. Het buitengebied dringt

Discussienotitie

op aantrekkelijke wijze tussen de stadsuitbreidingen door de stad binnen waardoor de Bosschenaar steeds dicht bij de natuur woont. Het stadslichaam wordt hiermee ruimtelijk op een aantrekkelijke, natuurlijke wijze geleed door de beekdalen van Dommel, Aa en Dieze en het natuurgebied de Herven. Meer ruimtelijke samenhang binnen de vleugels is verkregen door de barrières van zware infrastructuur (vooral spoor- en snelwegen) op strategische plaatsen te slechten middels ongelijkvloerse kruisingen en fietstunnels.

Aantrekkelijke centrumstad

Het valt niet mee om in tijden van forse economische tegenwind een aantrekkelijke stad te zijn en blijven voor investeerders en bewoners. 's-Hertogenbosch heeft alles in zich om zo'n stad te zijn en vooral te blijven. De DNA-structuur is er in elk geval sterk genoeg voor: een optimale en centrale ligging aan de belangrijkste kennisas van ons land (A2 en spoorlijn Amsterdam-Eindhoven), een monumentale binnenstad met een prachtig groen ommeland, een cultureel klimaat en ondernemingszin die uitstraling heeft tot ver buiten de regio. Dat alleen is echter niet voldoende, het vraagt ook de nodige discipline: We moeten ambitieus zijn, zonder de draagkracht en menselijke maat van de stad uit het oog te verliezen. We moeten blijven doen waar we goed in zijn en het afmaken, vooral op eigen kracht, dicht bij onszelf. We kiezen door op een aantal prioritaire (top)gebieden waarbij de inzet een integrale, gebiedsgerichte aanpak met een clustering van functies en een hoge omgevingskwaliteit is.

De stad moet vooral actief blijven zoeken naar trekkers en investeerders (private partijen) die vooruit denken. Daar past ook bij dat de stad zelf investeert. De middelen daartoe zijn beperkt, dus als het gebeurt moet het goed gebeuren en dan moet er vooral voor gezorgd worden dat iedere geïnvesteerde euro een zo groot mogelijk rendement oplevert. Rendement betekent dan in feite: zorgen voor een investering in een functie waarmee centrumgebieden van een 'motor' worden voorzien, die het gehele gebied naar een hogere vorm van stedelijkheid brengt. Het is zaak te zorgen voor clustering, 'massa' te maken en interessante 'cross-overs' te creëren tussen verschillende functies. Massa en cross-overs zijn nodig om een vliegwieleffect te genereren en de economische motor van een stad te laten blijven draaien, ook in tijden dat de 'brandstof' duurder wordt. Massa verkrijgt je door te bundelen en compact te investeren in de stad. Alleen op die manier ontstaat ook een wisselwerking tussen stedelijke functies die er voor zorgt dat kruisbestuiving plaatsvindt. Die kruisbestuiving leidt weer tot creatieve en innovatieve ontmoetingen van mensen en functies met een bijbehorend drukte (en stilte)beeld in de stad. Dát maakt steden boeiend en interessant voor bewoners, bedrijven en instellingen.

Dat alles is ook de filosofie achter de Bossche Zones (Binnenstad/Spoorzone en A2 zone). In deze economische kerngebieden van de stad moeten eigen investeringen én investeringen van private partners gebundeld neerdalen om maximaal rendement te halen. Dat is ook waar investeerders (waaronder de stad zelf) naar op zoek zijn: solide plekken om te investeren en een duurzaam rendement te behalen. Het huidige beleid van transformatie van binnenstedelijke zones past uitstekend in de toenemende marktbehoefte naar solide ruimtelijke investeringen in de stad. 's-Hertogenbosch onderscheidt zich daarin van andere steden waar investeringen 'vluchtiger' zijn en eerder gericht op korte termijnwin.

Daarom de keuze voor het GZG-terrein, de Spoorzone en de Zuidwal als prioritaire (top)gebieden. Het GZG terrein omdat het de positie van de binnenstad als hét belangrijkste commerciële en culturele centrum van de stad versterkt én de stad met het GZG-terrein die positie wil behouden en zelfs uitbouwen tot een permanente positie in de top 10 van winkelsteden. De Spoorzone omdat dit gebied -met talrijke belangrijke, bovenregionale functies- afgerond wordt als onderdeel van de complete centrumstad. De Zuidwal omdat dit gebied, na het GZG-terrein, de laatste grote, én prominente, ontwikkellocatie is in de binnenstad. Een gebied ook waar met de realisering van het Stedelijk Museum 's-Hertogenbosch een nieuwe dynamiek, spin-off en bezoekersstroom is ontstaan.

Discussienotitie



Ruimtelijke Dynamiek in Bossche Zones 's-Hertogenbosch

Bevolking en wonen

Onze gemeente kan, ondanks een afvlakkende bevolkingsgroei na 2030, in ieder geval tot het jaar 2050 nog op een behoorlijke toename van het aantal inwoners rekenen: in de periode 2012 t/m 2030 neemt de woningbehoefte (Actuele Bevolkingsprognose Provincie Noord Brabant 2011) toe met ca. 10.375 woningen.

Deze bevolkingsgroei leidt natuurlijk ook tot een groei van het aantal huishoudens. Het aantal huishoudens zal groeien van 64.000 in 2012 naar 74.350 in 2030. De woningvoorraad zal dus met een zelfde aantal moeten groeien; dit betekent een toename van de voorraad met 10.375 woningen. Twee derde daarvan is bestemd voor eigen inwoners; hun woning behoefte groeit vooral doordat huishoudens steeds kleiner worden (o.a. vergrijzing). Een derde van de extra woningvraag komt van de kant van vestigers.

Een belangrijk aspect van de huidige economische crisis is dat de stagnatie van de woningproductie nu een probleem voor de langere termijn oplevert. Continuïteit in de woningproductie is van groot belang om bij het aantrekken van de economie en de woningvraag oplopende woningtekorten te voorkomen.

	Netto Woningbouw-capaciteit in bouwplannen 2012-2030		Benodigde capaciteit 2012 tot 2030 O.b.v. prognose 2011		Tekort / overschot bouwplancapaciteit
Grondgebonden	5.770	60%	8.375	64%	- 2.605
Appartementen	3.820	40%	4.690	36%	- 870
Totaal	9.590		13.065		

De nu bekende locaties in de potentiële woningbouwcapaciteit komen uit op een netto toevoeging van 9.590 woningen; dit aantal bestaat echter voor een deel uit zgn. 'zachte plannen'. Uit ervaring blijkt dat een deel van deze zachte plancapaciteit in de loop van de jaren nog wijzigt of soms komt te vervallen. Aan deze plannen zitten diverse risico's (milieu, marktomstandigheden, uitvoering) die een

Discussienotitie

tijdige realisatie in de weg kunnen staan. De risico's zijn hier ook groot vanwege de snelle beleidsontwikkelingen bij het rijk en de (on)mogelijkheden van financiering van deze projecten. Gezien deze onzekerheid m.b.t. de zachte plancapaciteit moet deze capaciteit als indicatief worden beschouwd; de provincie hanteert daarom als richtlijn om 30% op te tellen bij de benodigde woningbehoefte om capaciteitsuitval op te vangen. De benodigde capaciteit, gekoppeld aan de bevolkingsprognose 2011 van de provincie, laat dan zien dat er een benodigde capaciteit in de periode 2012-2030 nodig is van 13.065 woningen. Uit de behoefte aan nieuwe woningen tot 2030 (vraag) en de potentiële woningbouwcapaciteit binnen de gemeente (aanbod) blijkt dat er op langere termijn een tekort dreigt aan woningbouwlocaties. Naast het aantal te bouwen woningen is ook het woningtype van belang. Het aandeel appartementen in de huidige potentiële woningbouwcapaciteit is hoog te noemen. Dit is een gevolg van de grote capaciteit op de vele inbreidings- en herstructureringslocaties waar de woningen overwegend in gestapelde vorm gebouwd worden. Uit onderzoek naar woonwensen blijkt echter dat ca. twee derde van de nieuwbouw uit grondgebonden woningen zou moeten bestaan.

De Discussienota Werk- en Woonlocaties constateerde een tekort aan locaties van minimaal 3.000 en maximaal 5.000 grondgebonden woningen. Uit de provinciale prognose 2011 blijkt nog steeds een tekort aan grondgebonden woninglocaties van 2.000 tot 3.500 nieuwe kavels. Daarom is er, conform de conclusies van de Discussienota Werken en Wonen in deze geactualiseerde RSV een nieuwe woningbouwlocatie opgenomen. Deze locatie 'De Bunders', met ca. 1.000 woningen aan de oostzijde van de stad kwam als een acceptabele locatie uit de discussie. Deze locatie is pas aan de orde na afronding van de Grote Wielen. Voor de overige 1000-2500 woningen worden in de RSV de volgende zoekrichtingen voor woningbouwontwikkeling genoemd:

- Ten oosten van de Groote Wielen en in de Maaskantse Polder
- 'Gestelse Vleugel'
- 'Eiland van Heusden'

Werkgelegenheid

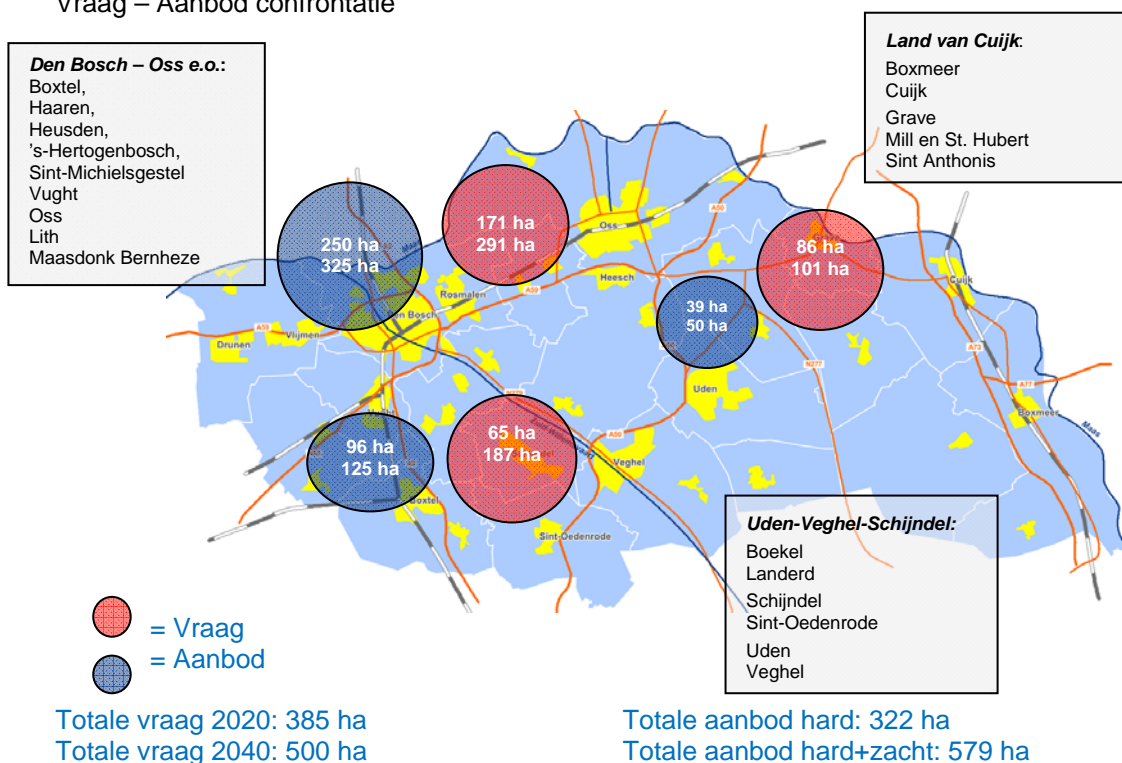
Vraag en aanbod van bedrijventerreinen en kantorenparken in 's-Hertogenbosch en de regio Noordoost-Brabant is tot 2020 in beeld gebracht, met een doorkijk naar 2040. Hieruit blijkt dat er niet voldoende terrein wordt ontwikkeld om de vraag te accommoderen. Daarom moet ook de komende jaren sterk ingezet worden op herstructurering. Hiermee kan 5 tot 10% ruimte worden gewonnen. Op de korte en langere termijn blijft er een tekort aan aanbod in 's-Hertogenbosch en omgeving. Op dit moment zijn er niet genoeg hoogwaardige terreinen, bestemd voor de financiële en zakelijke diensten en voor de topsectoren food, health en farma. Ook bestaat er een tekort aan functionele, meer traditionele bedrijventerreinen waar ook zware knelpuntbedrijven (categorie 4/5) gevestigd kunnen worden. De confrontatie tussen vraag en aanbod (harde en zachte plannen) voor het moderne, gemengde segment (grote kavels, multimodaal) is redelijk in evenwicht. Kwalitatief is het aanbod goed verdeeld over de regio.

Voor hoogwaardige terreinen heeft juist 's-Hertogenbosch als centrumstad een gunstig vestigingsklimaat te bieden ten aanzien van bereikbaarheid (snelwegen, spoor), aanbod van arbeidskrachten en goede woonomgeving. Voor het hoogwaardige segment worden de terreinen Groote Vliet, Rosmalense Plas en Avenue2 ontwikkeld. Om het bedrijvenpark de Meerendonk te kunnen ontwikkelen tot een hoogwaardig groen werklandschap voor kantoorachtige en gemengde bedrijven is een ingrijpende herstructurering nodig. De intentie is om hier een transferium te vestigen en langs het kanaal een stedelijke verbindingsas naar de binnenstad aan te leggen. De verwachting is dat het bedrijventerrein Zuid'66 (Zuid-Willemsvaart) hierdoor van kleur zal verschieten. Door transformatie van Autotron kan extra hoogwaardig werklandschap ontwikkeld worden in een campusachtige sfeer. Hier kan een combinatie ontstaan van (boven) regionale outdoor sport-, recreatie- en leisure voorzieningen, in combinatie met zeer beperkte kleinschalige, thematische bedrijvigheid. Het accent ligt op outdoor voorzieningen met milieuvriendelijke bedrijvigheid, gecombineerd met (permanente) ruimte voor extensieve vormen van leisure. Mogelijk kan ook het

Discussienotitie

aangrenzende landbouwgebied worden betrokken bij deze ontwikkelingen. Het is nog zeer de vraag, in hoeverre binnen het gebied functies kunnen worden gerealiseerd zonder het grondwater aan te tasten. Nader grondonderzoek moet uitwijzen, in hoeverre deze ontwikkeling kan plaatsvinden binnen het gebied, zonder gevaar voor aantasting van het grondwater. Ook moet deze ontwikkeling in overeenstemming zijn met de natuur- en landschapontwikkeling van het Bossche buiten Hooge Heide. Deze locatie is dan ook geduid als een zoeklocatie voor een werklandschap.

Vraag – Aanbod confrontatie



De bedrijventerreinen Empel 3e fase, Empel-Zuid en Rosmalense Plas komen in ontwikkeling. Het terrein Treurenburg wordt afgerond. Deze terreinen voorzien vooral in het segment “modern”. Ook wordt gestart met de Brand 2, met de intentie dit terrein tegelijkertijd met de omlegging van de Zuid-Willemsvaart (2014) te realiseren. Dit deel wordt gereserveerd voor watergerelateerde bedrijvigheid. In de behoefte aan vestiging voor grootschalige bedrijven in het segment functioneel en traditioneel wordt voorzien in de ontwikkeling van bedrijventerrein Heesch West.

De belangrijkste herstructureringsopgave in de komende jaren ligt in de Rietvelden. De herinvulling van het middenterrein heeft daarbij prioriteit. Het grote bedrijventerrein is de aangewezen locatie voor bedrijven met hindercategorie 5. Door technologische ontwikkelingen zal de milieuhinder naar verwachting steeds verder worden teruggedrongen. De Rietvelden bedient de vraag naar functionele bedrijventerreinen. Ook de ontwikkeling van Heesch West voorziet in nieuw aanbod voor de functionele vraag. Dit terrein gaat ook ruimte bieden voor bedrijven in hogere hindercategorieën. Een aantal bedrijventerreinen zoals Boschveld, Kop van het Zand, Orthenpoort en Businesspark Maliskamp zal van kleur verschieten. Het gaat voornamelijk om een transformatie naar de woonfunctie. Op andere bedrijventerreinen is een heroriëntatie gewenst. Dit geldt onder meer voor het Ertveld, Hightech Park, het bedrijventerrein Zuid '66, de Herven en de Vliert. Als potentieel nieuw gemengd werkgebied met het accent op kantoren, handel en logistiek wordt de aandacht gericht op de Herven, Brabantpoort en Hightech Park. Het bedrijventerrein Ertveld vergt een heroriëntatie wanneer dit uit haar isolement wordt gehaald met de doortrekking van de Parallelweg naar de A59.

Discussienotitie

Ook de voorzijde van het Hightech park kan zich meer profileren als stadsentree. De A2 zone van de Herven en de Vliert zal op termijn een upgrading en transformatie ondergaan in relatie tot de ontwikkeling van Avenue2.

Alternatieve locaties voor bedrijventerrein de Kloosterstraat

Door af te zien van de ontwikkeling van bedrijventerrein Kloosterstraat, resteert een zoekopgave naar andere locaties. De omvang van het tekort van ca. 70 hectare bedrijventerrein is met het oog op de economische ontwikkelingen zeker voor de korte termijn (2020) niet problematisch. Door herstructurering is er nog veel ruimte op bestaande terreinen. De terreinen Rosmalense Plas (12 hectare voor middelgrote bedrijven), Avenue2 (ca. 20-30 hectare) en Meerendonk (ca. 10 ha (her)ontwikkelingsruimte) bieden alternatieve ruimte, met name voor het “moderne” segment. Voor de opvang grootschalige bedrijven (zoals gepland waren op de locatie Kloosterstraat) wordt een oplossing gezocht in de regio, i.c. Heesch West.

Kantoren

In verband met de opnamecapaciteit kiest de gemeente voor voortzetting van het schaarstebeleid, dat wil zeggen dat er voor grootschalige kantoren slechts één locatie tegelijkertijd wordt ontwikkeld. Na het Paleiskwartier volgt Avenue2.

De mogelijkheden voor kleinschalige kantooruimte liggen op de stedelijke verbindingssassen en de vrijkomende VAB-terreinen. Ook de herontwikkeling van het GZG-terrein, de Kom Rosmalen en de nieuwbouwmogelijkheden in De Groote Wielen en Willemspoort bieden voor kleinschalige kantoren perspectief.

De Kleine Knoop Station Oost / sportpark De Vliert is door de centrale ligging in de stad primair bedoeld voor versterking van overdekte sport- en vrijetijdvoorzieningen in een groene setting. De locatie is ook geschikt voor sportgerelateerde detailhandel en zo mogelijk een woon- en bedrijventoren op de kop. Ook de huisvesting van maatschappelijke en onderwijsvoorzieningen, in combinatie met enkele middelgrote kantoorvilla's is denkbaar.

Voorzieningen

Uit allerlei benchmark onderzoeken blijkt dat 's-Hertogenbosch hoog scoort op het gebied van stedelijke voorzieningen. Het is daarom van groot belang om deze voorzieningen in de stad te houden, uit te breiden en te verbeteren.

De ambitie is om in de toekomst tot de top 10 van winkelsteden te blijven behoren. De ontwikkeling van het GZG-terrein in de binnenstad is daarbij een belangrijke factor, met een mix van hoogwaardige winkels, stedelijke voorzieningen en aantrekkelijke moderne stadswoningen. De multifunctionele stadsbibliotheek c.q. het informatiecentrum is een grote trekpleister waardoor het gebied levendig wordt. Van belang blijft dat de diverse centra complementair aan elkaar blijven. Naast de grote centra zijn de kleine centra van groot belang voor de leefbaarheid en ontmoetingsfunctie in wijken en buurten.

Bereikbaarheid

De verwachting is dat de mobiliteit met ruim dertig procent groeit in de komende periode, en het goederenverkeer wellicht verdubbeld. Hierdoor blijft een sterke druk bestaan op verbetering van de bereikbaarheid, mede in het belang van het economische functioneren van stad en regio. Om het verkeerslawaai en de uitstoot aanzienlijk te verminderen wordt ingezet op elektrische auto's en bussen. Ook wordt het fietsverkeer en het gebruik van openbaar vervoer sterk gestimuleerd. 's-Hertogenbosch heeft het doorstroommassenmodel gekozen als basis voor het stedelijke hoofdwegennet. Het doorstroommassen-model gaat uit van een stelsel van elkaar kruisende hoofdwegen, dat de verschillende stadsdelen onderling met elkaar verbindt, doorgaand verkeer in buurten weert, het interne verkeer in de stad bundelt en het externe verkeer vanaf de Ruit van snelwegen naar de stadsdelen brengt. Rosmalen wordt evenals De Groote Wielen ontsloten vanaf ringwegen waardoor doorgaande verbindingen door de kernen en het stadscentrum niet meer nodig zijn. De binnenstad wordt voor autoverkeer alleen indirect ontsloten via afslagen vanaf de

Discussienotitie

doorstroommassen en via oude invalswegen vanuit de regio. Vanaf transferia op alle windrichtingen voeren snelle busverbindingen de reizigers naar het stadscentrum. Een multimodale vervoersknoop in de Rietveldenhaven stimuleert het nog immer groeiend vrachtvervoer over water. De omgelegde Zuid-Willemsvaart maakt moderne binnenvaart mogelijk vanaf de Maas naar Eindhoven en Helmond en vormt een belangrijke schakel in het stelsel van kanalen in Zuid-Nederland en Vlaanderen.

N279 en A59

De beoogde opwaardering van de N279 heeft de nodige ruimtelijke consequenties. Het zal ook een verhoging van de verkeersdruk op de parallelbanen van de A2 teweeg brengen.

De RSV stelt de volgende eisen aan deze verbinding: De huidige bereikbaarheid van de zuidoostzijde van de stad dient kwalitatief gehandhaafd te blijven, evenals de doorstroming op de Ruit rond de stad; De aansluitingen van De Brand moeten voldoende capaciteit hebben en de bereikbaarheid van De Brand moet voor de lange termijn voldoende gegarandeerd zijn; Uitgangspunt is een ongelijkvloerse aansluiting van de N279 op de A2 met tegelijkertijd een goede ontsluiting met de toekomstige werklocatie Meerendonk.

Aan de westzijde van de stad speelt een soortgelijke ontwikkeling waarbij in het kader van de Gebiedsontwikkeling Langstraat gestreefd wordt naar een betere doorstroming van de A59. Een onderdeel is een betere aansluiting van het Eiland van Heusden (nieuwe woningbouwontwikkeling aan de oostkant van Vlijmen) op de A59. De RSV stelt de volgende eisen aan deze verbinding: De huidige bereikbaarheid van de westzijde van de stad dient kwalitatief gehandhaafd te blijven, evenals de doorstroming op de Ruit rond de stad; De huidige bereikbaarheid en doorstroming op de Randweg moeten minimaal gelijk blijven i.c. een ongelijkvloerse c.q. conflictvrije afwikkeling op het knooppunt.

Oude tracé Zuid-Willemsvaart

Na het gereedkomen van de omlegging van de Zuid-Willemsvaart is de beroepsvaart verdwenen van het stadstracé van de oude Zuid-Willemsvaart. Het kaarsrechte kanaal met zijn markante ophaalbruggen, sluisen, groene taluds en bomenrijen is een verrijking van het historische stadsbeeld. Nieuwe kansen voor het oude tracé Zuid-Willemsvaart:

- De oude kanaal is een aantrekkelijke vaarroute voor de recreatievaart, dicht langs de Bossche binnenstad.
- De kanaal houdt een belangrijke rol bij de extra (piek)afvoer uit het stroomgebied van de Aa.
- De oude traverse wordt hersteld in de oorspronkelijke 19e eeuwse schaal van het kanaal met minder steile taluds en wandelroutes wat ten goede komt aan de beleving.
- Bij de herontwikkeling van de traverse wordt het groen versterkt en zijn terrassen langs het water gerealiseerd.
- De Zuid-Willemsvaart kan het aantal woonmilieus in onze stad vergroten met vormen van wonen in en aan het water (woonboten, waterwoningen).
- Door de onttrekking van de beroepsvaart aan het kanaal kan de oorspronkelijke situatie bij de oude haven weer hersteld worden met het herstel van het verdwenen havenhoofd, reconstructie van de torens van de middeleeuwse waterpoort en het terugbrengen van het verdwenen bastion van de Citadel. Ook kan de gracht rond het Kruithuis gedeeltelijk worden hersteld.
- Het verkleinen van Sluis 0 tot zijn oorspronkelijke omvang met herstel groene taluds geeft een aantrekkelijk toeristisch-recreatief punt.
- Watersport, recreatievaart en andere watersportgerelateerde activiteiten worden verder ontwikkeld. Bij Sluis 0 kan een jachthaven worden aangelegd. Het brede deel van de vaart (ten oosten van Sluis 0) kan ook geschikt gemaakt worden voor roeiwedstrijden.
- Over de kanaaltraverse kan openbaar vervoer over water gerealiseerd worden van en naar het nieuwe transferium in de Meerendonk.
- De ontwikkeling van een aantrekkelijk waterfront langs de zuidelijke oever van het kanaal ten oosten van de Lambooybrug geeft de stedelijke verbinding op de zuidelijke oever extra allure en aantrekkelijkheid..

Discussienotitie

Stad en land 'De Groene Delta'

Het doel van het uitvoeringsplan 'De Groene Delta' is de huidige groenstructuur in en rond de stad ombouwen naar een robuuste en samenhangende groenblauwe structuur. De Groene Delta is opgebouwd uit 'groengebieden' en 'verbindingen': De groengebieden hebben verschillende accenten gekregen. Dit zijn 'consolidatie', 'transformatie' en 'landschappelijk waardevolle gebieden'. Het is gewenst om groengebieden onderling met elkaar te verbinden. Het maakt uitwisseling van planten en dieren tussen het ene en het andere gebied mogelijk. In veel gevallen liggen er tegelijkertijd kansen voor een combinatie met bijvoorbeeld recreatieve routes. Daarmee krijgen deze verbindingen ook betekenis voor mensen. Binnen de verbindingen wordt onderscheid gemaakt tussen 'Robuuste ecologische verbindingen' en 'Groenblauwe verbindingen'. Stads-Aa, Stads-Dommel en Dieze vormen de belangrijkste groenblauwe verbindingen binnen de stad en zijn de dragers van de 'groenblauwe slingers'. We streven ernaar om de uitvoering van De Groene Delta gelijke tred te laten houden met de ontwikkeling van de stad als geheel, zodat de natuur in en rond de stad onder druk van verdere verstedelijking niet achteruit gaat. 'De Groene Delta' zal in economisch opzicht een groeiende factor van betekenis worden. Bij de hiervoor noodzakelijke integrale gebiedsontwikkeling gaat het erom dat publiek en private partijen zich verenigen in een gedragen plan, inclusief heldere organisatie en realisatiestrategie (geld, grond, fasering e.d.). Een voorbeeld van integratie stad en land op de schaal van het landschap is Landgoed De Haverleij. Maar ook op kleinere schaal rond nieuwe bedrijventerreinen en wijken is integratie gewenst. Nieuwe infrastructuur als de Randweg heeft geleerd dat niet alleen inpassing aan de orde is. Een integrale benadering moet 'winst' opleveren voor andere functies zoals natuur en landschap.

Ruimtelijke identiteit en cultuurhistorie

De fysieke en historische gelaagdheid vormt het geheugen van de stad en is zeer bepalend voor de stedelijke ruimtelijke structuur van 's-Hertogenbosch. Nog vele sporen zijn zichtbaar. Sporen van de ontwikkeling van het cultuurlandschap, van stad en dorpen, van de eeuwenlange strijd van deze regio tegen het water met zijn rivieroverlaten en dijkdoorbraken, van het water als verdedigingsmiddel met zijn inundatiekommen, aarden forten en fortificatielinies, van de bewoningsgeschiedenis, van historische wegen en paden die samen met de waterlopen en oude dijklichamen de stad verankeren aan haar omgeving, etc.. Historische structuren en elementen zijn van groot belang voor het behoud van de eigenheid, menselijke schaal, oriëntatie en herinnering en worden bij verdere ruimtelijke ontwikkelingen gerespecteerd. Belangrijke verdwenen sporen worden zo mogelijk weer zichtbaar en leefbaar gemaakt. Deze benadering vormt het uitgangspunt bij een verdere ruimtelijke ontwikkeling met behoud en versterking van de ruimtelijke identiteit. De specifieke locatiekenmerken worden nadrukkelijk als analyse-instrument en inspiratiebron in het planproces betrokken.

Milieu, duurzaamheid

De ruimtelijke ontwikkeling van de stad is gericht op een duurzame ruimtelijke structuur met een zorgvuldig ruimtegebruik en energiebesparende maatregelen. In de stedelijke omgeving betekent een zorgvuldig ruimtegebruik vooral ook zuinig, flexibel en meervoudig ruimtegebruik. Hierbij is de eerste prioriteit bouwen in de stad, vervolgens bouwen aan de stad en tot slot, als het echt niet anders kan, aan de randen van de stad.

Een zeer belangrijke pijler van ons milieubeleid is het energiebeleid. Een verkenning is uitgevoerd om rond 2040 als stad totaal energieneutraal te zijn, en als gebouwde omgeving in 2030. Uitgegaan wordt van sterke beperking van de vraag, maar evenzeer van een zeer forse en voortvarende inzet van alternatieve bronnen: twintig procent vanaf 2020. Voor de langere termijn wordt gestudeerd op de kansen met warmtenetten en geothermie. Hiervoor zijn grote afzetgebieden nodig, zoals De Groote Wielen, Avenue2, Paleiskwartier/Willemspoort, Meerendonk, Treurenburg/Maaspoort. Voor de daadwerkelijke uitvoering van maatregelen is de gemeente afhankelijk van initiatieven en innovaties vanuit het maatschappelijk veld. Daarom zal de gemeente nauw optrekken met de bewoners en bedrijven in de stad. Onder andere met de partners van het Bossche Energie Convenant.

Discussienotitie

Klimaatverandering en waterveiligheid

Ten aanzien van het thema water zijn de volgende ambities neergelegd: Waterveiligheid: bescherming tegen overstromingen conform een acceptabele veiligheidsnorm; Integraal waterbeheer: intensieve verstedelijking combineren met een klimaatbestendig watersysteem; Beschermen van de grondwaterkwaliteit: toename van het gebruik van de ondergrond voor andere doeleinden mag niet ten koste gaan van het watersysteem

9. Discussiepunten

Op dit moment wordt de cultuurhistorische beleidsvisie opgesteld. De discussienotitie hierover is op 10 januari 2012 geagendeerd in uw commissie ROB. Dit proces loopt parallel aan de actualisatie van de RSV. De nieuwe accenten in het cultuurhistorische beleid in hoofdlijnen zullen in een later stadium geïntegreerd worden in de RSV.

Op grond van het in 4.2. gestelde en de ontwikkelingen in de aanloop naar deze RSV ('film'), en dan met name de uitkomsten van de discussie over de werk en woonlocaties en daaruit voortgevloeide moties, stellen we de volgende actualiseringen voor en brengen deze als discussiepunten in:

Discussiepunt 1

Bovenop de begrippen compact, compleet, contrastrijk stellen wij voor ook explicieter te spreken van een streven naar een duurzame stad met een goede balans tussen gezondheid en hinder, zorgvuldig ruimtegebruik, respect voor natuur en landschap, een zo verantwoord mogelijk gebruik van energie en grondstoffen, versterking van de robuustheid van het water- en bodemsysteem en streven naar een klimaatneutrale stad met een integraal grondstoffen en saneringsbeleid.

Discussiepunt 2

De locatie de Bunders (voorheen de Blokken) op te nemen als een nieuw te ontwikkelen locatie voor grondgebonden woningen (na 2020).

Discussiepunt 3

Voor de resterende behoefte aan locaties voor grondgebonden woningbouw geen concrete locaties te noemen. Indien op de lange termijn, na ontwikkeling van de Groote Wielen 2^e fase en de Blokken, nog een behoefte resteert aan grondgebonden woningbouw zijn dit de zoekrichtingen:

1. Ten oosten van de Groote Wielen en in de Maaskantse polder
2. De Gestelse vleugel
3. Het eiland van Heusden

Hierbij dient aangetekend te worden dat ondanks dat deze richtingen al eerder (2008-2010) onderwerp van studie zijn geweest (zie 'film') met een beperkt resultaat, wij echter menen dat deze richtingen in de toekomst de enige mogelijkheden zijn en dus wederom door ons als zoekrichting worden voorgesteld in het overleg met de regio en hogere overheden. Gezien de onzekerheid rondom toekomstige groeiperspectieven worden deze zoekrichtingen voornamelijk niet nader uitgewerkt.

Discussiepunt 4

Het gebied Kloosterstaat niet langer in aanmerking te laten komen als bedrijventerrein en onderdeel te laten worden van de Groene Delta.

Hierbij wordt ook aangetekend dat daar waar we in de RSV nog spraken van de 'Bossche Buitens' en 'Lange Lijnen', dit groene casco in de actualisering van de RSV wordt vervangen door het concept van de Groene Delta.

Discussienotitie

Discussiepunt 5

(delen van) de locaties De Rietvelden, Treurenburg, Rosmalense Plas en Avenue2 op te nemen als alternatieven voor de Kloosterstraat;

Discussiepunt 6

De locatie Autotron (reeds als zoeklocatie bedrijventerrein opgenomen in de RSV 2003) op te nemen als nader te onderzoeken locatie voor een (groen) werklandschap: een hoogwaardige (top)locatie in het groen bedoeld voor bedrijfsvestiging en aanpalende vrijetijds en recreatieve voorzieningen.

Discussiepunt 7

Het Engelermeer is op dit moment 'behoudend' opgenomen in de RSV. Er zijn vele initiatieven in en voor dit gebied maar wij hebben niet de ambitie hier grootschalige toeristisch-recreatieve activiteiten toe te staan. Om echter scherp te kunnen bepalen wat wel en niet mogelijk is stellen wij voor om een beleidskader op te stellen voor het Engelermeer.

Tot slot

In de RSV zijn een tweetal wijzigingen in de hoofdinfrastructuur geduid. In het kader van de Gebiedsontwikkeling Langstraat (GOL) zal (op verzoek en kosten van de gemeente Heusden) de afslag Vlijmen op de A59 verdwijnen waardoor sprake wordt van een nieuwe aansluiting op Vlijmen ter hoogte van de huidige aansluiting van de Randweg op de A59. In de RSV is dit schematisch geduid. In de uitwerking van die aansluiting stellen wij als voorwaarde dat de huidige bereikbaarheid op de Randweg minimaal gelijk blijft: wij denken daarbij aan een ongelijkvloerse c.q. conflictvrije afwikkeling op het knooppunt.

Tevens is een opwaardering van de N279 voorzien. De provincie is verantwoordelijk voor en 'eigenaar' van de opwaardering van de N279. De discussie over de uiteindelijke variant en de besluitvorming hierover komt te zijner tijd (2012) bij u terug in de raad. In de RSV hebben wij de volgende gemeentelijke randvoorwaarden opgenomen:

- De huidige bereikbaarheid van de zuidoostzijde van de stad dient kwalitatief gehandhaafd te blijven, evenals de doorstroming op de Ruit rond de stad.
- De aansluitingen van De Brand moeten voldoende capaciteit hebben en de bereikbaarheid van De Brand moet voor de lange termijn voldoende gegarandeerd zijn.
- Uitgangspunt is een ongelijkvloerse aansluiting van de N279 op de A2 met tegelijkertijd een goede ontsluiting met de toekomstige werklocatie Meerendonk.

In de raad van 11 oktober jongstleden heeft u de motie discussienotitie Toekomst van de Zuid Willemsvaart aanvaard. In deze motie verzoekt u in de actualisatie van de Ruimtelijke Structuurvisie kaders vast te stellen voor toekomstige ontwikkelingen in en rond de oude Zuid Willemsvaart. Deze kaders zijn in de concept RSV in paragraaf 2.3.8 opgenomen.

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

mr. drs. I.A.M. Woestenberg

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

Discussienotitie

Bijlagen:

1. Concepttekst Voorontwerp Structuurvisie 'Stad tussen Stromen'
2. Bossche Genese, De uitbreidingen buiten de wallen
3. 'Korte film' van de aanloop naar de actualisering van de Ruimtelijke Structuurvisie ' Stad tussen stromen'

Ter inzage:

Kaartbeelden uit concepttekst Voorontwerp Structuurvisie 'Stad tussen Stromen' in groter formaat