

Reactie op het voorliggende raadsvoorstel “Bereikbaarheidsprogramma Koersnota 2013”.

In de afgelopen maanden is er positief overleg geweest met ons over het bereikbaarheidsprogramma. In dat programma worden naast een evaluatie van de ontwikkelingen verkeer en vervoer vanaf 2009 maatregelen voorgesteld voor de korte termijn (tot en met 2015) en wordt een doorkijk gegeven van de periode daarna. Wij vinden het van groot belang dat er zo snel als mogelijk besluitvorming plaatsvindt over de voorgestelde korte termijn maatregelen, zodat snel gestart kan worden met de uitvoering daarvan. Snelheid is ook gewenst vanuit financieel oogpunt, omdat de begroting 2013 dienovereenkomstig gewijzigd moet worden en dit dus bij de behandeling van de voorjaarsnota op de agenda zal staan.

In grote lijnen kunnen wij ons vinden in het bereikbaarheidsprogramma. Toch willen wij in onderstaande nog beknopt ingaan op een paar voor ons belangrijke aspecten.

Parkeren en transferia

Er zijn twee zaken die wij opmerken:

1. Wacht niet met de uitwerking c.q geleidelijke invoering van ultrakort parkeren (voorstel gemeente is eind 2013). Ga op korte termijn proefondervindelijk aan de slag. Bv in de Vughterstraat en/of de Verwesstraat. Experimenteer (met optimale communicatie) met tarief en tijdsduur. Met de uitkomsten is het dan mogelijk tot goede wel overwogen besluitvorming te komen;
2. Wij constateren een steeds groter misbruik van de transferia door werkers (Pettelaarpark, Vlijmenseweg) en studenten (Vlijmenseweg). De kwaliteit voor de bezoekers staat onder druk, terwijl dat juist de doelgroep is (plus de werkers uit de binnenstad) die zoveel mogelijk gebruik moeten maken van de transferia. Wij vragen zo snel mogelijk aanpak van dit misbruik.
3. Zeer zorgelijk is de recent berichtgeving van de provincie bij monde van de verkeersgedeputeerde waarin deze aangeeft de exploitatie van de transferia niet langer mee te gaan nemen in de toekomstige OV exploitatie.

Openbaar vervoer

Het verplaatsen van het openbaar vervoer uit de binnenstad naar de binnenstadsring heeft voor ons hoge prioriteit. Koppeling van het moment gaat wat ons betreft hand in hand met het gereedkomen van verkeersmaatregelen, als eerste aan de zuidzijde van de binnenstad. U bent dezelfde mening toegedaan. Wat er echter in het bereikbaarheidsprogramma van wordt gezegd geeft ons te weinig zekerheid.

Op blz. 9 hangt u de verplaatsing op aan de kwaliteit van de doorstroming op de binnenstadsring, hetgeen naar onze mening ongewenst arbitrair is.

Op blz. 15 spreekt u over een haalbaarheidsonderzoek i.s.m. de provincie dat hierover uitkomst moet bieden. Wie bepaalt er uiteindelijk wat er gaat gebeuren? M.a.w. wie formuleert de onderzoeksopdracht en wat zijn de criteria waaraan de haalbaarheid beoordeeld / getoetst wordt?

Overigens wijzen wij er nog op dat bij de werkzaamheden aan de Parade het openbaar vervoer hier een half jaar zonder problemen is weggebleven. De noodzaak van een nieuw haalbaarheidsonderzoek ontgaat ons. Of zijn er tijdens de afsluiting geen onderzoeksgegevens verzameld?.

Doorstroommassen

Verbetering van de doorstroommassen is voor de bereikbaarheid en leefbaarheid van de binnenstad van groot belang. Immers, eerst bij goed functionerende doorstroommassen (Magistratenlaan – Zandzuigerstraat - Hambakenweg en Gestelseweg – Merwedelaan - Bruistensingel) zal er veel doorgaand verkeer van de binnenstadsring gaan verdwijnen en bovendien ook de doorstroming van het binnennstads bestemmingsverkeer bevorderen. De aangegeven sobere aanpak mag daarbij niet ten koste gaan van de effectiviteit.

Het feit dat de binnenstad binnen de gemeente zelf niet centraal gelegen ligt maakt de noodzaak dit te compenseren met snelle, veilige verbindingen urgenter. Vanuit de buitenwijken gaat anders de bereikbaarheid van andere winkelkernen in de nabijheid (Oss, Uden) een nadrukkelijke afweging vormen.

Tijdige en adequate verwijzing met moderne communicatiemiddelen bij het bereiken van de stad en in de stad zelf maken ook nadrukkelijke onderdeel van de doorstroming uit (PRIS, parkeer app, sms dienst, e.d.). Wij benadrukken derhalve nogmaals de noodzaak van een snelle aanpak.

Regionale bereikbaarheid

U zegt het een en ander over de A59 (GOL) en de N65. Wat wij missen is een helder gemeentelijk standpunt over de ontwikkeling van de N279. Over de voorgenomen ontwikkelingen van de N279 wordt met geen enkel woord melding gemaakt. Het provinciale voorstel baart ons zorgen. Wanneer bij opwaardering van de N279 niet meteen ook gekeken wordt naar een stevige verbetering van de aansluiting op de parallelbanen van de A2 dan voorspellen wij een toename van de files aan de oostzijde van de stad op de parallelbanen van de A2. Daarmee wordt dus de stad in totaliteit slechter bereikbaar. U moet met deze problematiek actiever omgaan.

Te meer daar de ambitie van het bestuur is als winkelstad een nationale toppositie te krijgen. Een toppositie die alleen waar gemaakt kan worden door grotere bezoekersstromen vanuit een grotere regio als tot nu toe gebruikelijk aan te spreken. In dat kader moet actief gereageerd worden op ontwikkelingen en knelpunten in die grotere regio op infrastructureel gebied spelen (de noord-zuid en oost- west verbindingen van en naar de stad voor het autoverkeer en het OV).

Namens Centrummanagement en Hartje 's-Hertogenbosch
Eef van Voorst

Bijlage 4 Bereikbaarheidsprogramma Koersnota 2013

Hieronder is de financiering van het Bereikbaarheidsprogramma 2013 beschreven. Tevens is aangegeven welke subsidiestromen mogelijk kunnen worden benut voor de maatregelen uit het Bereikbaarheidsprogramma.

Gerealiseerde en lopende projecten

In bijlage 1a is op een kaartbeeld opgenomen welke maatregelen zijn gerealiseerd vanaf 2009 of al zijn gestart. In onderstaande tabel staan de totale investeringskosten opgenomen die reeds zijn geïnvesteerd sinds 2009 of lopende projecten waarover reeds een besluit is genomen. Dit zijn de totale bruto investeringskosten. De maatregelen zijn grotendeels medegefinancierd door provincie en/of Rijk. De gemeentelijke financiering van onderstaande projecten komt vooral vanuit het Investeringsplan en de structuurfonds.

Totale investeringskosten 2009-2012 incl. reeds lopende projecten (x €1.000)	
Experiment elektrisch vervoer*	ca. 3.000
Transferium Pettelaarpark	ca. 1.400
Parkeergarage Hekellaan e.o.	ca. 43.000
Fietsroutes en –stallingen	ca. 13.000
Toegankelijke OV- haltes , DRIS en fase 1: Uitwerkingsplan doorstroming OV	ca. 3.600
Aanleg nieuwe spoorbruggen over de Dieze	ca. 12.400
Verkeersmanagement/benutting (incl. beter benutten)	ca. 2.900
Randweg inclusief reconstructies Vughterweg, Vlijmenseweg en Willems- en Wilhelminaplein	ca. 97.200
Parallelweg 2 ^{de} fase	ca. 27.100
Verkeersveiligheid infra, rotondes en mensgericht	ca. 3.400

*Dit betreft exploitatiekosten

Bereikbaarheidsprogramma 2013: nog te realiseren/financieren projecten

In bijlagen 1b en 1c zijn kaartbeelden opgenomen van het Bereikbaarheidsprogramma 2013: projecten tot en met 2015 en een doorkijk voor na 2015. In onderstaande tabel is het Bereikbaarheidsprogramma 2013 opgenomen inclusief de planning, de kosten en de financiering. Het gaat hierbij uitsluitend om grote substantiële projecten vanuit de Koersnota. Daarbij is onderscheid gemaakt in 2 perioden: tot en met 2015 en na 2015. Tevens is onderscheid gemaakt in het Investeringsplan (IP) en het Structuurfonds (SF) en is een inschatting gemaakt van het te verwachten aandeel subsidie (SUB).

Project	Jaar realisatie		Kosten en financiering (x €1.000)			
	t/m 2015	Na 2015	Totaal	IP	SF	SUB
Parkeren						
Transferium Willemspoort	2015		16.000		16.000	50%
Uitbreiding PRIS	2015		1.500		1.500	50%
Transferium Meerendonk		X	20.000		20.000	50%
Transferium Orthen/Ertveld		X	20.000		20.000	50%
Fiets						
Uitwerken fietsambities: routes, communicatie en stalling noordzijde binnenstad	Jaarlijks	X	3.650	3.650*		40%
Openbaar vervoer						
Doorstromingsmaatregelen OV binnenstadsring (Uitwerkingsplan OV: slag 2)	2013, 2014		500		500	40%
Binnenstadshalte zuidzijde (Spinhuiswal)	2014		750	750		40%
Binnenstadshalte noordzijde (GZG)	2015		750	750		40%
Stedelijke HOV-as Rosmalen/DGW (Oost-west en Uitwerkingsplan OV: slag 3)	2015		5.000		5.000	40%
		X	10.000		10.000	
Station Maaspoort		X	5.000		5.000	40%
Oost-West: Station Avenue2		X	5.000		5.000	40%
Verkeersmanagement						
Uitwerking verkeersmanagement	2015	X	500	500*		50%
Doorstroommassen						
Oost-West: Doorkoppeling Stadionlaan-Tivoliweg	2015		2.300		2.300	0%
Magistratenlaan-Zandzuigerstraat-Hambakenweg	2014, 2015		3.000		3.000	50%
Gestelweg-Merwedelaan-Bruistensingel	2014, 2015		3.000		3.000	50%
Parallelweg 3 ^{de} fase incl. Vogelstraat		X	40.000		40.000	50%
Oost-West: Oostelijke landweg		X	10.000		10.000	50%
Oost-West: Ontvlechting A2-Bruistensingel		X	15.000		15.000	50%
Reconstructie Lambooybrug		X	15.000		15.000	50%
Reconstructie aansluiting 21 A2-N279		X	15.000		15.000	50%
Reconstructie Maastrichtseweg-Poeldonkweg		X	5.000		5.000	50%
Overig						
Binnenstadsring	2015		1.500**		1.500	40%
Afsluiten Van Berckelstraat		2016	100		100	40%
Afsluiten Stationstunnel		2016	100		100	40%

*Dit betreft de totale investeringen die in de jaren tot en met 2015 in het Investeringsplan van de meerjarenbegroting 2013 zijn opgenomen. De ramingen voor na 2015 zijn hierin nog niet opgenomen.

**Dit betreft de opgave van de Koersnota 2009. De totale kosten worden op dit moment inzichtelijk gemaakt in het beeldkwaliteitsplan voor de binnenstadsring. Deze wordt in de gemeenteraad van juni 2013 behandeld.

Mogelijke subsidiestromen

Hieronder zijn mogelijke subsidiestromen beschreven voor de maatregelen vanuit het Bereikbaarheidsprogramma 2013:

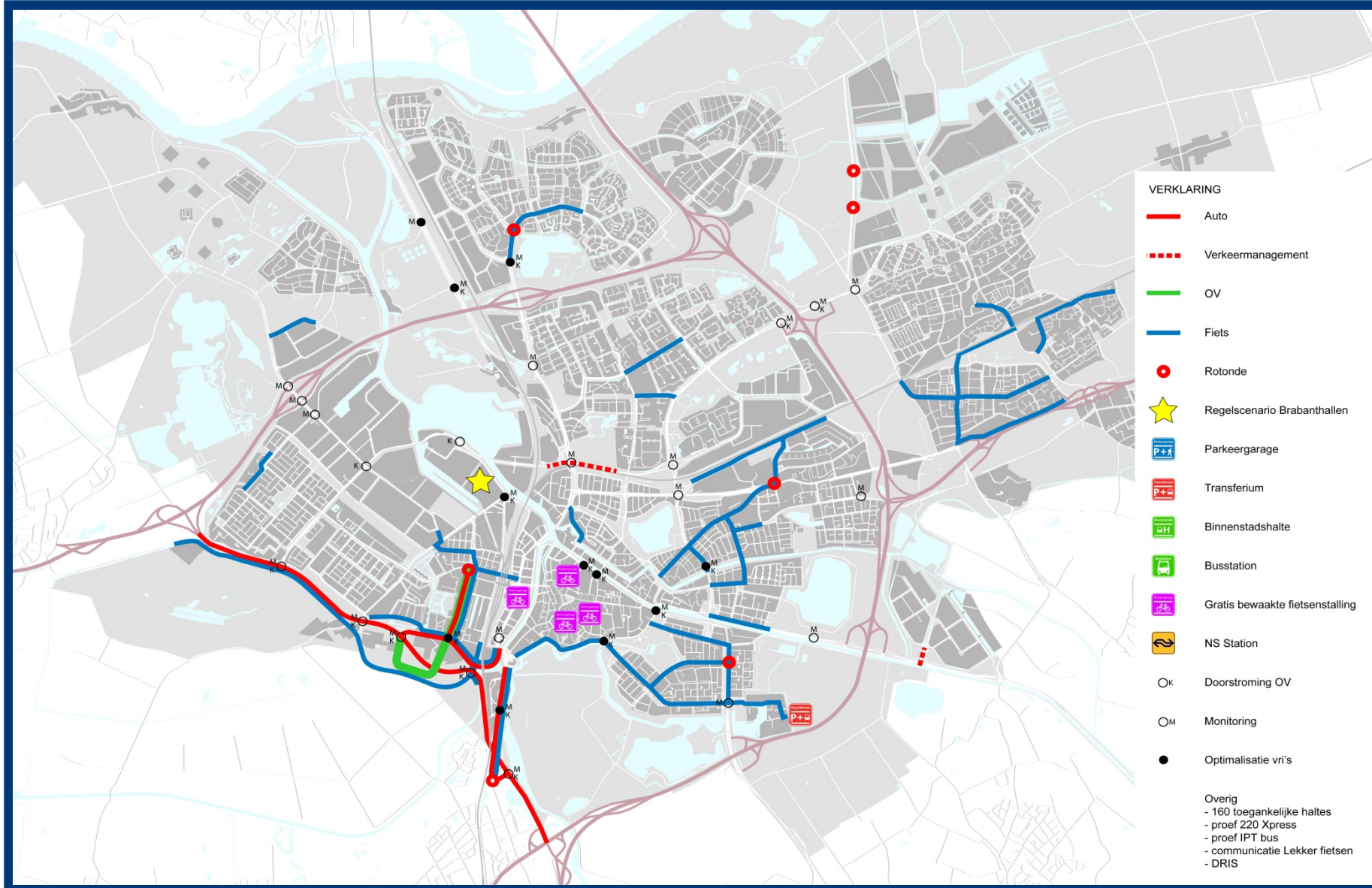
- *Provincie Noord-Brabant.* Zij verdeelt de zogenaamde Brede Doel Uitkering (BDU). Rijksgelden voor investeringen op het gebied van bereikbaarheid. Deze worden verdeeld in 2 gremia: via GGA (voor projecten met een investeringen < € 10 miljoen. Vooral fiets- en verkeersveiligheidsmaatregelen) of via het Netwerkprogramma BrabantStad (voor projecten > € 10 miljoen). Tevens wordt binnen het Netwerkprogramma jaarlijks cofinanciering beschikbaar gesteld voor verkeersmanagementmaatregelen.
- *Ministerie van I&M.* Hierbij lijkt een mogelijkheid te komen bij fase 2 van het programma Beter Benutten. Deze komt eraan, maar onduidelijk is nog welke projecten hiervoor in aanmerking kunnen komen.
- *Provincie en Ministerie van I&M.* Zij spelen eveneens een belangrijke rol bij financiering van de regionale projecten op het gebied van wegen en openbaar vervoer.
- *Europa.* Er komt een nieuwe begrotingsperiode aan voor Europese projecten voor 2014-2020. Belangrijk hierbij is dat de gehele Koersnota bestempeld kan worden als een duurzaam mobiliteitsplan (Sustainable Urban Mobility Plan, SUMP). Het voldoet aan de criteria van de EU hiervoor, waardoor eventuele maatregelen in aanmerking kunnen komen voor bepaalde Europese subsidietrajecten.

Tevens kan vanuit de Koersnota aangesloten worden bij andere gemeentelijke programma's zoals bv. milieu of economie.

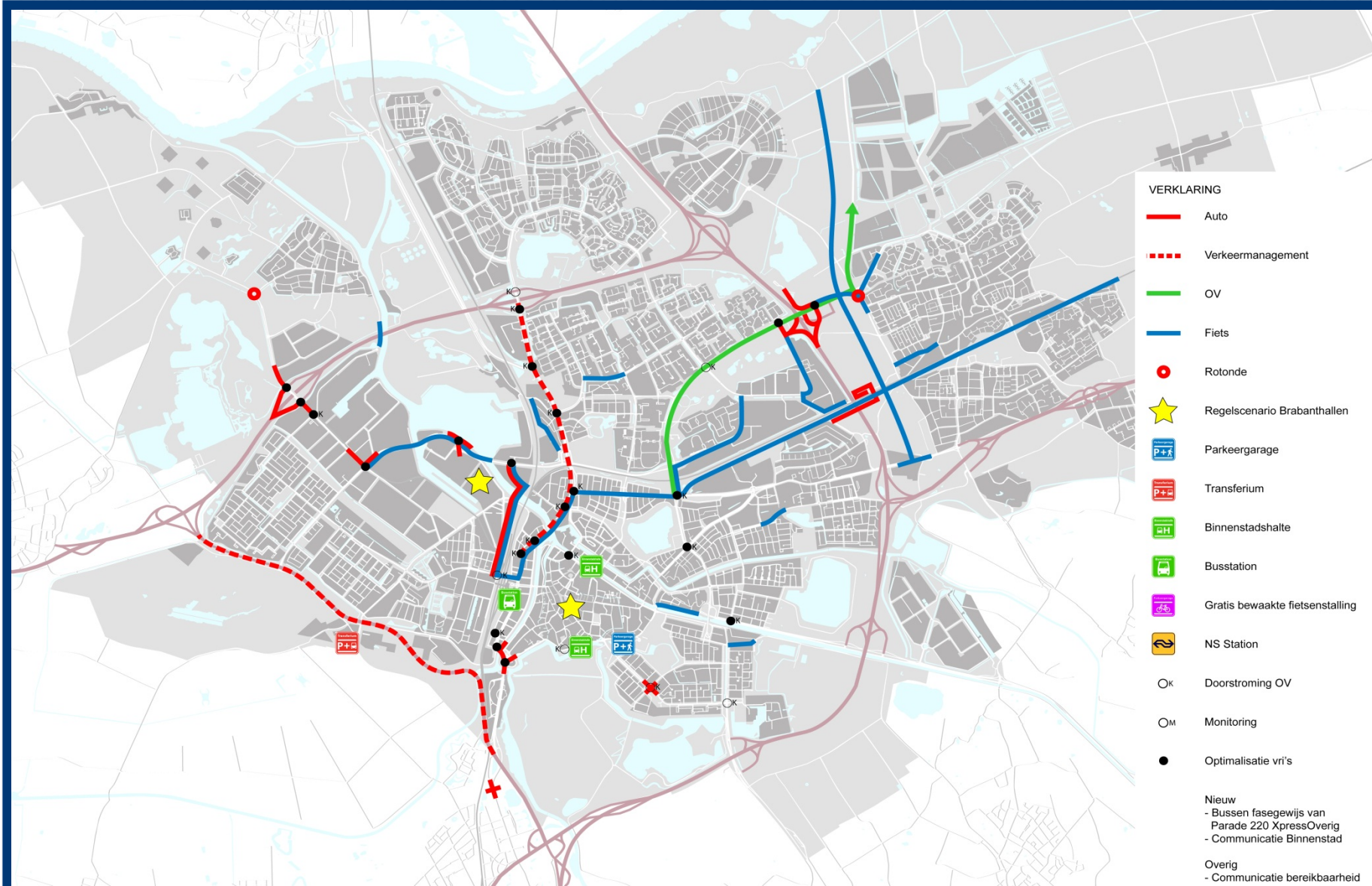
Bereikbaarheidsprogramma Koersnota 2013

Bijlage 1a t/m 1d: Kaartbeelden

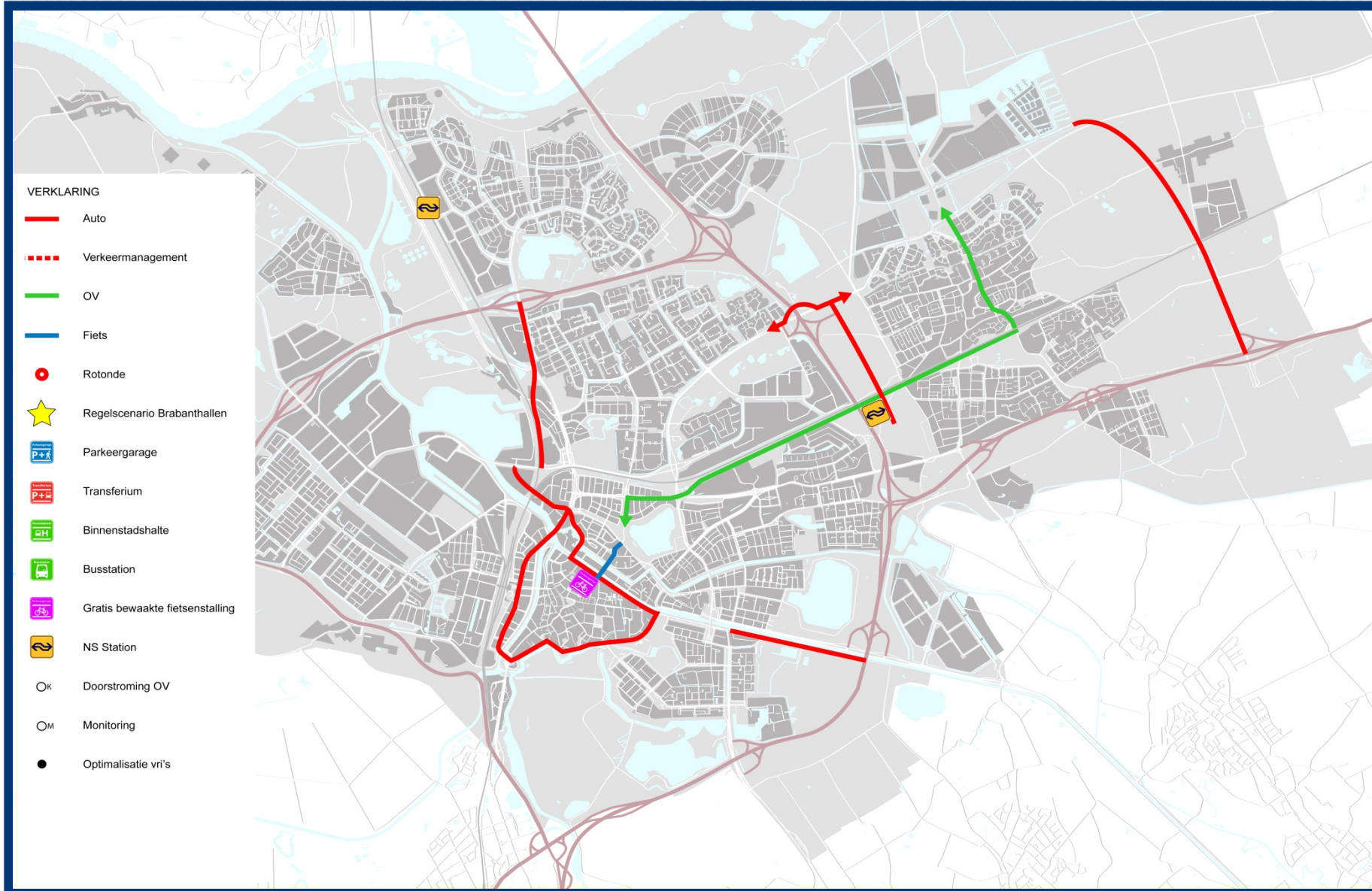
1a: gerealiseerde projecten Koersnota



1b: projecten Koersnota tot en met 2015



1c: projecten Koersnota na 2015



1d: stand van zaken Doorstroommassen



Raadsvoorstel

Agendanr. :
Reg.nr. : 118676
B&W verg. : 26 maart 2013
Commissie : ROB
Cie_verg. : 9 april 2013
Raadsverg. : 23 april 2013

Onderwerp: Bereikbaarheidsprogramma Koersnota 2013

1) Status

Op grond van uw bevoegdheid kaders voor beleid op hoofdlijnen te stellen, bieden wij u ter vaststelling deze nota over het Bereikbaarheidsprogramma Koersnota 2013 aan.

2) Samenvatting

Volgens de in de Koersnota 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. Tevens moet de Koersnota leiden tot een autoluwe binnenstad. In mei 2009 is door de gemeenteraad het *Uitwerkingsplan Koersnota Hoofdinfrastructuur* vastgesteld met als resultaat het Bereikbaarheidsprogramma 2009. In voorliggend raadsvoorstel is het Bereikbaarheidsprogramma 2009 geactualiseerd naar de situatie 2013, met in stand houding van dezelfde ambitie voor 2015. Dit resulteert in een nieuw Bereikbaarheidsprogramma Koersnota 2013 voor de periode tot en met 2015 en een doorkijk voor het programma na 2015.

Tussen 2009 en 2013 is een groot aantal maatregelen gerealiseerd, zoals vele fietsmaatregelen, een aantal rotondes, de doorstroomas Randweg en Transferium Pettelaarpark. We zijn als stad op weg om de vastgestelde ambitie in 2015 te behalen. In de periode 2006 tot nu is zowel het aandeel openbaar vervoer als het aandeel fiets toegenomen. In totaal is daarom in dezelfde periode het aandeel autoverplaatsingen afgenomen.

In voorliggend raadsvoorstel is beschreven wat de ontwikkelingen zijn per thema en per focusgebied, rekening houdend met reeds genomen besluiten. Als resultaat is het Bereikbaarheidsprogramma 2013 opgesteld met voor de periode tot en met 2015 een aantal te realiseren projecten om de vastgestelde ambitie in 2015 te behalen.

3) Voorstel

Bijgaand concept – raadsbesluit vaststellen waarin wordt gevraagd om te besluiten tot:

1. het hanteren van de Monitor Verkeer en Vervoer 2013 als basis voor de Koersnota;
2. het verder uitvoeren van het programma Lekker Fietsen;
3. het in samenwerking met de provincie zo snel als mogelijk uitplaatsen van de reguliere buslijnen uit de binnenstad, zo mogelijk gekoppeld aan de invoering van elektrisch OV in de binnenstad;
4. het instemmen met de verdere uitwerking van de voorgenomen gemeentelijke maatregelen uit het Bereikbaarheidsprogramma Koersnota 2013 (actualisatie), die benodigd zijn om de gestelde ambities voor de vervoermiddelkeuze tot en met 2015 te halen:
 - a. de uitbreiding van het bestaande Parkeerrouteinformatiesysteem (PRIS);
 - b. de realisatie van de OV binnenstadshaltes op de binnenstadsring;
 - c. de realisatie van de doorstromingsmaatregelen OV op de binnenstadsring;
 - d. de realisatie van de eerste fase van de stedelijke HOV-as naar Rosmalen/DGW;
 - e. de integrale (soberdere) aanpak van de doorstroommassen Magistratenlaan-Zandzuigerstraat-Hambakenweg en Gestelseweg-Merwedelaan-Bruistensingel en realisatie van de benodigde maatregelen;
 - f. de binnenstadsring;
5. het verstrekken van een voorbereidingskrediet van € 280.000 ten laste van het structuurfonds, om de maatregelen genoemd onder punt 4 verder voor te bereiden en de maatregel genoemd onder 4a eveneens over te hevelen van de verkenningsfase naar de planstudiefase;
6. het instemmen met de in het Bereikbaarheidsprogramma Koersnota 2013 opgenomen doorkijk van maatregelen na 2015;
7. het ongedekte deel van € 3,5 miljoen mee te nemen bij de voorjaarsnota 2014 en te betrekken bij de integrale afweging van de begroting 2014 (totaal benodigd is € 8,8 miljoen, € 5,3 miljoen is reeds voorzien in het gedekte deel);
8. de begroting 2013 voor het voorbereidingskrediet van € 280.000 te wijzigen.

Steller : van Waes

Tel. : (073) 615 56 83

E-mail : k.vanwaes@s-hertogenbosch.nl

4) Aanleiding

In 2007 is een begin gemaakt met het vaststellen van een integraal beleidskader voor de hoofdinfrastructuur in 's-Hertogenbosch. Tussen 2007 en 2009 is dit in verschillende beleidsdocumenten vastgesteld als de Koersnota Hoofdinfrastructuur (hierna te noemen: Koersnota). In de Koersnota is 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. Tevens moet de Koersnota leiden tot een autoluwe binnenstad. Als één van de onderdelen van de Koersnota is in 2009 het doorstroommassenmodel voor de weginfrastructuur vastgesteld. Een erg belangrijk onderdeel daarvan is de in 2011 gerealiseerde Randweg.

In de Koersnota wordt in samenhang met andere beleidsterreinen, zoals stedenbouw, milieu en economie, gekomen tot een bereikbare en leefbare (binnen)stad.

In mei 2009 is vervolgens door de gemeenteraad het *Uitwerkingsplan Koersnota Hoofdinfrastructuur* vastgesteld. In dat uitwerkingsplan is het Bereikbaarheidsprogramma 2009 opgenomen waarin staat welke maatregelen (inclusief bijbehorende kosten) genomen dienen te worden om de gestelde ambitie voor 2015 te behalen.

In voorliggend raadsvoorstel is het Bereikbaarheidsprogramma 2009 geactualiseerd naar de situatie 2013, met instandhouding van dezelfde ambitie voor 2015. Er is beschreven welke maatregelen reeds zijn gerealiseerd en wat de effecten daarvan zijn op de bereikbaarheid. Gebleken is dat, ten opzichte van het Bereikbaarheidsprogramma 2009, op een aantal onderdelen bijgestuurd moet worden. In voorliggend raadsvoorstel is dit beschreven. Dit resulteert in een nieuw Bereikbaarheidsprogramma Koersnota 2013 voor de periode tot en met 2015 en een doorkijk voor het programma na 2015 (hierna te noemen: Bereikbaarheidsprogramma 2013).

In bijlage 1 zijn de bij dit voorstel behorende kaartbeelden opgenomen. In de periode vanaf 2007 zijn veel besluiten genomen die onderdeel zijn van de Koersnota. In bijlage 2 is een overzicht opgenomen van alle onderdelen van de Koersnota die tot nu toe bestuurlijk zijn vastgesteld en de onderdelen die nog volgen.

5) Inhoud

Gerealiseerde maatregelen uit het Bereikbaarheidsprogramma Koersnota 2009 tot nu toe

In bijlage 1a is een kaartbeeld opgenomen met daarop de bereikbaarheidsmaatregelen die sinds 2009 zijn gerealiseerd. Hierbij valt een aantal zaken op:

- in het zuidwestelijk deel van de stad zijn veel maatregelen genomen. De belangrijkste is de aanleg van de nieuwe Randweg in 2011. Tevens zijn de Vughterweg en de Vlijmenseweg gereconstrueerd en is een start gemaakt met de reconstructie van het Willems- en Wilhelminaplein;
- vanuit het fietsbeleid zijn veel maatregelen gerealiseerd, zowel fietspaden, -stroken en –straten als fietsstallingen in de binnenstad. In totaal is circa 30 km fietsroute gerealiseerd (sinds 2005) en zijn circa 1.750 gratis bewaakte gemeentelijke stallingsplaatsen voor fietsen gerealiseerd in de binnenstad. Dit heeft in 2011 geleid tot de uitverkiezing tot Nederlandse Fietsstad;
- het nieuwe Transferium Pettelaarpark, met circa 450 parkeerplaatsen, is gerealiseerd;
- verschillende kruispunten binnen onze gemeente zijn aangepast: er is een aantal rotondes aangelegd, een aantal nieuwe verkeersregelinstallaties is aangelegd en op verschillende kruispunten zijn verkeersregelinstallaties geoptimaliseerd;

- voor het openbaar vervoer is het Dynamisch Reizigers InformatieSysteem (DRIS) gerealiseerd en zijn vele haltes toegankelijk gemaakt. Tevens zijn doorstromingsmaatregelen voor het openbaar vervoer genomen op een aantal kruispunten met verkeerslichten.

Naast bovenstaande gerealiseerde maatregelen is momenteel de Parallelweg 2^{de} fase in uitvoering genomen. Deze is gereed in 2015.

Ontwikkeling Bossche mobiliteit als graadmeter voor de ambitie van de Koersnota

De belangrijkste ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit in onze stad zijn beschreven in de Monitor Verkeer en Vervoer 2013, opgenomen in bijlage 3. Dit is de 1-meting van de Koersnota. De 0-meting is beschreven in de Monitor Verkeer en Vervoer 2009. In onderstaande tabel zijn de resultaten van de 1-meting beschreven, afgezet tegen de gestelde ambitie voor 2015. Hierbij is voor de fiets uitgegaan van alleen de korte interne verplaatsingen binnen onze gemeente en voor zowel OV als auto van het totale aantal verplaatsingen in, van en naar onze gemeente.

Jaartal	0-meting (2004-2006)	1-meting (2010-2011)	Ambitie Koersnota (2015)
% <u>intern</u> ¹ fiets	33%	37%	44%
% <u>totaal</u> ov	7%	9%	10%
Aandeel <u>totaal</u> auto	70%	66%	60%

(bron: onderzoek Verplaatsingen in Nederland (OVIN))

Uit bovenstaande tabel blijkt dat we als stad op weg zijn om de ambities voor 2015 te halen. Zowel het aandeel openbaar vervoer als het aandeel fiets is toegenomen. In totaal is daarom het aandeel autoverplaatsingen afgenomen.

De toename van het fietsverkeer zien we concreet terug in het toegenomen gebruik van de gemeentelijke fietsenstallingen in de binnenstad. De toename van het gebruik van het openbaar vervoer zien we terug in de toename van het aantal treinreizigers en busreizigers vanuit de tellingen. De omvang van het autoverkeer in onze stad is al jaren redelijk stabiel, maar de in 2011 geopende Randweg heeft geleid tot een forse verschuiving van de verkeersstromen. Daarnaast is het gebruik van de drie Bossche transferia de afgelopen jaren sterk toegenomen, ten opzichte van 2008 met ca. 48%.

Welke besluitvorming ligt nu voor?	
• het hanteren van de Monitor Verkeer en Vervoer 2013 als basis voor de Koersnota;	
Welke besluitvorming volgt nog in het kader van de Koersnota?	
• Monitor Verkeer en Vervoer 2016: 2-meting	2016

Bereikbaarheidsprogramma 2013

Bij het Bereikbaarheidsprogramma 2013 zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- *de in 2009 vastgestelde ambitie voor 2015 blijft uitgangspunt.* Bepaald is welke maatregelen daarvoor tot en met 2015 dienen te worden uitgevoerd. Tevens wordt een doorkijk gegeven voor de periode ná 2015. Immers, het verbeteren van de bereikbaarheid en leefbaarheid van onze stad eindigt niet in 2015. Ook daarna zijn er maatregelen nodig;

¹ Aangezien het bij fietsgebruik vooral gaat om korte afstanden, wordt voor de fiets uitgegaan van alleen de interne verplaatsingen binnen onze gemeente.

- *het Bereikbaarheidsprogramma 2013 is gebaseerd op verschillende thema's en focusgebieden.* We beschrijven de thema's vanuit het Uitwerkingsplan Koersnota 2009 (ladder van Verdaas) aangevuld met de thema's Duurzame Mobiliteit en Verkeersveiligheid. Qua focusgebieden gaan we uit van de binnenstad incl. de Spoorzone en Oost-West. Met het Bereikbaarheidsprogramma 2013 wordt aangesloten op de voorgestane ruimtelijke ontwikkeling van onze stad zoals is vastgelegd in de Ruimtelijke Structuur Visie (RSV) en de bijbehorende Discussienota;
- *eerder genomen besluiten zijn als uitgangspunt aangehouden en blijven van kracht, tenzij in dit voorstel anders is aangegeven.* Eerder genomen besluiten betreffen onder andere de verschillende uitwerkingen van de Koersnota als parkeren, openbaar vervoer, fiets, verkeersmanagement, Oost-West en de binnenstadsring. De meerwaarde van het nieuwe Bereikbaarheidsprogramma 2013 is dat een totaalbeeld wordt geschetst van de huidige stand van zaken en de nieuwe maatregelen, waardoor de samenhang duidelijk wordt. Tevens kan, indien nodig, bijgestuurd worden om de vastgestelde ambitie te behalen.

In bijlage 4 is het Bereikbaarheidsprogramma 2013 opgenomen. Hierna is een beschrijving gegeven per thema en voor de twee focusgebieden.

Thema: Duurzame mobiliteit

Duurzame mobiliteit is nieuw binnen de Koersnota. Duurzaamheid en leefbaarheid zijn geen "projecten" maar "aspecten" van verkeer en verkeersmaatregelen. Zij bieden kansen bij elke thematische uitwerking; zowel voor maatregelen voor auto, openbaar vervoer als fiets. Duurzame mobiliteit geeft tegelijk ook invulling aan meerdere ambities zoals bereikbaarheid, klimaatbeleid, leefbaarheid en bijvoorbeeld luchtkwaliteit. Voorbeelden zijn: vergroening van het gemeentelijke wagenpark, elektrische openbaar vervoer en autodelen en een bedrijfsgerichte benadering van mobiliteit zoals in het kader van het Bossche Energie Convenant (BEC). In de op te stellen Visie Duurzame Mobiliteit wordt zowel voor bestaand als voor nieuw beleid gekeken naar kansen voor verduurzaming en innovatie. Ook het duurzamer, efficiënter en schoner bevoorraden van de binnenstad (Europees project ENCLOSE) is onderdeel van de Visie Duurzame Mobiliteit. De Visie Duurzame Mobiliteit wordt op dit moment uitgewerkt. De besluitvorming over de Visie Duurzame Mobiliteit vindt in het 2e kwartaal van 2013 plaats.

De binnenstadsring kent de belangrijkste luchtkwaliteitsknelpunten van de stad. Maatregelen die leiden tot betere doorstroming en minder en schoner verkeer, leiden ook tot verbetering van de luchtkwaliteit en minder geluid. Verbetering van de luchtkwaliteit moet het hebben van een pakket aan maatregelen waaronder infrastructurele maatregelen, milieuzone, alternatieve routing vrachtverkeer en efficiëntere bevoorrading van de (binnen)stad.

Welke besluitvorming ligt nu voor?	
• N.v.t.	
Welke besluitvorming volgt nog in het kader van de Koersnota?	
• Visie Duurzame Mobiliteit	2 ^{de} kwartaal 2013

Thema: Parkeren en transferia

Op 22 januari 2013 is het Uitwerkingsplan Parkeren binnenstad en Transferia door de gemeenteraad vastgesteld. Dit uitwerkingsplan bestaat uit een ontwikkelingsrichting voor de lange termijn voor 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 Hekellaan) en de rand van de stad (transferium Willemspoort). Tevens wordt na openstelling van de parkeergarage Hekellaan de bestaande openbare parkeergarage St. Josephstraat omgezet naar parkeren voor belanghebbenden. Daarnaast is in het uitwerkingsplan tot een aantal concrete maatregelen en uitwerkingen voor de eerste stap op korte termijn (2012-2016) besloten, zoals het geleidelijk invoeren van ultrakort parkeren

voor bezoekers op de straatparkeerplaatsen in het winkelgebied, het samen met belanghebbenden voor het einde van dit jaar opstellen van een plan voor het terugdringen van de wachtlijst voor bewoners in de binnenstad en het uitvoeren van maatregelen op het gebied van informatievoorziening om de bereikbaarheid van de binnenstad voor bezoekers te verbeteren.

Voor het gastvrij ontvangen van deze bezoekers wordt in voorliggend raadsvoorstel voorgesteld het bestaande parkeerroute-informatiesysteem (PRIS) uit te breiden ten behoeve van de transferia en de informatievoorziening tijdens evenementen en wegwerkzaamheden. De bezoeker wordt op een grotere afstand vanaf de Ring (A2-A59-Randweg) geïnformeerd over de beschikbaarheid van parkeerplaatsen op de transferia en in de binnenstad en via de gewenste routes naar de parkeerlocaties geleid. Dit om onnodig zoekverkeer in de stad te voorkomen. Tevens wordt men geïnformeerd over de bereikbaarheid tijdens evenementen en wegwerkzaamheden. Dit is een kosten efficiënte maatregel die op korte termijn bijdraagt aan een verbetering van de bereikbaarheid van de binnenstad. De uitbreiding van het PRIS wordt als maatregel opgenomen in het structuurfonds. De uitvoering van de overige maatregelen maken onderdeel uit van de parkeerexploitatie.

Naast het voorgaande worden twee nadere uitwerkingen gemaakt: de actualisatie van de Nota Parkeernormen en het Uitwerkingsplan Transferia (uitwerking van de ambitie om het aantal parkeerplaatsen op transferia te verdubbelen) zoals vastgesteld op 22 januari 2013. In 2016 wordt de stand van zaken gegeven van de ontwikkelingsrichting parkeren.

Welke besluitvorming ligt nu voor?	
<ul style="list-style-type: none"> de uitbreiding van het bestaande Parkeerrouteinformatiesysteem (PRIS); 	
Welke besluitvorming volgt nog in het kader van de Koersnota?	
<ul style="list-style-type: none"> Ultrakort parkeren 	2013
<ul style="list-style-type: none"> Aanpak terugdringen wachtlijst parkeren belanghebbenden binnenstad 	2013
<ul style="list-style-type: none"> Uitwerkingsplan Transferia 	2014
<ul style="list-style-type: none"> Nota Parkeernormen 	2014
<ul style="list-style-type: none"> Stand van zaken parkeren 	2016

Thema: Fiets

In 2009 is het programma Lekker Fietsen vastgesteld, dat als doel heeft om het fietsgebruik te laten stijgen. Hiervoor zijn de afgelopen jaren fietspaden, -stroken en -straten aangelegd. Tevens zijn nieuwe bewaakte stallingen gebouwd in de binnenstad. Vanaf 2011 kan men gratis gebruik maken van de bewaakte fietsenstallingen in de binnenstad. De komende jaren wordt het fietsnetwerk verder gecompleteerd, waaronder het Bossche deel van de snelfietsroute naar Oss (Centraal Station-Rosmalen). Daarnaast wordt een nieuwe fietsenstalling met circa 1.000 plaatsen gerealiseerd aan de noordzijde van de binnenstad en worden twee fietsbruggen gerealiseerd over de Aa en de bestaande Zuid-Willemsvaart. Zowel de bewaakte stalling als de fietsbruggen worden gekoppeld aan de ontwikkeling van het GZG-terrein. De fietsenstalling in de binnenstad is voorzien in het Investeringsplan vanuit de post Fietsplan. De fietsbruggen zijn gedekt in het structuurfonds binnen de GZG-ontwikkeling.

Welke besluitvorming ligt nu voor?	
<ul style="list-style-type: none"> het verder uitvoeren van het programma Lekker Fietsen; 	
Welke besluitvorming volgt nog in het kader van de Koersnota?	
<ul style="list-style-type: none"> N.v.t. 	

Thema: Openbaar vervoer

Eén van de ambities van de Koersnota is een beter gebruik van het openbaar vervoer (OV) in 's-Hertogenbosch.

De provincie is als concessieverlener verantwoordelijk voor de (aanbesteding van) de uitvoering van het openbaar vervoer. Wij zijn als gemeente verantwoordelijk voor de infrastructuur in de stad: de bus moet snel en betrouwbaar kunnen doorstromen. Dit was het centrale uitgangspunt voor het Uitwerkingsplan doorstroming OV, dat door de gemeenteraad is vastgesteld in juni 2012. Het uitwerkingsplan beschrijft voor het busvervoer in drie slagen de OV-doorstroommassen en de gewenste kwaliteit daarvan, evenals een pakket fysieke maatregelen. Daarnaast is er voor OV veel winst te behalen in de uitwerking en realisatie van de binnenstadsring en de studie Oost-West.

Het Uitwerkingsplan Doorstroming OV kent drie slagen:

1. Op zeer korte termijn wordt een aantal doorstromingsprojecten aangepakt, die geen onmiddellijke relatie hebben met andere ruimtelijke en infrastructurele projecten. Deze maatregelen (kleine infrastructurele aanpassingen en optimalisatie van verkeersregelinstallaties) leiden tot een betere doorstroming voor het openbaar vervoer. Voor deze maatregelen is reeds krediet vastgesteld vanuit het structuurfonds.
2. Een tweede slag bestaat uit maatregelen ter verbetering van de doorstroming op de binnenstadsring. De doorstroming voor OV op de binnenstadsring moet op orde zijn bij het uitplaatsen van de reguliere buslijnen uit de binnenstad. De maatregelen op de binnenstadsring zijn van groot belang voor het goed functioneren van de binnenstad. De twee nieuwe OV-haltes op de binnenstadsring sluiten aan op deze slag. De te nemen maatregelen vormen onderdeel van de binnenstadsring.
3. Ten derde zal er voor de doorstroomas met de grootste groeipotentie onderzoek gedaan worden naar een extra kwaliteitssprong in de vorm van een stedelijke Hoogwaardige Openbaar Vervoer (HOV)-as naar Rosmalen en De Groote Wielen. De manier waarop deze as fysiek vormgegeven moet worden gaan we onderzoeken. Dit onderzoek wordt op dit moment opgestart. Er wordt eveneens gekeken naar een eventuele verlenging van deze as naar het Jeroen Bosch Ziekenhuis. De eerste fase van de realisatie van deze as start in 2015.

Op dit moment wordt een gemeentelijke OV-visie opgesteld die vooral gaat over de buslijnen, frequentie en rijdend materieel. Deze gaat niet over de infrastructurele maatregelen, want die zijn opgenomen in het Uitwerkingsplan Doorstroming OV. De OV-visie helpt bij de gemeentelijke advisering aan de provincie (in haar rol van concessieverlener OV).

De huidige OV-concessie loopt eind 2014 af. De provincie verwacht flink te moeten bezuinigen op OV vanaf 2015. Het bedieningsniveau in 's-Hertogenbosch zal daardoor omlaag gaan. Deze ontwikkeling wordt betrokken bij de gemeentelijke OV-visie die naar verwachting in het najaar ter besluitvorming aan de gemeenteraad wordt voorgelegd.

Daarnaast is in 2011 een quick scan uitgevoerd naar de kansen voor een NS-station Maaspoort. Op basis daarvan is ProRail gevraagd een verkenning uit te voeren. Hierbij wordt ook onderzocht of dit past binnen het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS).

Welke besluitvorming ligt nu voor?	
<ul style="list-style-type: none">• de realisatie van de OV binnenstadshaltes op de binnenstadsring;• de realisatie van de doorstromingsmaatregelen OV op de binnenstadsring;• de realisatie van de eerste fase van de stedelijke HOV-as naar Rosmalen/DGW;	
Welke besluitvorming volgt nog in het kader van de Koersnota?	
• OV-visie	2013
• Haalbaarheidsstudie NS-station Maaspoort	2014

Thema: Verkeersmanagement

In het Uitwerkingsplan Verkeersmanagement (2010) is aangegeven dat de bereikbaarheid van de economische toplocaties in 's-Hertogenbosch op korte termijn verbetert met verkeersmanagement maatregelen.

Met de realisatie van deze maatregelen is vanaf 2011 een start gemaakt. Voorbeelden hiervan zijn de optimalisatie van verkeerslichtenregelingen, doorstromingsmaatregelen voor vrachtverkeer (tovergroen Zandzuigerstraat), de eerder genoemde verbetering voor de doorstroming van het OV en de inzet van (tijdelijke) verkeersmanagementmaatregelen voor topevenementen, zoals bijvoorbeeld bij Brabanthallen en in de binnenstad. Door de investeringsimpuls vanuit het Rijksinvesteringsprogramma Beter Benutten wordt een groot aantal verkeersmanagementmaatregelen de komende twee jaren gerealiseerd. Hierbij ligt de nadruk op de bereikbaarheid van de economische toplocaties Brabanthallen/Rietvelden en de binnenstad. Daarnaast wordt gestart met het real-time monitoren van de verkeerssituatie op straat. Deze belangrijke informatie wordt gebundeld in een monitoringssysteem, waardoor er beter inzicht is in de actuele verkeerssituatie op straat. In september 2013 wordt de gemeenteraad geïnformeerd over de stand van zaken op het gebied van verkeersmanagement.

Voor de realisering van de verschillende verkeersmanagementmaatregelen zoals de personeelskosten voor de uitvoering van de regelscenario's voor de Brabanthallen en de binnenstad, het actueel monitoren van het verkeer en de benodigde ICT-systemen voor beheer en bewaking van verkeerslichten bedragen de exploitatielasten jaarlijks € 50.000. Financiering vindt plaats binnen de beschikbare middelen binnen het programma Bereikbare stad.

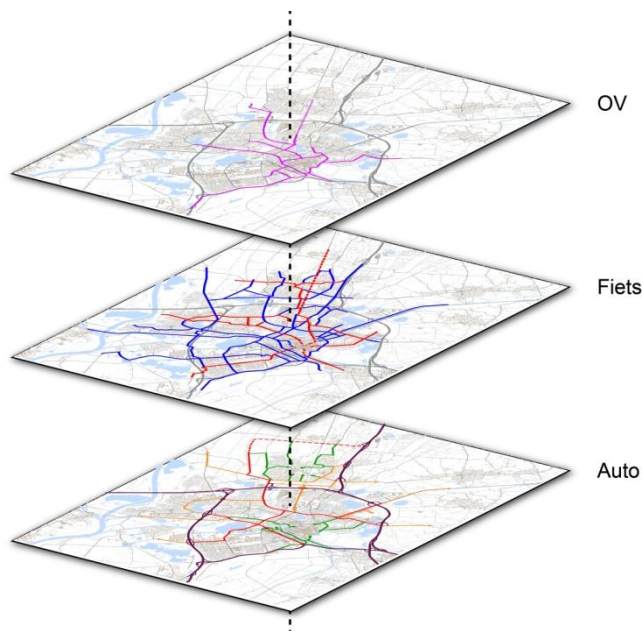
Welke besluitvorming ligt nu voor?	
• N.v.t.	
Welke besluitvorming volgt nog in het kader van de Koersnota?	
• Stand van zaken Verkeersmanagement	2013

Thema: Doorstroomassen

In 2009 is het doorstroomassenmodel vastgesteld. De doorstroomassen zijn de belangrijkste wegen binnen de gemeente waar het interne en externe autoverkeer zoveel als mogelijk worden gebundeld. Doel hiervan is de druk op de andere gemeentelijke wegen te verminderen en de bereikbaarheid en leefbaarheid te vergroten.

In het model is gesteld dat de doorstroomassen auto moeten voldoen aan bepaalde ideale ontwerpuitgangspunten, zoals een profiel met 2x2 rijstroken en een aantal ongelijkvloerse kruisingen. Zoals beschreven in bijlage 5 blijkt uit ontwerpstudies dat een groot deel van deze maatregelen niet te realiseren is, vanwege de ruimtelijke impact (slopen van bebouwing) en de daarmee gepaard gaande hoge kosten. Bovendien leiden recente mobiliteitsontwikkelingen tot de conclusie dat een noodzaak tot grootschalige ingrepen op dit moment ontbreekt. Dit betekent niet dat er geen noodzaak is om de doorstroomassen te optimaliseren. In bijlage 1d is een kaartbeeld opgenomen van de stand van zaken van de doorstroomassen.

Sinds 2009 zijn ook de doorstroomassen voor het openbaar vervoer en de fiets vastgesteld. Voor het behalen van de ambities is het van groot belang dat de verschillende netwerken integraal worden bekeken. Dit is schematisch in onderstaande figuur aangegeven.



Figuur: integrale aanpak doorstroommassen openbaar vervoer, fiets en auto

Het doorstroommassenmodel is een belangrijke bouwsteen van het Bereikbaarheidsprogramma 2013. De uitvoering van het doorstroommassenmodel en de aanpak is anders dan voorzien in het bereikbaarheidsprogramma uit 2009. Inmiddels wordt gebruik gemaakt van nieuwe technieken vanuit verkeersmanagement en wordt aangesloten bij de landelijke tendens om de bestaande weginfrastructuur beter te benutten.

Concluderend wordt daarom voorgesteld om voor de doorstroommassen een integrale aanpak te hanteren die rekening houdt met:

- de beschreven resultaten van de ontwerpstudies;
- de verschillende modaliteiten die gebruik maken van doorstroommassen: openbaar vervoer, fiets en auto;
- een fasegewijze (soberdere) aanpak conform de Ladder van Verdaas waarbij eerst wordt gekeken naar verkeersmanagement en benutting van bestaande infrastructuur en daarna pas naar grootschalige ingrepen.

De komende jaren ligt de noodzaak van maatregelen op doorstroommassen vooral op volgende assen:

- de Magistratenlaan-Zandzuigerstraat-Hambakenweg: Vanuit de ontwerpstudie die als basis heeft gediend voor het besluit over de Parallelweg 2^{de} fase en 3^{de} fase is geconcludeerd dat na realisatie van de Parallelweg 2^{de} fase mogelijk een aantal knelpunten optreedt. Met name op de Magistratenlaan en op de route Zandzuigerstraat-Orthenseweg. Hiervoor zijn maatregelen noodzakelijk. Deze dienen gerealiseerd te worden vóór de opening van de Parallelweg 2^{de} fase;
- de Gestelseweg-Merwedelaan-Bruistensingel. Deze doorstroommas voldoet niet aan de uitgangspunten voor doorstroommassen. Op verschillende kruispunten doen zich doorstromingsproblemen voor. Verschillende optimalisaties zijn onderzocht, vooral op de kruispunten.

Deze beide noord-zuid gerichte doorstroommassen zijn van groot belang voor de bereikbaarheid en leefbaarheid van onze stad, maar vooral voor de binnenstad. Indien deze assen voldoende doorstromingskwaliteit hebben, wordt verkeer namelijk gestimuleerd om deze assen te gebruiken in plaats van een route door de binnenstad (zoals de Koningsweg).

In bijlage 5 is een nadere toelichting opgenomen van de voorgestelde integrale (soberdere) aanpak.

Welke besluitvorming ligt nu voor?	
<ul style="list-style-type: none"> de integrale (soberdere) aanpak van de doorstroommassen Magistratenlaan-Zandzuigerstraat-Hambakenweg en Gestelseweg-Merwedelaan-Bruistensingel en realisatie van de benodigde maatregelen; 	
Welke besluitvorming volgt nog in het kader van de Koersnota?	
<ul style="list-style-type: none"> N.v.t. 	

Thema: Verkeersveiligheid

Op dit moment gaat het goed met de verkeersveiligheid in de gemeente 's-Hertogenbosch; de doelstelling zoals opgesteld in 1997, is gehaald. De gemeente 's-Hertogenbosch wil de verkeersveiligheid blijven verbeteren. De manier waarop is op 11 december 2012 vastgesteld door de gemeenteraad in het nieuwe verkeersveiligheidsbeleid inclusief een uitvoeringsplan tot en met 2016 en de benodigde financiële middelen.

Welke besluitvorming ligt nu voor?	
<ul style="list-style-type: none"> N.v.t. 	
Welke besluitvorming volgt nog in het kader van de Koersnota?	
<ul style="list-style-type: none"> N.v.t. 	

Focusgebieden op basis van ruimtelijke en economische ontwikkeling

Buiten bovenstaande thematische uitwerkingen is de ruimtelijke ontwikkeling van onze stad van grote invloed op de Koersnota. Ruimtelijke ontwikkelingen vormen de randvoorwaarden waarbinnen verkeer tot stand komt. Het bestuurlijk kader daarvoor wordt gevormd door de RSV. De Discussienota RSV en de opvattingen van uw raad vormen een belangrijke basis.

Door de economische crisis ligt de ruimtelijke dynamiek voorlopig op een lager niveau dan eerder voorzien. Doordat er minder programma wordt gerealiseerd en door lagere autonome groei is de toename van de mobiliteit lager dan tot voor kort werd voorzien. Echter, als de economie weer aantrekt, zal de mobiliteit ook weer gaan groeien.

De fasering in de Koersnota sluit aan op de prioritering vanuit de Discussienota RSV: gekeken wordt in eerste instantie naar de binnenstad incl. spoorzone. Daarnaast worden maatregelen voorbereid en uitgevoerd vanuit Oost-West. Op lange termijn pas volgen de maatregelen aansluitend op de ontwikkeling van de A2-zone. Hieronder wordt ingegaan op de twee focusgebieden: binnenstad incl. spoorzone en Oost-West.

Focusgebied: binnenstad incl. spoorzone

De bereikbaarheid en leefbaarheid van de binnenstad incl. spoorzone is complex vanwege de dichtheid en veelheid aan functies. In dit gebied worden de komende jaren veel, grotendeels reeds besloten, bereikbaarheidsmaatregelen gerealiseerd. Deze zijn hieronder beschreven. Eerder al zijn de benodigde maatregelen voor dit gebied bij de verschillende thema's beschreven zoals Parkeren en transferia, Fiets, Openbaar vervoer en Doorstroommassen. Hieronder volgen een aantal aanvullingen specifiek voor de binnenstad incl. spoorzone.

Het bussysteem wordt in 3 slagen aangepakt, zoals eerder beschreven bij het thema openbaar vervoer. Tevens wordt voorgesteld, conform het Uitwerkingsplan doorstroming OV, de reguliere

buslijnen die nu nog door de binnenstad rijden, via de binnenstadsring te laten rijden. Nu rijden deze nog via de Parade en Hinthamerstraat. Aansluitend op het nieuwe bussysteem zorgt de elektrische binnenstadsbus 220Xpress in de toekomst voor het vervoer door de binnenstad tussen het station, de centrale binnenstadshaltes op de binnenstadsring, de parkeerlocaties en de belangrijkste publiekstrekkers. De inzet van de 220Xpress is gekoppeld aan het uitplaatsen van de reguliere buslijnen uit de binnenstad.

Verder wordt, op basis van het raadsbesluit in 2009, in het kader van de ontvlechting van de doorstroommassen openbaar vervoer, fiets en auto de route via de Van Berckelstraat uitsluitend nog toegankelijk voor fiets en OV; niet meer voor doorgaand autoverkeer. De Stationstunnel is al beperkt afgesloten voor autoverkeer. Deze wordt uitsluitend toegankelijk voor fiets en OV. Dit zou gebeuren nadat de wegwerkzaamheden (2009-2010: rotonde en fietspaden) hadden plaatsgevonden. Tijdens deze wegwerkzaamheden is de Stationstunnel geheel afgesloten geweest. Deze tijdelijke situatie heeft niet geleid tot bereikbaarheidsproblemen. Het werkelijk afsluiten van beide wegen voor autoverkeer doen we pas na realisatie van de Parallelweg 2^{de} fase vanwege de te verwachten overlast tijdens deze werkzaamheden. Hier vindt in 2016 besluitvorming over plaats in het kader van de resultaten van de Koersnota. Hierbij wordt rekening gehouden met de economische situatie van de binnenstad en de ruimtelijke ontwikkelingen in en om de binnenstad (GZG, Zuid-Willemsvaart, binnenstadsring etc.)

De aanpak van de binnenstadsring als 30 km/uur op basis van het raadsbesluit van 2011. Hiervoor wordt op dit moment een Beeldkwaliteitsplan gemaakt. Hierin komen de belangrijkste uitgangspunten voor herinrichting van de binnenstadsring aan de orde. In juni 2013 wordt het Beeldkwaliteitsplan voorgelegd aan de gemeenteraad. Dan blijkt wat de benodigde financiële middelen zijn.

Welke besluitvorming ligt nu voor?	
<ul style="list-style-type: none"> • het in samenwerking met de provincie zo snel als mogelijk uitplaatsen van de reguliere buslijnen uit de binnenstad, zo mogelijk gekoppeld aan de invoering van elektrisch OV in de binnenstad; • de binnenstadsring. 	
Welke besluitvorming volgt nog in het kader van de Koersnota?	
• Binnenstadsring	Juni 2013

Focusgebied: Oost-West

In maart 2012 is door de gemeenteraad de Studie Oost-West vastgesteld. In deze studie is de samenhang tussen ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructurele maatregelen geschetst voor het oostelijk deel van de stad. Het resultaat is een fasegewijze bereikbaarheidsaanpak: tot 2015, tot 2020 en tot 2030.

Tot en met 2015 worden de volgende vastgestelde projecten gerealiseerd:

- het Bossche deel van de snelfietsroute 's-Hertogenbosch-Oss, naar verwachting gereed in 2014;
- de doorkoppeling van de Stadionlaan naar de Tivoliweg, naar verwachting gereed 2015;
- de stedelijke HOV-as naar Rosmalen/De Groote Wielen. De realisatie hiervan wordt gestart in 2015;

Daarnaast zijn er verschillende projecten in het kader van de omlegging Zuid Willemsvaart. Deze vallen buiten de Koersnota, maar worden hier uiteraard op afgestemd.

Na 2015 worden de volgende projecten opgepakt:

- de realisatie van de Oostelijke landweg;
- de verluwing van de kom Rosmalen.

Daarnaast wordt het ontvlechten van de aansluiting A2-Bruistensingel in een projectverkenning uitgewerkt ten behoeve van overleg met provincie en Rijk. De realisatie daarvan is gekoppeld aan de ontwikkeling van Avenue2 en de daarvoor benodigde infrastructuur.

Welke besluitvorming ligt nu voor?	
• N.v.t.	
Welke besluitvorming volgt nog in het kader van de Koersnota?	
• N.v.t.	

Vervolg Koersnota

De te realiseren ambities van de Koersnota gelden voor 2015. In 2016 wordt daarom opnieuw een balans opgemaakt. De Monitor Verkeer en Vervoer wordt dan geactualiseerd in de 2-meting. Tevens wordt dan het Bereikbaarheidsprogramma opnieuw geactualiseerd om de bereikbaarheid, leefbaarheid en economisch functioneren van 's-Hertogenbosch verder te verbeteren.

Welke besluitvorming ligt nu voor?	
• het instemmen met de in het Bereikbaarheidsprogramma Koersnota 2013 opgenomen doorkijk van maatregelen na 2015;	
Welke besluitvorming volgt nog in het kader van de Koersnota?	
• Resultaten Koersnota 2016	2016

Communicatie

Tijdens de totstandkoming van dit raadsvoorstel heeft consultatie plaats gevonden met externe partijen, zoals met een afvaardiging van Centrummanagement, de Brabants Zeeuwsche Werkgeversvereniging (BZW), het Reizigersoverleg Brabant en de Bewoners Leefbare Binnenstad. De binnengekomen reacties van deze organisaties op het concept van dit raadsvoorstel zijn opgenomen in bijlage 6.

Deze externe begeleidingsgroep blijft ook de komende jaren tot en met 2016 in de lucht om de verschillende onderdelen van de Koersnota te begeleiden.

6) Financiële paragraaf

In de begroting 2013 (pagina 190) zijn voor het project Koersnota onderstaande maatregelen opgenomen in het structuurfonds. Deze maatregelen worden geheel of gedeeltelijk gedekt ten laste van het structuurfonds. Daarnaast zijn deze maatregelen wel of niet van dekking voorzien.

Gedekte projecten	Bedrag t.l.v. structuurfonds (€ miljoen)
Transferium Willempoort	8,0
Oost-westverbinding	2,3
Overige projecten koersnota	9,1
Randweg	40,0
Niet gedekte projecten	
Doortrekking Parallelweg naar A59	25,0
Oostelijke omleiding Rosmalen	10,0
Transferium zuid-oostzijde stad	10,0
Overige projecten koersnota	8,0

In dit geactualiseerde Bereikbaarheidsprogramma 2013 gaat het specifiek om de maatregelen die vallen binnen de post 'overige projecten Koersnota' binnen het gedekte deel van het structuurfonds

(€ 9,1 miljoen). Van deze post is inmiddels een bedrag van € 3,8 miljoen besteed aan reeds gevoteerde kredieten voor voorbereiding en/of uitvoering (o.a. € 2,2 miljoen voor vervangen spoorbrug over de Dieze). Resteert dus een bedrag van € 5,3 miljoen.

Het Uitwerkingsplan Koersnota 2009 is geactualiseerd. Voor het geactualiseerde Bereikbaarheidsprogramma 2013 wordt verwezen naar bijlage 4. Voor de opgevoerde maatregelen tot en met 2015 is er een bedrag uit het structuurfonds benodigd van totaal € 8,8 miljoen, waardoor er een ongedekt deel voor de opgevoerde projecten tot en met 2015 overblijft van € 3,5 miljoen (8,8 – 5,3). Voorgesteld wordt om de overheveling van € 3,5 miljoen van het niet gedekte deel van het structuurfonds (groot € 8,0 miljoen) naar het gedekte deel mee te nemen bij de voorjaarsnota 2014 en dit te betrekken bij de integrale afweging van de begroting 2014;

Vorbereidingskredieten

Voor de voorbereiding van de maatregelen uit het Bereikbaarheidsprogramma 2013 die in de periode tot en met 2015 worden gerealiseerd, is voorbereidingskrediet nodig. Dit betreft:

- € 20.000 voor de uitbreiding van het bestaande Parkeerrouteinformatiesysteem (PRIS);
- € 40.000 voor de OV binnenstadshaltes op de binnenstadsring;
- € 20.000 voor de doorstromingsmaatregelen OV op de binnenstadsring;
- € 200.000 voor de integrale aanpak van de doorstroommassen Magistratenlaan-Zandzuigerstraat-Hambakenweg en Gestelseweg-Merwedelaan-Bruistensingel.

Dekking vindt plaats ten laste van het structuurfonds project Koersnota, onderdeel overige projecten van het gedekte deel.

Tevens wordt voorgesteld om de maatregel "uitbreiding van het bestaande Parkeerrouteinformatiesysteem (PRIS)" over te hevelen naar de planstudiefase.

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. Kaartbeelden 1a tot en met 1e
2. Onderdelen Koersnota Hoofdinfrastructuur vanaf 2007
3. Monitor Verkeer en Vervoer 2013
4. Bereikbaarheidsprogramma Koersnota 2013
5. Integrale aanpak doorstroommassen
6. Reactie Blb en Centrummanagement op concept raadsvoorstel

Ter inzage:

-

De gemeenteraad van 's-Hertogenbosch in zijn openbare vergadering van 23 april 2013;

gezien het voorstel van burgemeester en wethouders d.d. 26 maart 2013, regnr.118676;

gelet op de Gemeentewet;

Besluit

Bijgaand concept – raadsbesluit vaststellen waarin wordt gevraagd om te besluiten tot:

1. het hanteren van de Monitor Verkeer en Vervoer 2013 als basis voor de Koersnota;
2. het verder uitvoeren van het programma Lekker Fietsen;
3. het in samenwerking met de provincie zo snel als mogelijk uitplaatsen van de reguliere buslijnen uit de binnenstad, zo mogelijk gekoppeld aan de invoering van elektrisch OV in de binnenstad;
4. het instemmen met de verdere uitwerking van de voorgenomen gemeentelijke maatregelen uit het Bereikbaarheidsprogramma Koersnota 2013 (actualisatie), die benodigd zijn om de gestelde ambities voor de vervoermiddelkeuze tot en met 2015 te halen:
 - a. de uitbreiding van het bestaande Parkeerrouteinformatiesysteem (PRIS);
 - b. de realisatie van de OV binnenstadshaltes op de binnenstadsring;
 - c. de realisatie van de doorstromingsmaatregelen OV op de binnenstadsring;
 - d. de realisatie van de eerste fase van de stedelijke HOV-as naar Rosmalen/DGW;
 - e. de integrale (soberdere) aanpak van de doorstroommassen Magistratenlaan-Zandzuigerstraat-Hambakenweg en Gestelseweg-Merwedelaan-Bruistensingel en realisatie van de benodigde maatregelen;
 - f. de binnenstadsring;
5. het verstrekken van een voorbereidingskrediet van € 280.000 ten laste van het structuurfonds, om de maatregelen genoemd onder punt 4 verder voor te bereiden en de maatregel genoemd onder 4a eveneens over te hevelen van de verkenningsfase naar de planstudiefase;
6. het instemmen met de in het Bereikbaarheidsprogramma Koersnota 2013 opgenomen doorkijk van maatregelen na 2015;
7. het ongedekte deel van € 3,5 miljoen mee te nemen bij de voorjaarsnota 2014 en te betrekken bij de integrale afweging van de begroting 2014 (totaal benodigd is € 8,8 miljoen, € 5,3 miljoen is reeds voorzien in het gedekte deel);
8. de begroting 2013 voor het voorbereidingskrediet van € 280.000 te wijzigen.

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

drs. A. van der Jagt mr. dr. A.G.J.M. Rombouts

GEMEENTE 'S-HERTOGENBOSCH

ONTEIGENINGSPLAN “PARALLELWEG 2^E FASE”

ZAKELIJKE BESCHRIJVING

1. Inleidende samenvatting

In zijn vergadering van 13 mei 2009 heeft de gemeenteraad van 's-Hertogenbosch het “Uitwerkingsplan Koersnota Hoofdinfrastructuur” vastgesteld. In die nota is aangegeven dat gestreefd wordt naar de bundeling van verkeer op doorstroommassen en het optimaal benutten van de verkeersruit (A59, A2, westelijke Randweg) rond de stad. Daarmee wordt bereikt dat verkeersstromen verbeterd worden en verblijfsgebieden zoveel als mogelijk verkeersluw blijven/worden.

De verkeersruit heeft recent haar voltooiing gekregen met de aanleg van de Randweg aan de zuid-west zijde van de stad. In vervolg daarop wordt gestalte gegeven aan de verbetering en uitbreiding van de doorstroommassen.

Eén van de belangrijke in de Koersnota Hoofdinfrastructuur beoogde doorstroommassen binnen het stedelijk gebied, is de Parallelweg. Een gedeelte van de Parallelweg is reeds aangepast en heringericht (en heet thans Magistratenlaan) en is aangesloten op de recent aangelegde Randweg. Een volgende stap is het aanpassen en het verlengen van de Parallelweg in noordelijke richting. Dat project wordt betiteld als “Parallelweg 2^e fase”. Met dit project wordt beoogd om de Parallelweg aan te laten sluiten op de Zandzuigerstraat. De Zandzuigerstraat is een doorstroomas welke in het meer noordelijke deel van de stad voert van oost naar west en vice versa.

Het project Parallelweg 2^e fase heeft om verkeerskundige redenen hoge prioriteit. Daaraan ligt ten grondslag dat door dat project:

- de Binnenstadsring, en in het bijzonder de traverse tussen Wilhelminaplein (beter bekend als Heetmanplein) en Brugplein, sterk wordt ontlast van doorgaand verkeer;
- de bereikbaarheid en de leefbaarheid van de binnenstad (Brugstraat, Brugplein) wordt bevorderd;
- het overige hoofdwegennet voor gemotoriseerd verkeer optimaal wordt gebruikt;
- de nieuwe ontwikkelingen in de westelijke spoorzone, zoals onder andere Paleiskwartier en Boschveld, op een adequate manier worden ontsloten;
- het station aan de westzijde beter wordt ontsloten waardoor de verkeersdruk op het voorplein van het station aan de oostzijde blijvend verlaagd wordt.

Om deze 2^e fase van de Parallelweg te kunnen realiseren, heeft de gemeenteraad op 26 juni 2012 het bestemmingsplan "Parallelweg 2^e fase" vastgesteld. Daarmee is een belangrijke stap gezet op weg naar de realisatie van het project. Echter, voor dit moment zijn – ondanks de minnelijke pogingen daartoe - nog niet alle benodigde gronden in eigendom van de gemeente. Teneinde er van verzekerd te zijn dat tijdig over de benodigde gronden kan worden beschikt, heeft de gemeenteraad besloten om bij de Kroon een verzoek in te dienen tot onteigening van de benodigde gronden. Deze onderhavige "zakelijke beschrijving" maakt onderdeel uit van de stukken welke aan de Kroon dienen te worden overlegd.

2. Nadere toelichting

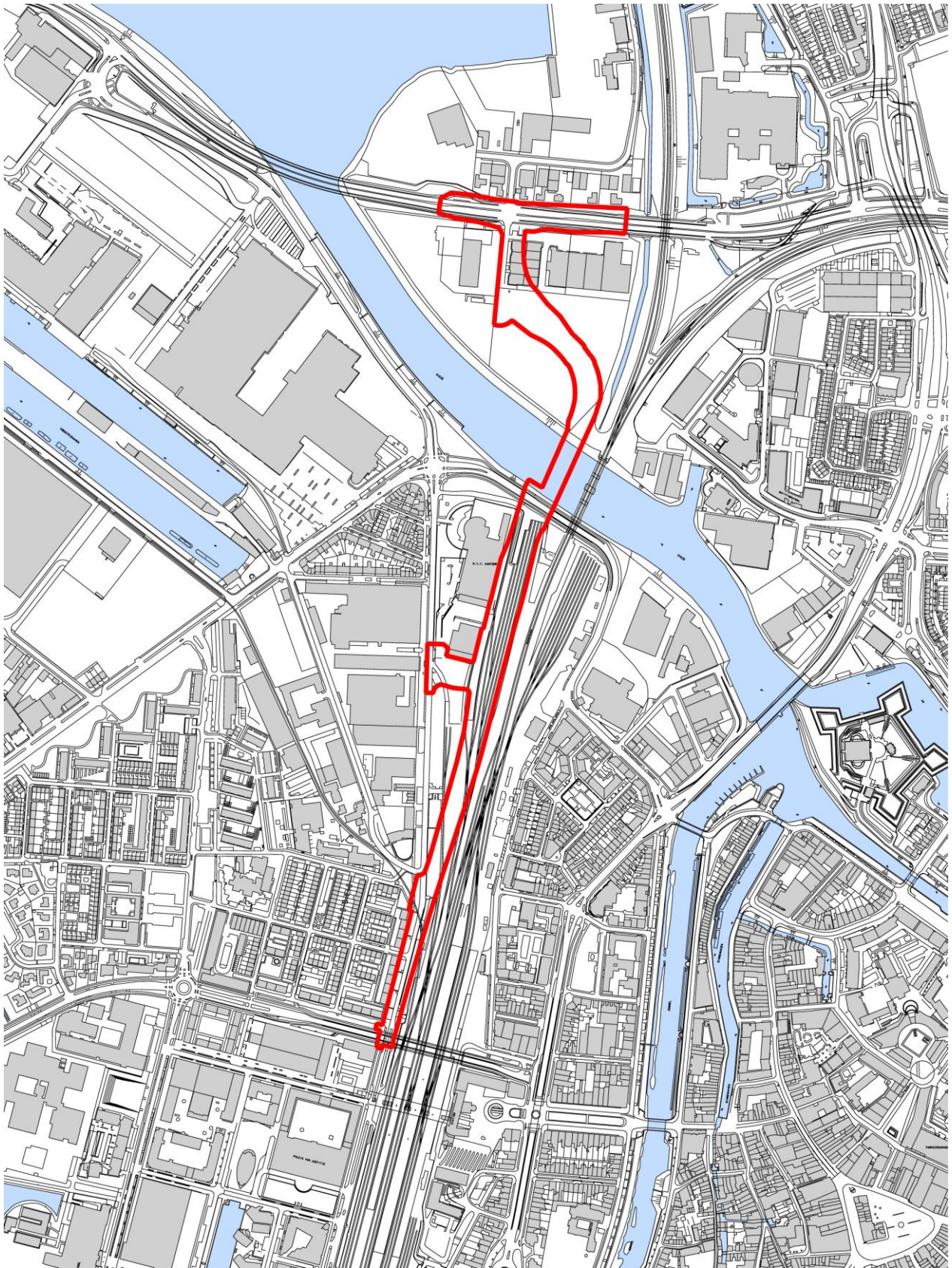
Door de realisering van de westelijke Randweg 's-Hertogenbosch, het Paleiskwartier ten westen van het Centraal Station van 's-Hertogenbosch, en het Jeroen Bosch Ziekenhuis zijn de verkeersbewegingen en -druk in dat deel van de stad aanzienlijk toegenomen. Het Paleiskwartier is een nieuw stuk binnenstad waar de combinatie tussen wonen, werken en onderwijs optimaal ruimtelijk invulling heeft gekregen. Ter plaatse zijn onder andere gevestigd het Paleis van Justitie en onderwijsinstellingen voor middelbaar en hoger onderwijs. Daarnaast is een viertal kantoorgebouwen gerealiseerd en in gebruik genomen (en nog twee in aanbouw) en zijn er circa 1200 woningen toegevoegd. Daarmee is Paleiskwartier voor ongeveer 70% tot ontwikkeling gebracht. Circa 800 woningen en 50.000 m² kantoorruimte zullen in de toekomst nog worden gerealiseerd.

Voor de afwikkeling van het verkeer van en naar het Paleiskwartier in zuidelijke richting is het zuidelijk deel van de Parallelweg (Magistratenlaan) aangesloten op de recent in gebruik genomen Randweg. De afwikkeling van het verkeer in noordelijke richting dient nog gerealiseerd te worden. Dit wordt bereikt door het gedeelte van de Parallelweg dat in noordelijke richting in het verlengde ligt van de Magistratenlaan, aan te passen en door te trekken tot en rechtstreeks via het bedrijventerrein Ertveld aan te sluiten op de Zandzuigerstraat. Daarmee wordt tevens bereikt dat de ontsluiting van het bedrijventerrein Ertveld wordt verbeterd hetgeen de ontwikkelingspotentie van dit bedrijventerrein ten goede komt.

Met het verlengen van de Parallelweg wordt echter ook het gedeelte van de binnenstadsring dat gelegen is tussen Wilhelminaplein (Heetmanplein) en Brugplein ontlast. Dit is meer dan wenselijk aangezien dat deel van de binnenstadsring, met daarin ook de hoofdtoegang tot het centraal station, zijn maximum verwerkingscapaciteit heeft bereikt en gekenmerkt wordt door een slechte leefbaarheid (luchtkwaliteit, geluidhinder). Door het verlengen van de Parallelweg zal dit deel van de binnenstadsring worden ontlast van doorgaand verkeer en van het bestemmingsverkeer voor de wijken Paleiskwartier, Boschveld en Veemarktkwartier.

Het tracé van de Parallelweg 2^e fase kruist de rivier de Dieze. Naast de bestaande en in aanbouw zijnde spoorbruggen is over deze rivier een verkeersbrug geprojecteerd.

De ligging van de parallelweg 2^e fase is op de navolgende afbeelding met rood bij benadering geprojecteerd ten opzichte van de omgeving.



Om de nieuwe infrastructuur mogelijk te maken, is een nieuw bestemmingsplan in procedure gebracht, namelijk het bestemmingsplan "Parallelweg 2^e fase". Het bestemmingsplan is op 26 juni 2012 door de raad van de gemeente 's-Hertogenbosch vastgesteld. Hiermee is de ontwikkeling van de nieuw aan te leggen Parallelweg ruimtelijk en juridisch ingekaderd.

De gemeente 's-Hertogenbosch heeft nog niet de beschikking over alle binnen het tracé gelegen onroerende zaken. Het is de bedoeling dat de benodigde nog niet verworven onroerende zaken via minnelijke weg verworven worden. Het zou mogelijk kunnen zijn dat dit niet in alle gevallen (tijdig) lukt. Daarom heeft de raad van de gemeente 's-Hertogenbosch besloten om voor de nog niet verworven perceelsgedeelten de procedure voor het verkrijgen van een onteigeningsbevoegdheid voor te bereiden door opstelling van het onteigeningsplan "Parallelweg 2^e fase".

3. Bestemmingsplan "Parallelweg 2^e fase"

Het bestemmingsplan "Parallelweg 2^e fase" is op 26 juni 2012 door de gemeenteraad van 's-Hertogenbosch vastgesteld. Dit bestemmingsplan heeft ten doel de aanpassing en verlenging van de Parallelweg in noordelijke richting mogelijk te maken. De huidige Parallelweg, in het verlengde van de Magistratenlaan, wordt hierbij direct langs (westelijk van) het spoor gelegd, heringericht en doorgetrokken in noordelijke richting en door een nieuwe brug over de Dieze verbonden met de Zandzuigerstraat. De nieuwe Parallelweg krijgt ter plaatse van Grasso en EKP een nieuwe afslag naar de wijk Boschveld.

3.1. Ligging en begrenzing

Het plangebied ligt ten westen van de noord-zuid lopende spoorbanen van het centraal station en vormt een strook van enigszins wisselende breedte vanaf de stationstunnel in het zuiden tot en met de te realiseren aansluiting op de Zandzuigerstraat in het noorden op het kruispunt van deze straat met de Ertveldweg. Ter hoogte van de bedrijven Grasso en het voormalig PTT-expeditieknooppunt (EKP) is de nieuwe afslag naar de woonwijk Boschveld in het plan opgenomen. Op de bij het bestemmingsplan behorende verbeelding is de begrenzing van het plangebied exact aangegeven.

3.2. Planologisch beleid

Het bestemmingsplan "Parallelweg 2^e fase" is in overeenstemming met rijks- en provinciaal beleid en dient ter uitvoering van het gemeentelijk beleid. 's-Hertogenbosch ten grondslag.

3.2.1. Rijksbeleid

Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte in werking getreden. Met de Structuurvisie brengt het Rijk de ruimtelijke ordening zo dicht mogelijk bij burgers en bedrijven, laat het meer over aan gemeenten en provincies en komen de burgers en bedrijven centraal te staan. De realisatie van de Parallelweg 2^e fase behoort tot de verantwoordelijkheid van gemeente. Een goede inpassing en bundeling van infrastructuur past binnen het rijksbeleid.

De Flora- en faunawet van 2002 regelt de bescherming van inheemse wilde planten en dieren. Met het plan worden de voorschriften van de Flora- en faunawet in acht worden genomen

3.2.2. Provinciaal beleid

De "Structuurvisie ruimtelijke ordening Noord-Brabant (Structuurvisie RO)" is op 1 januari 2011 in werking getreden. Deze visie geeft de hoofdlijnen van het provinciaal ruimtelijk beleid aan tot 2025 met een doorkijk tot 2040; concrete regels zijn opgenomen in de "Verordening ruimte Noord-Brabant".

Accent in dit gebied is gelegd op concentratie van verstedelijking in o.a. een sterk stedelijk netwerk Brabantstad. Een zorgvuldig gebruik van de ruimte wordt voorgestaan, vooral van het stedelijk gebied.

Het bestemmingsplan valt binnen bestaand stedelijk gebied, behalve de overkluizing van de rivier De Dieze. Deze rivier, als ook een strook grond langs die rivier, is bestemd voor de ecologische hoofdstructuur (EHS) en aangewezen als zoekgebied voor een ecologische verbindingzone en als zoekgebied voor behoud en herstel van watersystemen.

3.2.3. Gemeentelijk beleid

In de Koersnota Hoofdinfrastructuur wordt het bundelen van verkeer op de ruit (A59, A2, westelijke Randweg –'s-Hertogenbosch) en de doorstroommassen-auto bevorderd , teneinde te bereiken dat de verblijfsgebieden zoveel mogelijk verkeersluw blijven, het leefklimaat wordt bevorderd en het OV meer ruimte krijgt op de OV-doorstroommassen.. Hieronder is de ligging van de (toekomstige) parallelweg geprojecteerd in voornoemde ruit.



Koersnota Hoofdinfrastructuur: De ruit en doorstroommassen

Het Milieubeleidsplan geeft de ambities van het gemeentebestuur aan met betrekking tot alle aspecten van milieubeïnvloedende uitvoerings- en gebruiksmaatregelen. In de nota "Geluid-Nota hogere grenswaarden" van augustus 2010 wordt beoogd een goede geluidskwaliteit te behouden en zo nodig te verbeteren. Deze nota betreft vooral de geluidsbelasting op gevels, welke tussen de voorkeurswaarde en de in de Wet geluidhinder gestelde maximale toelaatbare geluidsbelasting liggen.

Het Actieplan luchtkwaliteit beoogt verdere verbetering van de kwaliteit van de lucht door het terugdringen en beter reguleren van de hoeveelheid verkeer. Dit wordt mede bereikt door verbetering van de doorstroming van het verkeer onder andere door de aanleg van de 2^e fase van de Parallelweg.

Het doel van het Waterplan "Waterstad 's-Hertogenbosch" van 14 juli 2009 is het bereiken van een veilig en duurzaam watersysteem in en om 's-Hertogenbosch. Het Waterplan betreft een gemeenschappelijk beleid van de gemeente en de waterschappen, dat moet leiden tot een robuust en mooi watersysteem in de Groene Delta van de rivieren de Dieze, de Aa en de Dommel. Het verbreed Gemeentelijk Rioleringsplan (vGRP) geeft het beleid aan met betrekking tot afvalwater, regenwater en grondwater. In dit waterplan is het doel opgenomen om de waterkwaliteit in het westelijk stadsdeel te verbeteren. Voor dit doel is in het bestemmingsplan voorzien in de aanleg van een waterleiding t.b.v. het waterschap die de aanvoer van water uit de Dieze naar het westelijk stadsdeel mogelijk maakt. Deze leiding is voorzien vanaf de Dieze in zuidelijke richting, direct ten westen in het talud en de berm van de Parallelweg 2e fase,

3.3. Bestaande toestand

Het plangebied ligt tussen de tunnel onder het spoor bij het Centraal Station en de aansluiting op de Zandzuigerstraat ter plaatse van het bedrijventerrein Ertveld. Het bevat het te handhaven tracégedeelte van de Parallelweg tot aan de Paardskerkhofweg. Vandaar loopt het tracé van de nieuwe weg en de aansluiting naar de wijk Boschveld over de als parkeerruimte in gebruik zijnde strook tussen de bestaande Parallelweg en het spoor; vervolgens loopt het over het te ruimen deel van het spooreplacement langs en nabij het voormalige PTT-expeditieknoppunt. Het tracé kruist de Veemarktweg tussen het kruispunt Parallelweg / Diezekade / Oude Vlijmenseweg ter plaatse van de onderdoorgang onder het spoor en vervolgens de rivier de Dieze waarna het de Zandzuigerstraat bereikt op het kruispunt van deze weg met de Ertveldweg. Een deel van de hier aanwezige bedrijfsgebouwen dienen te worden geamoveerd.

3.4. Bestemmingen

3.4.1. Vigerende bestemmingen

Binnen het plangebied zijn de volgende bestemmingsplannen vigerend:

- bestemmingsplan "t Zand", door de raad vastgesteld op 13 juli 2004 en door Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant op 15 februari 2005 goedgekeurd, waarna de uitspraak van de Kroon op 8 februari 2006 volgde;
- bestemmingsplan "1^e herziening t Zand", door de raad vastgesteld op 13 december 1982, door Gedeputeerde Staten goedgekeurd op 7 maart 1984; uitspraak van de Kroon volgde op 19 april 1986;
- bestemmingsplan "Het Ertveld", vastgesteld op 15 juni 1978 en door Gedeputeerde Staten goedgekeurd op 5 september 1995;
- bestemmingsplan "Het Ertveld 1^e herziening", op 19 januari 1955 door de raad vastgesteld en op 16 maart 1955 door Gedeputeerde Staten goedgekeurd;
- bestemmingsplan "Partiële herziening plan in onderdelen west", op 16 december 1952 door de raad vastgesteld en op 18 maart 1953 door Gedeputeerde Staten goedgekeurd.

Daarnaast ligt een deel van de gronden van het plangebied van het bestemmingsplan "Paralelweg 2e fase" ook binnen het projectgebied van het Tracébesluit Sporen in Den Bosch. De planbegrenzing van het bestemmingsplan is bepaald in samenspraak met ProRail, die namens het Ministerie van Infrastructuur en Milieu het project Sporen in Den Bosch uitvoert.

Met de vaststelling van het bestemmingsplan 'Parallelweg 2e fase' voldoet de gemeenteraad (voor de gronden binnen het plangebied, die tevens onderdeel zijn van het projectgebied van het Tracébesluit Sporen in Den Bosch) aan de verplichting van artikel 13 lid 10 Tracéwet. Dit artikel bepaalt dat de gemeenteraad binnen een jaar nadat het tracébesluit onherroepelijk is geworden een bestemmingsplan (of een beheersverordening) overeenkomstig het tracébesluit vaststelt.

3.4.2. Nieuwe bestemmingen c.q. bestemmingsregels

Naast de algemene, inleidende overgangs- en slotregels is vooral de nieuwe bestemming "Verkeer" van belang, waarin de in het plan gelegen gronden worden aangewezen voor de ontwikkeling van het doorgaande auto- en fietsverkeer en de daarbij behorende bijkomende elementen zoals voetpaden, parkeer- en groenstroken. De aanduiding "water" geldt voor het gedeelte van de Dieze dat binnen het plan ligt. Om een ecologische verbindingzone langs de Dieze onder de daarover te bouwen brug mogelijk te maken, wordt een strook ten noorden van de Dieze aangeduid als "ecologische verbindingzone".

4. Inrichting

Het tracé voor de Parallelweg 2^e fase is zodanig gekozen, dat de weg- en de spoorinfrastructuur zoveel mogelijk gebundeld zijn. Voorbij de oversteek van de rivier, de Dieze, wijkt het wegtracé af van het spoortracé. Ter hoogte van de Grassofabriek en het PTT-expeditieknooppunt (EKP) wordt een verbinding gemaakt met de bestaande Parallelweg. Hiermee wordt de achterliggende woonwijk Boschveld beter ontsloten op de doorstroommassen. Het tracé loopt vanaf de tunnel onder het spoor nabij het Centraal Station tot aan de Zandzuigerstraat. De weg bestaat uit 2x1 rijstroken; de maximum snelheid is vastgesteld op 50 km per uur.

De aansluiting op de Zandzuigerstraat is gelijkvloers; verkeerslichten beveiligen het verkeer op dit kruispunt. Ter overkluizing van de rivier de Dieze en de Veemarktweg wordt een zogenaamde toekomstvaste brug aangelegd; toename van het verkeer op de nieuwe doorstroomweg zal zeker plaats hebben wanneer de 3^e fase van de Parallelweg wordt uitgevoerd. Deze 3^e fase loopt vanaf het kruispunt Zandzuigerstraat – Ertveldweg in noordelijke richting naar een in de Hambakenweg aan te leggen aansluiting. De capaciteit van de brug over de Dieze zal voor deze verwachte verkeerstoename voldoende zijn. De brug is geprojecteerd naast de drie nieuwe spoorbruggen in de richtingen Utrecht en Nijmegen. De pijlers van deze bruggen worden in elkaars verlengde geplaatst, waardoor een optimale doorstroming van de Dieze wordt bereikt. Onder de bruggen wordt een onderdoorgang van 30 meter aangehouden, o.a. ten behoeve van de aanleg van een ecologische verbindingzone.

Tussen de Edisonstraat en de aansluiting op de Zandzuigerstraat wordt een in twee richtingen berijdbaar fietspad aangelegd; vanaf de Edisonstraat tot aan de spoortunnel wordt het fietsverkeer over een zogeheten fietsstraat geleid (gecombineerd gebruik door autoverkeer en fietsverkeer); beide fietspaden maken deel uit van de hoofd fietsroutes van de stad, zoals vastgesteld in de nota "Lekker fietsen" (Uitwerking Fietsambitie gemeente 's-Hertogenbosch). Over de gehele lengte van de Parallelweg kan niet worden geparkeerd. Parkeren dient plaats te vinden op bestaande wegen en/of terreinen, welke met zelfstandige inritten op de Parallelweg worden aangesloten. Het P&R-terrein van de NS binnen het plangebied zal benut worden voor de aanleg van de Parallelweg. Dit P&R-terrein komt te vervallen.

De ten westen van het tracé voorkomende zeer waardevolle bomen zoals opgenomen in het wijkplan zullen alle worden gespaard. Op basis van het Voorlopig Ontwerp is de inschatting dat op en in het tracé van de Parallelweg maximaal 27 bomen gekapt moeten worden. Langs de nieuwe weg wordt aansluitend op de groenaankleding van de Magistratenlaan, geopteerd voor een dubbele rij bomen aan weerszijden van de rijbaan. Voorgesteld wordt om platanen lanen te planten (*Platanus Acerfolia*). Op basis van een "Bomen Effect Analyse" zal nader onderzocht worden welke bomen op de lijst en inrichtingstekening van "te kappen bomen" verplaatst kunnen worden en welke definitief zullen worden gekapt.

5. Urgentie en noodzaak/publiek belang

De onteigening geschiedt ter realisering van de bestemming "Verkeer". Voornoemde bestemming krijgt uitwerking in het bestemmingsplan "Parallelweg 2^e fase".

Deze bestemming is opgenomen in het bestemmingsplan om te komen tot realisering van de in de Koersnota Hoofdinfrastructuur vastgelegde doelstellingen. De Parallelweg is een beoogde doorstroomas van grote importantie. Een gedeelte van de Parallelweg is reeds aangepast en heringericht (en heet thans Magistratenlaan) en is aangesloten op de recent aangelegde Randweg. Een volgende stap is het aanpassen en het verlengen van de Parallelweg in noordelijke richting. Dat project wordt betiteld als "Parallelweg 2e fase". Met dit project wordt beoogd om de Parallelweg aan te laten sluiten op de Zandzuigerstraat. De Zandzuigerstraat is een doorstroomas welke in het meer noordelijke deel van de stad voert van oost naar west v.v.

Sinds de opening van de Randweg 's-Hertogenbosch, de ingebruikname van het Jeroen BOSch ziekenhuis en de realisatie van het Paleiskwartier vrijwel geheel is voltooid en in gebruik genomen, is de afwikkeling van het daarmee toegenomen verkeer een steeds urgenter probleem. Ontsluiting van dit gebied in zuidelijke richting is door de reconstructie van de Magistratenlaan sterk verbeterd; ontsluiting in noordelijke richting dient door de aanleg van de Parallelweg 2^e fase te worden gerealiseerd. Bovendien heeft de aanleg van deze weg een positieve uitwerking op de binnenstadsring waar de verkeerscapaciteit zijn maximum heeft bereikt. Dit geldt met name voor de traverse tussen het Wilhelminaplein (dat ook bekend is onder de naam Heetmanplein) en het Brugplein. Door de aanleg van de Parallelweg 2^e fase zal deze traverse worden ontlast van doorgaand verkeer en het bestemmingsverkeer voor de wijken Paleiskwartier, Boschveld en Veemarktkwartier.

De nieuwe Parallelweg levert een bijdrage aan de vernieuwing en de renovatie van de wijk Boschveld waar verbetering van de sociale samenhang wordt nagestreefd. Voor de toekomstige ontwikkeling van bedrijvigheid in deze wijk is een goede verbinding met de Zandzuigerstraat van groot belang. Hierin wordt ook het gebouw van het voormalige expeditieknoppunt (EKP) betrokken waarin vestiging van milieu-ongevoelige bedrijfsfuncties wordt overwogen.

Het bedrijventerrein Ertveld is toe aan een renovatie, om dit op een zichtlocatie zowel vanaf de Zandzuigerstraat als vanaf het spoor liggende bedrijventerrein aantrekkelijker te maken. De aanleg van de Parallelweg is daarvoor onontbeerlijk.

Om de uitvoering van het werk binnen de beschikbare budgetten te realiseren, is het van belang dat bij deze uitvoering "werk met werk" gemaakt kan worden. Dit betreft dan vooral de grondwerkzaamheden en het transport van zwaar materieel en bouw materiaal. Daarvoor is het noodzakelijk dat de gemeente 's-Hertogenbosch over alle in het tracé gelegen onroerende zaken de beschikking heeft. Om met name de werkzaamheden bij de te bouwen brug over de Dieze te kunnen laten aansluiten op de bouw van de spoorbruggen, is het van urgent belang om zo spoedig mogelijk met de werkzaamheden te kunnen beginnen. Hierdoor is het mogelijk om de afwerking van de oevers van de Dieze gezamenlijk, eenmalig en in één uitvoering te doen plaatshebben.

Om in 2013 met de inrichtingswerkzaamheden te kunnen beginnen, dient zo spoedig mogelijk over de nog niet verworven benodigde percelen / perceelsgedeelten te worden beschikt. Minnelijke onderhandelingen hebben tot nu toe niet tot het gewenste resultaat, verkrijging langs minnelijke weg, kunnen leiden. Verwacht wordt dat ook de voortzetting van de onderhandelingen niet tot het gewenste resultaat zal leiden.

Planning

In de planning is voorzien in een startdatum en een einddatum. Start- en einddatum is gekoppeld aan de beschikking van de provincie Noord-Brabant, d.d. 31 maart 2011 met kenmerk c2015069/2409153, waarin de provincie Noord-Brabant 13 miljoen euro toezegt voor de realisatie van dit project.

Als voorwaarde geldt voor het verkrijgen van de provinciale bijdrage geldt dat de aanbesteding en gunning plaats dienen te vinden voor 31-12-2012 en dat het werk uiterlijk 1 december 2014 dient te zijn opgeleverd

In verband met het feit, dat het algemeen belang in hoge mate gediend is bij realisering van het bestemmingsplan "Parallelweg 2^e fase" en eigendomsverkrijging noodzakelijk en urgent is heeft de raad van de gemeente 's-Hertogenbosch besloten om de procedure voor het verkrijgen van een onteigeningsbevoegdheid voor de genoemde perceelgedeelten in gang te zetten.

Bij de onteigeningsbescheiden (het Onteigeningsplan "Parallelweg 2^e fase" behorende de navolgende stukken:

1. Grondplantekening en projectietekening (verbeelding bestemmingsplan met daarop geprojecteerd de grondplantekening;
2. Een lijst van de te onteigenen onroerende zaken, de grootte van die percelen en perceelsgedeelten en de namen van de zakelijk gerechtigden, alles overeenkomstig de kadastrale gegevens;
3. De kadastrale uittreksels ten tijde van het verzoek;
4. De onderhavige zakelijke beschrijving waarin is beschreven het doel waarvoor moet worden onteigend;
5. Een overzicht (logboek) van het gevoerde minnelijke overleg met bewijsstukken;
6. Het volledige bestemmingsplan
7. Een lijst van namen en adressen van de belanghebbenden;
Overige documenten waaruit blijkt welke wijze van uitvoering de verzoeker voor ogen staat.

Aan de Kroon wordt verzocht een onteigeningsbesluit te nemen.

6. Ligging in de gemeente

Het werk is gelegen in de gemeente 's-Hertogenbosch.

7. Tenaamstelling onteigening

De onteigening geschiedt ten name van de gemeente 's-Hertogenbosch.

De gemeente heeft als regisseur van de ruimtelijke ordening het bestemmingsplan opgesteld. De gemeente is voorts verantwoordelijk voor de realisering en van de Parallelweg 2^e fase. De grondverwerving wordt bovendien aangestuurd door de gemeente. Om die redenen is de gemeente aan te merken als meest gereede partij om tot onteigening te verzoeken.

**ONTEIGENINGSPLAN “ONTEIGENING PARALLELWEG 2^E FASE” – LIJST VAN TE ONTEIGENEN ONROERENDE ZAKEN
VERZOEKENDE INSTANTIE GEMEENTE 'S-HERTOGENBOSCH**

Van de onroerende zaak, kadastraal bekend, gemeente 's-Hertogenbosch									
Grondplan nr.	Te onteigenen grootte			Als	Ter grootte van			Sectie en nr.	Ten name van
	ha	a	ca		ha	a	ca		
1	00	02	40	Bedrijvigheid (agrarisch) terrein (industrie)	02	23	20	O 3700	Eigendom: Onroerend goed Maatschappij Ruttchen B.V., Breda (zetel: Breda)
2	00	28	94	Loodsen parkeerterrein erf	01	70	70	O 4483	Eigendom: Van Den Bouwhuijsen Holding B.V., 's-Hertogenbosch (zetel: 's-Hertogenbosch)
3	00	13	48	Wegen	00	19	80	O 3699	Eigendom: Van Den Bouwhuijsen Holding B.V., 's-Hertogenbosch (zetel: 's-Hertogenbosch)
4	00	62	30	Terrein (nieuwbouw bedrijvigheid)	01	60	00	O 3697	Eigendom: gemeente 's-Hertogenbosch, 's-Hertogenbosch (zetel: 's-Hertogenbosch)
5	00	30	86	Terrein (nieuwbouw bedrijvigheid)	01	06	65	O 3698	Eigendom: gemeente 's-Hertogenbosch, 's-Hertogenbosch (zetel: 's-Hertogenbosch)
6.1	00	00	06	Openbaar vervoer terrein (natuur)	02	52	79	I 2188	Eigendom belast met erfpacht: NS Vastgoed B.V., Utrecht (zetel: Utrecht) Erfpacht: PostNL Real Estate B.V., 's-Gravenhage (zetel: 's-Gravenhage)
6.2	00	79	42	Openbaar vervoer terrein (natuur)	02	52	79	I 2188	Eigendom belast met erfpacht: NS Vastgoed B.V., Utrecht (zetel: Utrecht) Erfpacht: PostNL Real Estate B.V., 's-Gravenhage (zetel: 's-Gravenhage)
7	00	90	79	Terrein (natuur)	03	70	43	I 2285	Eigendom: Railinfratrust B.V., Utrecht (zetel: Utrecht)

Van de onroerende zaak, kadastraal bekend, gemeente 's-Hertogenbosch

Grondplan nr.	Te onteigenen grootte			Als	ha	a	ca	Sectie en nr.	Ten name van
	ha	a	ca						
8	00	08	21	Terrein (natuur)	00	21	87	I 2291	Eigendom: Railinfratrust B.V. , Utrecht (zetel: Utrecht)
9	00	00	00	Wegen	02	05	93	I 2303 (gedeeltelijk)	Eigendom: NS Vastgoed B.V., Utrecht (zetel: Utrecht)
	00	02	02	Openbaar vervoer	02	05	93	I 2303 (gedeeltelijk)	Eigendom: Railinfratrust B.V., Utrecht (zetel: Utrecht)
10	00	06	81	Bedrijvigheid (kantoor) erf – tuin	00	45	90	I 1982	Eigendom: PostNL Real Estate B.V., 's-Gravenhage (zetel: 's-Gravenhage).
11	00	18	70	Terrein (natuur)	00	25	35	I 2292	Eigendom: NS Vastgoed B.V., Utrecht (zetel: Utrecht)
12	00	00	05	Terrein (natuur)	00	02	75	I 2290	Eigendom: N.S. Vastgoed B.V., Utrecht (zetel: Utrecht)
13	00	01	32	Terrein (natuur)	00	10	94	I 2297	Eigendom: NS Vastgoed B.V., Utrecht (zetel: Utrecht)

Raadsvoorstel

Onderwerp: Onteigeningsplan "Parallelweg 2e fase".

Agendanr. :
Reg.nr. :
B&W verg. : 26 juni 2012
Commissie : ROB
Cie_verg. : 28 augustus 2012
Raadsverg. : 11 september 2012

1) Status

Dit voorstel heeft betrekking op een verzoek aan de Kroon om gronden ter onteigening aan te wijzen. De bevoegdheid tot het doen van zulk een verzoek berust bij uw raad.

2) Samenvatting

Ten behoeve van de uitvoering van het bestemmingsplan "Parallelweg 2^e fase" dient beschikt te worden over de in dat plan gelegen gronden. Met een aantal belanghebbenden/eigenaren van deze gronden is tot dusver over verkoop aan de gemeente geen overeenstemming bereikt. Doelstelling blijft om langs minnelijke weg tot overeenstemming te komen.

Tot zekerheid van de tijdige verkrijging van de eigendom, is het noodzakelijk dat die gronden kunnen worden onteigend. Aanwijzing tot onteigening geschiedt door de Kroon op basis een daartoe door uw raad te richten verzoek.

3) Voorstel

Bijgaand concept – raadsbesluit vaststellen waarin dat verzoek is vervat.

Steller : Jansen
Tel. : (073) 615 56 40
E-mail : m.jansen@s-hertogenbosch.nl

4) Aanleiding

In zijn vergadering 13 mei 2009 heeft de gemeenteraad van 's-Hertogenbosch het Uitwerkingsplan Koersnota Hoofdinfrastructuur vastgesteld. In die nota is aangegeven dat gestreefd wordt naar de bundeling van verkeer op doorstroommassen en het optimaal benutten van de verkeersruit rond de stad. Daarmee wordt bereikt dat verkeersstromen verbeterd worden en verblijfsgebieden zoveel als mogelijk verkeersluw blijven/worden.

De verkeersruit heeft recent haar voltooiing gekregen met de aanleg van de Randweg aan de zuidwest zijde van de stad. In vervolg daarop wordt gestalte gegeven aan de verbetering en uitbreiding van de doorstroommassen.

Eén van de belangrijkste, in het Uitwerkingsplan Koersnota Hoofdinfrastructuur beoogde doorstroommassen binnen het stedelijk gebied, is de Parallelweg. De Parallelweg 2^e fase voorziet samen met de huidige Magistratenlaan in een nieuwe verbinding tussen de Randweg en de Zandzuigerstraat. Deze nieuwe verbinding moet er vooral voor zorgen dat er minder verkeer door de binnenstad rijdt via het Wilhelminaplein, de Koningsweg en de Brugstraat. Bovendien zorgt de Parallelweg voor de ontsluiting van de wijken Boschveld, Veemarktkwartier en het Paleiskwartier.

Bij raadsbesluit van 26 juni 2012 is hiertoe het bestemmingsplan "Parallelweg 2^e fase" vastgesteld.

Om volledig uitvoering te kunnen geven aan dat bestemmingsplan dient de gemeente urgent over alle in dat plan gelegen gronden te beschikken.

5) Inhoud

Nadere toelichting op het onderwerp:

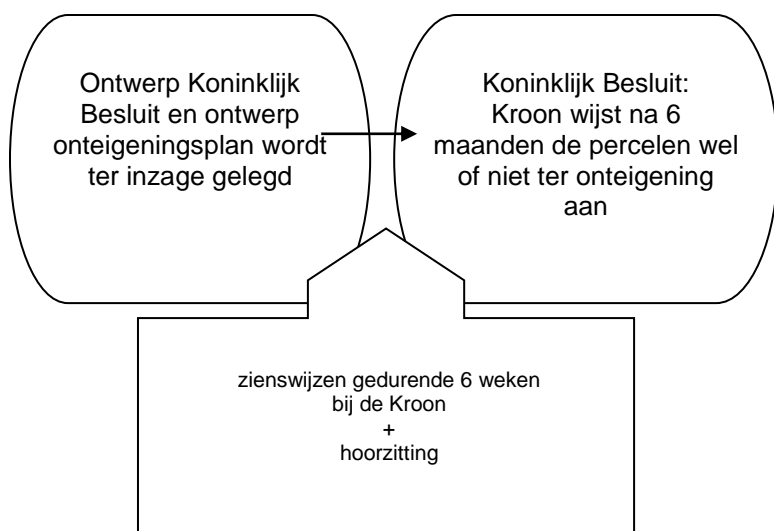
Grondslag onteigening Ter realisering van het bestemmingsplan "Parallelweg 2e fase", is het van belang dat de ervoor benodigde onroerende zaken in eigendom naar de gemeente 's-Hertogenbosch overgaan. Voor zover minnelijk overleg niet tot een tijdig resultaat leidt, biedt de Ontheffingswet hiervoor de mogelijkheid. Ontheffing in het belang van de ruimtelijke ontwikkeling en van de volkshuisvesting, ten name van de gemeente kan plaatsvinden ten behoeve van de uitvoering van of ter handhaving van de feitelijke toestand overeenkomstig een bestemmingsplan (artikel 77 Ontheffingswet, titel IV). Het vorenstaande betekent dat een bestemmingsplan met daarin opgenomen een belang in het kader van een ruimtelijke ontwikkeling en volkshuisvesting aan een ontheffing ten grondslag dient te liggen. Voor een uitvoerige beschrijving van de nut, noodzaak, publiek belang en urgentie tot ontheffing kan worden verwezen naar de zakelijke beschrijving die in het ontheffingsplan is opgenomen en als bijlage bij dit voorstel is opgenomen.

Fasen onteigening

Een ontheffingsprocedure is onder te verdelen in een administratieve fase ter verkrijging van een Koninklijk Besluit en een gerechtelijke fase. In de gerechtelijke fase kunnen de belanghebbenden eigenaren dan wel gebruikers (na verkrijging van het Koninklijk Besluit) bij de rechtbank worden gedagvaard. In dit voorstel leggen wij thans de te volgen administratieve ontheffingsprocedure uit en geven wij aan waaruit een ontheffingsplan dient te bestaan, zoals wordt voorgeschreven in de Ontheffingswet en de Algemene wet bestuursrecht.

Bevoegdheid

Door een wijziging van de Ontheffingswet als gevolg van de Crisis- en herstelwet rust de bevoegdheid om het ontheffingsbesluit met bijbehorende stukken vast te stellen (sinds 31 maart 2010) niet meer bij de gemeenteraad. Deze bevoegdheid ligt nu bij de Kroon. De gemeenteraad dient wel te besluiten door middel van een verzoekbesluit tot indiening van een verzoek tot ontheffing. De procedure ziet er na dit verzoekbesluit en een "quick scan" door de Kroon als volgt uit:



Met een Koninklijk Besluit kan tot dagvaarding bij de rechtbank worden overgegaan, waarmee de gerechtelijke fase aanvang kan nemen.

Beoogd effect

De administratieve onteigeningsprocedure dient ter verkrijging van een onteigeningsbevoegdheid (Koninklijk Besluit) voor de in het bestemmingsplan "Parallelweg 2^e fase" gelegen, nog niet verworven, onroerende zaken. Het hebben van een Koninklijk Besluit is voor voorwaarde om de gerechtelijke procedure in gang te kunnen zetten,

Argumenten

In verband met het feit, dat het algemeen belang in hoge mate gediend is bij realisering van het bestemmingsplan "Parallelweg 2e fase" en eigendomsverkrijging noodzakelijk en urgent is stellen wij u voor om het verzoek om een KB tot onteigening bij de Kroon in te dienen.

De onteigening geschiedt ter realisering van de bestemming "Verkeer". Voornoemde bestemming krijgt uitwerking in het bestemmingsplan "Parallelweg 2e fase".

Met behulp van de onteigeningsprocedure kan de gemeente de nog niet verworven onroerende zaken tijdig in eigendom verkrijgen. Gedurende de onteigeningsprocedure worden de minnelijke onderhandelingen voortgezet. Het heeft de voorkeur de onroerende zaken minnelijk in overeenstemming te verkrijgen.

Administratieve druk

De administratieve procedure wordt door de Kroon uitgevoerd. In de gerechtelijke procedure dient er procesvertegenwoordiging (door een advocaat) plaats te vinden.

Verdere procedure / uitvoering

De planning van de administratieve onteigeningsprocedure is als volgt weer te geven:

Administratieve fase

- Voorbereiden raadsbesluit (= verzoekbesluit) en opstellen onteigeningsstukken;
- Besluit tot indiening van een verzoek tot onteigening aan de Kroon (verzoekbesluit);
- Verzenden verzoekbesluit en onteigeningsstukken aan de Kroon binnen 3 maanden (artikel 79 Onteigeningswet) na het verzoekbesluit;
- Tervisielegging ontwerp Koninklijk Besluit door de Kroon met onteigeningsstukken gedurende 6 weken;
- Kroon hoort belanghebbenden die zienswijzen hebben ingediend;
- Koninklijk Besluit binnen 6 maanden na terinzagelegging;

Voor de goede orde wordt erop gewezen, dat het onteigeningsplan zoals dat aan de Kroon wordt voorgelegd bestaat uit de navolgende stukken:

1. Grondplanktekening en projectietekening (verbeelding bestemmingsplan met daarop geprojecteerd de grondplanktekening);

2. Een lijst van de te onteigenen onroerende zaken, de grootte van die percelen en perceelsgedeelten en de namen van de zakelijk gerechtigden, alles overeenkomstig de kadastrale gegevens;
3. De kadastrale uittreksels ten tijde van het verzoek;
4. De onderhavige zakelijke beschrijving waarin is beschreven het doel waarvoor moet worden onteigend;
5. Een overzicht (logboek) van het gevoerde minnelijke overleg met bewijsstukken;
6. Het volledige bestemmingsplan
7. Een lijst van namen en adressen van de belanghebbenden;
Overige documenten waaruit blijkt welke wijze van uitvoering de verzoeker voor ogen staat.

Aan de Kroon wordt verzocht om op basis van deze stukken een onteigeningsbesluit te nemen.

De gemeente heeft als regisseur van de ruimtelijke ordening het bestemmingsplan opgesteld. De gemeente is voorts verantwoordelijk voor de realisering en van de Parallelweg 2^e fase. De grondverwerving wordt bovendien aangestuurd door de gemeente. Om die redenen is de gemeente aan te merken als meest gereede partij om tot onteigening te verzoeken.

Gerechtelijke fase

Op basis van een Koninklijk Besluit waarin de goedkeuring is uitgesproken kan de gerechtelijke fase (dagvaarding bij de rechtbank) worden ingegaan.

6) Financiële paragraaf

Het besluit heeft, behoudens advertentie-, correspondentiekosten, geen directe financiële gevolgen. Wel dient rekening gehouden te worden met de financiële consequenties van de uiteindelijke aankoop van de onroerende zaken en de daarmee samenhangende kosten. In de gerechtelijke procedure worden er door de rechtbank deskundigen aangewezen die aan de rechtbank advies uitbrengen omtrent de te betalen schadeloosstellingen. Het projectbudget voor de Parallelweg 2^e fase voorziet daarin.

7) Communicatie

Naast publicatie van uw besluit in “de Bossche Omroep”, worden alle belanghebbenden in de onteigeningsprocedure door middel van een brief door de Kroon geïnformeerd, waarbij enkele relevante onteigeningsstukken worden meegezonden. Aan de Kroon moet in overeenstemming met artikel 79 Onteigeningswet onder andere een “lijst van belanghebbenden” worden overhandigd. Hiertoe heeft de gemeente een “belanghebbendenonderzoek” uitgevoerd.

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. zakelijke beschrijving
2. lijst met “te onteigenen percelen/perceelsgedeelten”
3. grondplanktekening
4. projectietekening

De gemeenteraad van 's-Hertogenbosch in zijn openbare vergadering van 11 september 2012;

gezien het voorstel van burgemeester en wethouders d.d. 26 juni 2012, regnr.; 12.0710

gelet op de Onteigeningswet;

en gelet op het feit:

- dat het bestemmingsplan "Parallelweg 2^e fase" op 26 juni 2012 door de raad van de gemeente 's-Hertogenbosch is vastgesteld;
- dat het van groot belang is om op korte termijn met de realisering van voornoemd bestemmingsplan een aanvang te nemen om het in één keer in zijn geheel te realiseren;
- dat het bestemmingsplan niet geheel kan worden gerealiseerd omdat nog niet alle percelen/perceelsgedeelten welke in dat plan zijn gelegen, in eigendom zijn van de gemeente;
- dat de raad van de gemeente 's-Hertogenbosch de bevoegdheid heeft te besluiten tot indiening van een verzoek tot onteigening bij de Kroon;
- dat belanghebbenden van de voorgenomen onteigening in kennis worden gesteld door de Kroon.

Gelet op het bepaalde in de Onteigeningswet en de Algemene wet bestuursrecht;

Besluit

Tot indiening van een verzoek tot onteigening bij de Kroon voor de gronden gelegen in het bestemmingsplan "Onteigening Parallelweg 2^e fase" welke nog niet in eigendom zijn van de gemeente.

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

drs. A. van der Jagt

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

