

Raadsinformatiebrief

Nr. :
Reg.nr. : 11.0758
B&W verg. : 6 september 2011

Onderwerp: Ontwerpbestemmingsplan Parallelweg 2e fase

1) Status

Dit stuk wordt u ter informatie aangeboden in het kader van de voorbereiding van het bestemmingsplan Parallelweg 2e fase, dat te zijner tijd aan uw raad ter vaststelling zal worden aangeboden.

2) Samenvatting

Hierbij wordt u geïnformeerd over de bestemmingsplanprocedure en over de inhoud van het ontwerpbestemmingsplan na de fase van inspraak en vooroverleg.

Het juridisch bindende deel van het ontwerpbestemmingsplan is aangepast ten opzichte van het voorontwerpbestemmingsplan. Uitsluitend de regels zijn aangepast en aangevuld. De aanvullingen vloeien voort uit de vertaling van de regeling van de Verordening ruimte Noord-Brabant. Daarmee is tegemoet gekomen aan de reactie vanuit vooroverleg van de Provincie Noord-Brabant dat een deel van het plangebied een zoekgebied voor behoud en herstel watersystemen betreft.

Ook de toelichting van het voorliggende ontwerpbestemmingsplan is ten opzichte van het voorontwerpbestemmingsplan gewijzigd en aangevuld als gevolg van ingediende reacties uit het vooroverleg en de inspraak. Zo is naar aanleiding van inspraak een aanvullend verkeersonderzoek naar de ontsluiting Boschveld uitgevoerd. De resultaten daarvan zijn verwerkt in de toelichting. Daarnaast is de beschrijving van de huidige situatie aangevuld met de stamlijn. Gemeente gaat uit van ontmanteling van de stamlijn. De stamlijn is daarom verder niet geregeld in het bestemmingsplan. Ook zijn ambtshalve enkele wijzigingen in de toelichting doorgevoerd.

Naar aanleiding van de raadscommissievergadering van 24 mei 2011 wordt in deze raadsinformatiebrief ingegaan op de vraag hoe het project Parallelweg zich verhoudt tot de Koersnota en tot de gebiedsvisie van de Brabanthallen.

3) Wij bieden u dit stuk ter informatie aan.

Steller : Dijkman
Tel. : (073) 615 98 22
E-mail : h.dijkman@s-hertogenbosch.nl

4) Aanleiding / Besluitengeschiedenis

Op basis van het in 2000 vastgestelde beleidsplan 's-Hertogenbosch bereikbaar' wordt de hoofdinfrastructuur voor het autoverkeer binnen 's-Hertogenbosch gewijzigd.

Op 21 december 2004 heeft u besloten om de Parallelweg te verlengen naar de Zandzuigerstraat (reg. nr. 04.1165). Daarbij zijn de ruimtelijke uitgangspunten tevens vastgelegd. Onderdeel van het besluit is de keuze voor het tracé waarbij weg- en spoorinfra zoveel mogelijk gebundeld zijn. Deze doortrekking van de Parallelweg, Parallelweg 2e fase genoemd, betreft een project in het kader van de te wijzigen hoofdinfrastructuur voor het autoverkeer binnen 's-Hertogenbosch. 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. Het bestemmingsplan 'Parallelweg 2e fase' maakt deze doortrekking van de Parallelweg mogelijk.

In 2008 is het beleidsplan 'Koersnota Hoofdinfrastructuur' vastgesteld. In aanvulling op het eerdere beleidsplan 's-Hertogenbosch bereikbaar' is de doorgetrokken Parallelweg als doorstroomas benoemd waarop het verkeer zoveel mogelijk gebundeld moet worden.

In september 2010 (raadsinformatiebrief, reg. nr. 10.0680) hebben wij u geïnformeerd over de stand van zaken van het project 'doortrekken Parallelweg: eindsituatie en fasering'.

De hoofdlijnen hierbij waren:

1. het eindbeeld van het tracé van de Parallelweg 3e fase naar de Hambakenweg. (Koersnota, 2x1 rijstroken, ongelijkvloers uitwisselen doorstroommassen, Vogelstraat doorgetrokken, realisatie na 2020);
2. de Parallelweg vóór 2020 door te trekken naar de Zandzuigerstraat (2e fase), conform uw raadsbesluit van 21 december 2004;
3. een innovatieve aanbesteding van deze fase 2 van de Parallelweg, omwille van tijd en geld, middels een Design&Construct-contract;
4. het opstarten van de bestemmingsplanprocedure voor de 2e fase van de Parallelweg;
5. de aanleg van de onderdoorgang Vogelstraat pas uit te voeren in combinatie met de realisatie van de 3^e fase van de Parallelweg, dus na 2020.

In april 2011 (raadsinformatiebrief, reg. nr. 11.0237) hebben wij u geïnformeerd over de start van de bestemmingsplanprocedure: het ter visie leggen van het voorontwerpbestemmingsplan "Parallelweg 2e fase", als uitwerking van stap 4. Deze raadsinformatiebrief is besproken in de raadscommissie Ruimtelijke Ontwikkeling en Beheer (ROB) van 24 mei 2011. Er waren twee insprekers voor het betreffende agendapunt: de heer Havelaar namens het Onafhankelijk Buurtplatform Boschveld (OBB) en mevrouw van de Poel namens Bewonersvereniging Veemarktkwartier. Meer in zijn algemeenheid is in de raadscommissievergadering stilgestaan bij de vraag hoe het project Parallelweg zich verhoudt tot de Koersnota en tot de gebiedsvisie van de Brabanthallen. Het betreft de integraliteitsvraag. Hierop wordt ook ingegaan in onderhavige raadsinformatiebrief.

Door onderhavige raadsinformatiebrief informeren wij u over de stand van zaken van de bestemmingsplanprocedure. De volgende stap betreft het ter inzage leggen op basis van artikel 3.8 lid 1 Wet ruimtelijke ordening van het ontwerpbestemmingsplan 'Parallelweg 2e fase' in het kader van de vaststelling van het bestemmingsplan door de gemeenteraad. In dat kader is ook het eindverslag inspraak en vooroverleg vastgesteld. Dit eindverslag is opgenomen in het laatste hoofdstuk van het (ontwerp)bestemmingsplan en is als apart stuk ter inzage bij deze raadsinformatiebrief gelegd.

5) Inhoud

Inhoud bestemmingsplan

Op 21 december 2004 is door u besloten om de Parallelweg te verlengen naar de Zandzuigerstraat. Deze doortrekking van de Parallelweg, Parallelweg 2e fase genoemd, betreft een project in het kader van de te wijzigen hoofdinfrastructuur voor het autoverkeer binnen 's-Hertogenbosch. 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.

Het bestemmingsplan 'Parallelweg 2e fase' maakt deze doortrekking van de Parallelweg tot aan de Zandzuigerstraat mogelijk. De nieuwe Parallelweg krijgt ter plaatse van Grasso en EKP een nieuwe afslag naar Boschveld.

Plangebied

Het plangebied is gelegen aan de westelijke zijde van het spoor en omvat het gebied tussen de stationstunnel en de aansluiting op de Zandzuigerstraat. Bovendien is de nieuwe afslag richting Boschveld, ter hoogte van Grasso en EKP, in het plangebied meegenomen.

Belang Parallelweg 2e fase

Het is vanuit verschillende oogpunten van belang om de Parallelweg door te trekken. Zo heeft de doortrekking een positieve uitwerking op de Binnenstadsring, die zal worden ontlast, de bereikbaarheid van de binnenstad, de ontsluiting van het station en worden relaties tussen omliggende gebieden verbeterd. Concreet is het van belang omdat:

- de Binnenstadsring, en in het bijzonder de traverse tussen Wilhelminaplein (beter bekend als Heetmanplein) en Brugplein, sterk wordt ontlast van doorgaand- en bestemmingsverkeer;
- 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.

Deze effecten sluiten geheel aan bij de doelstellingen uit de 'Koersnota Hoofdinfrastructuur' waarin de Parallelweg 2e fase is aangewezen als doorstroomas. Ook draagt de Parallelweg bij aan het ontvlechten van hoofdinfrastructuur voor auto en openbaar vervoer/ fiets, het bundelen van verkeer op doorstroommassen met daartussen verkeersluwe verblijfsgebieden en het optimaal benutten van de ruit van 's-Hertogenbosch.

De realisatie van de 2e fase van de Parallelweg (Magistratenlaan tot Zandzuigerstraat) zorgt met name voor positieve effecten voor het westelijk deel van de binnenstad.

Relatie met Koersnota

Het project Parallelweg is een nadere uitwerking van de Koersnota. In de Koersnota is een forse ambitie neergezet. De weg waarlangs de ambitie wordt bereikt volgt de zogenaamde Ladder van Verdaas. Een systematische wijze van het aanpakken van het mobiliteits- en leefbaarheidsvraagstuk, via zeven treden op de ladder. Dit project valt onder de treden 6 en 7 van de ladder van Verdaas "Reconstructie infrastructuur en nieuwe infrastructuur". De treden van de 'Ladder van Verdaas' zijn:

1. Ruimtelijke Ordening
2. Beprijzen (parkeertarieven, gratis fietsenstallen, goedkoop OV)
3. Fiets/OV en Transferia (infrastructuur voor fiets en OV)

4. Mobiliteitsmanagement
5. Benutting van bestaande infrastructuur (Verkeersmanagement)
6. Reconstructie van bestaande (auto)infrastructuur
7. Realisatie van nieuwe infrastructuur

Het alleen inzetten op de eerste vijf treden van de Ladder van Verdaas is onvoldoende om de voorgenomen ambitie waar te kunnen maken. Bouwen van nieuwe doorstroommassen en het reconstrueren ervan zijn noodzakelijk om ruimte te kunnen bieden voor de overige maatregelen die nodig zijn voor de fiets en het openbaar vervoer.

Het project Parallelweg is een essentiële schakel en voorwaarde voor:

1. de uitvoering van de autoluwe binnenstad;
2. de herinrichting van het Willems- en Wilhelminaplein;
3. het realiseren van meer ruimte voor de fiets en het OV;
4. het verbeteren van de leefbaarheid (lucht/geluid) ter plaatse van Brugstraat/Brugplein.

De uitwerking van de Koersnota vraagt tijd en ook een zekere volgtijdelijkheid in de aanpak en de mate waarin de stad fysiek de maatregelen aankan. Maar de aanleg van de Parallelweg, op korte termijn, is dringend gewenst om uitvoering te kunnen geven aan de hierboven genoemde 4 maatregelen genoemd van de ladder. Een aanpak in omgekeerde volgorde leidt tot ernstige bereikbaarheidsproblemen.

Variantenonderzoek en fasering

In september 2010 (raadsinformatiebrief, reg. nr. 10.0680) hebben wij, na uitgebreid varianten onderzoek, u geïnformeerd over onze conclusie, dat het doortrekken van de Parallelweg langs het spoor tot de Hambakenweg (fase 2 en 3) verreweg het beste scoort. Het eindbeeld past dus nog steeds geheel binnen de ambities van de Koersnota.

Wel hebben wij een fasering aangebracht. Omdat uit de modelstudies is gebleken dat uitvoering van de 3e fase (Zandzuigerstraat- Hambakenweg) nuttig is maar op dit moment niet noodzakelijk. Dit in tegenstelling tot de realisatie van de 2e fase (Magistratenlaan tot Zandzuigerstraat). Deze fase zorgt direct voor positieve effecten voor het westelijke deel van de binnenstad, zoals hierboven genoemd.

Voorts is geconstateerd dat de Parallelweg als doorstroomas – uitgevoerd in 2x2 rijstroken, risico's introduceert in de vorm van doorgaand verkeer tussen A2 naar A59; ca. 5000 motorvoertuigen per etmaal extra. Dit is een verkeersfunctie die niet wordt beoogd. Reden om te kiezen voor 2x1 rijstroken in combinatie met verkeersmanagement maatregelen. Uit de modellenstudies is gebleken dat de doorstroomas Parallelweg, met 2x1 rijstroken en zonder het doorgaande verkeer A2 - A59, de functie gaat krijgen die wordt beoogd. De Parallelweg bundelt verkeer en trekt verkeer uit de binnenstad weg bij een afwikkelingsniveau die voor deze stedelijke verbinding van voldoende kwaliteit is. De maximale verkeersintensiteit bedraagt 15.000 mvt/etmaal voor het noordelijk gedeelte en 21.000 mvt voor het zuidelijk gedeelte.

Uitgangspunten voor de Parallelweg 2e fase

Voor de Parallelweg 2e fase zijn de volgende uitgangspunten van belang:

- uitvoering in 2x1 rijstroken, met snelheidsregime van 50 km/uur;
- nieuwe Diezebrug wordt toekomstvast gepositioneerd, gebundeld met het spoor;
- bruggen en viaducten worden toekomstvast gedimensioneerd; aansluiting met de Zandzuigerstraat wordt in de 2e fase gelijkvloers en met verkeerslichten uitgevoerd;
- ontwerp dient in fases uitgevoerd te kunnen worden (2e fase moet als losstaand zelfstandig project uitgevoerd kunnen worden en het doortrekken tot Hambakenweg,

- 3e fase moet mogelijk blijven);
- fietsroutes conflictvrij.

Ontsluiting Boschveld

De Parallelweg 2e fase krijgt een nieuwe afslag richting Boschveld en de Veemarktweg, ter hoogte van Grasso en EKP.

Het ontwerp van de Parallelweg 2e fase en het bestemmingsplan gaan daarbij vooralsnog uit van een aansluiting van deze nieuwe afslag op de bestaande Parallelweg, in afwijking van het wijkplan Boschveld.

Vanuit de gedachte van bundeling van verkeer is met het verleggen van de Parallelweg uiteindelijk een nieuwe aansluiting op de Veemarktweg gewenst. Deze gewenste ontsluiting volgt uit het wijkplan Boschveld. In dit wijkplan is de voorkeur uitgesproken om de invalsweg naar het westelijk deel van het centrum / Kop van 't Zand over het EKP-terrein te leggen en niet de bestaande Parallelweg als invalsweg te gebruiken. Het gedeelte van de huidige Parallelweg, ter hoogte van het Veemarktkwartier, krijgt dan geen directe verbinding meer met de nieuwe Parallelweg en/of de Oude Engelseweg en verliest hierdoor zijn doorgaande verkeersfunctie. Deze weg wordt dan erftoegangsweg. De aansluiting van de huidige Parallelweg op het kruispunt Veemarktweg/Diezekade/Oude Engelseweg vervalt in dat geval voor het autoverkeer.

Het gedeelte van de huidige Parallelweg ter hoogte van het Veemarktkwartier wordt in dit eindbeeld betrokken bij de ontwikkelingen in Boschveld. Voor de aanleg van de nieuwe wijkontsluiting over het EKP-terrein is een herontwikkeling van de gronden van het EKP noodzakelijk. Een deel van het (voormalig) PTT-kantoor c.q. Expeditie Knooppunt dient hierbij te worden gesloopt om de nieuwe weg en de aansluiting op de Veemarktweg mogelijk te maken.

Dit nagestreefde eindbeeld van de nieuwe wijkontsluitingsweg is echter nu niet te realiseren, maar is mede afhankelijk van de (her)ontwikkeling van dit deel van de wijk Boschveld. Daarom is ervoor gekozen deze gewenste nieuwe ontsluiting niet op te nemen binnen onderhavig bestemmingsplan. Inzet blijft op termijn het streefbeeld uit wijkplan Boschveld te ontwikkelen. De mogelijkheden voor herontwikkeling van dit deel van Boschveld worden daartoe nader onderzocht, in combinatie met mogelijke toekomstige ontwikkeling van het EKP-terrein.

De keuze om de nieuwe Parallelweg 2e fase voorlopig aan te sluiten op de huidige Parallelweg stuit echter op veel weerstand. Gemeend wordt dat deze oplossing met name voor het noordelijk deel van de Parallelweg onevenredig veel nadelen oplevert. Naar aanleiding van de inspraakreacties op dit punt is aanvullend verkeersonderzoek naar de ontsluiting Boschveld gedaan. Zie hieronder onder kopje 'Aanvullend verkeersonderzoek ontsluiting Boschveld'.

Relatie met gebiedsvisie Brabanthallen

Vanuit de omgeving is met zorg gereageerd op het plan omdat het mogelijk ook verkeer van en naar de Brabanthallen/congrescentrum 1931 aantrekt en tevens zwaar vrachtverkeer. In het gemeentelijk beleid is de ontsluiting van de Brabanthallen primair gericht op de bereikbaarheid vanaf de A59-aansluiting Rietvelden. Uitgangspunt van beleid is dat verkeer van en naar de Brabanthallen gebruik maakt van de A59, de Zandzuigerstraat en via de Diezekade de hoofdentree neemt. Deze primaire aanvoerroute van de Brabanthallen blijft ongewijzigd.

Wel is het zo dat bij topevenementen in de Brabanthallen sprake is van een incidenteel knelpunt. Hiervoor worden thans maatregelen voorbereid die verkeerspieken moeten opvangen. Genoemd worden maatregelen als de inzet van extra transferia en incidentele

parkeerterreinen en verkeersmanagement om de aan- en afvoer van de verkeersstromen beter te begeleiden en te doseren.

Een tweede naderingsroute van de Brabanthallen vanuit de Rietveldenweg naar het voormalige Michelin-terrein is nog steeds een alternatief, waardoor enige spreiding van verkeer mogelijk is. U bent (nog) niet akkoord gegaan met een nieuwe ontsluitingsweg over de Industriehaven naar de Brabanthallen. U hebt in de raadscommissievergadering van 19 april 2011 verzocht om een bijgestelde gebiedsvisie te maken voor de Brabanthallen waarin de definitieve ontsluiting wordt geregeld. Daarin wordt gezocht naar een kosteneffectieve tweede ontsluiting voor de Brabanthallen. Dit onderzoek loopt nog. Een definitief besluit zal nog enige tijd vergen. Naar verwachting vindt hierover in 2012 besluitvorming plaats. Tot die tijd worden de hierboven besproken tijdelijke maatregelen van transferia en verkeersmanagement ingezet.

De aansluiting van de Parallelweg 2e fase ter hoogte van Boschveld heeft uitsluitend een functie voor de ontsluiting van Boschveld en het noordelijk deel van de binnenstad. Deze aansluiting heeft dan ook geen functie voor de Brabanthallen.

De vraag ligt voor of het voorliggende plan, zonder tweede ontsluiting van de Brabanthallen, daadwerkelijk verkeer aantrekt naar en van de Brabanthallen/1931. Voor het antwoord op deze vraag is Goudappel bv opdracht gegeven om een analyse te maken van de verkeersstromen rondom de Parallelweg en onderzoek te doen naar alle mogelijke alternatieven die tegemoet komen aan de belangen van alle betrokkenen Zie hieronder onder kopje 'Aanvullend verkeersonderzoek ontsluiting Boschveld'.

Aanvullend verkeersonderzoek ontsluiting Boschveld

Naar aanleiding van de inspraakreacties is een aanvullend, onafhankelijk onderzoek uitgevoerd naar de aansluiting Boschveld op de Parallelweg 2e fase. Het onderzoek is uitgevoerd door adviesbureau Goudappel bv. Het advies van Goudappel is in een drietal overleggen besproken met het Onafhankelijk Buurtplatform Boschveld en de bewonersvereniging Veemarktkwartier. Het resultaat is vastgelegd in een rapport 'Verkeersonderzoek aansluiting Boschveld', d.d. 28 juli 2011.

De resultaten daarvan zijn samengevat;

- a. de aanleg van de Parallelweg 2e fase is noodzakelijk;
- b. de aansluiting Boschveld wordt ook "oneigenlijk" gebruikt;
- c. er zijn aanvullende maatregelen noodzakelijk.

Ad a. Met de opening van de Randweg en de aansluiting van de Magistratenlaan op de nieuwe Randweg is de verkeerssituatie op de huidige Parallelweg volgens bewoners verslechterd. Dit wordt ondersteund door de resultaten uit de verkeerstellingen. De noodzaak van aanleg van doortrekking van de Parallelweg met de Diezebrug is daardoor vergroot.

Ad b. De aansluiting Boschveld (ter hoogte van Grasso) wordt gebruikt door verkeer met verschillende bestemmingen zoals de Veemarktbuurt, Kop van 't Zand, Boschveld en de Brabanthallen. Dit laatste is ongewenst, routes van en naar de Brabanthallen worden verwezen via A59 afslag Rietvelden, de Randweg / Zandzuigerstraat en niet via de aansluiting Boschveld en de Diezekade. De routenavigatie en routeplanners op internet wijzen de route via Boschveld en het Veemarktkwartier echter als kortste aan. Van het verkeer op het huidige tracé van de Parallelweg (circa 6.500 mvt/etm) rijden circa 2.400 mvt/etm naar de Diezekade. Dit is 50% van het totale verkeer op de Diezekade (met een intensiteit van circa 5.000 mvt/etm).

Ad c. Het voorstel zoals geformuleerd in het bestemmingsplan levert met name voor het noordelijk deel van de Parallelweg onevenredig veel nadelen. Geadviseerd wordt de huidige Parallelweg ter hoogte van het kruispunt Veemarktweg-Oude Engelseweg af te sluiten.

Hiervoor zijn verschillende varianten opgesteld en vergeleken met de voorkeursvariant.

De conclusie van het verkeersonderzoek is dat de “voorkeursvariant” met de aansluiting Boschveld op de Parallelweg over het EKP-terrein de voorkeur blijft hebben. Omdat de gronden van het EKP-terrein niet op korte termijn verworven kunnen worden is een (tijdelijke) oplossing noodzakelijk om een goede verkeerssituatie voor Boschveld en Veemarktkwartier te kunnen garanderen.

Na een afweging blijven als overige realistische varianten alleen over variant “afsluiting Diezekade” of “afsluiting Parallelweg noord” (zie bijgevoegde kaartbeelden). Het afsluiten van de Diezekade of Parallelweg verbetert de verkeerssituatie op het huidige tracé van de Parallelweg. Deze wordt in variant “afsluiting Parallelweg noord” enkel door bestemmingsverkeer gebruikt en in variant “afsluiting Diezekade” door circa 4.400 mvt/etm. Ten opzichte van variant “afsluiting Diezekade” leiden de maatregelen in variant “afsluiting Parallelweg noord” tot een afname op de Oude Engelenseweg en het huidige tracé van de Parallelweg Noord en tot een toename op de Copernicuslaan. De toename in de woonstraten in de Veemarktkwartier en Boschveld leiden echter in beide varianten niet tot verkeersveiligheidsknelpunten (gebruik past binnen de verkeersfunctie). Beide varianten leiden tot een beter gebruik van de doorstromassen (zoals geformuleerd in de Koersnota). Variant “afsluiting Diezekade” past beter binnen de hoofdwegenstructuur zoals vastgelegd in de Koersnota. Deze variant beperkt echter ook de bereikbaarheid van De Heus Voeders BV via de Diezekade. Vanwege de ingestelde milieuzone in de binnenstad is de Heus Voeders BV voor haar transport afhankelijk van de route over de Diezekade.

Afsluiting van de Diezekade past het beste binnen de gewenste hoofdstructuur van de gemeente en leidt ook voor de bewoners van Boschveld en Veemarktkwartier tot een goede verkeerssituatie (goede balans tussen bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid). Met deze maatregel kan tegemoetgekomen worden aan de wens van de bewoners, blijft de bereikbaarheid van de Brabanthallen ongewijzigd en is de bereikbaarheid van het noordelijk deel van de binnenstad gewaarborgd.

Procedureel dient de fysieke afsluiting van de Diezekade gekoppeld te worden aan de realisatie van de Parallelweg 2e fase en de aansluiting Boschveld. Mocht ten tijde van de start van de realisatie van de Parallelweg 2e fase blijken dat de bedrijfsbeëindiging De Heus Voeders BV niet concreet is geëffectueerd is, dan wordt variant “afsluiting Parallelweg noord” aanbevolen.

Het afsluiten van een weg conform een van beide varianten zal worden bereikt door een verkeersbesluit-procedure en niet via het bestemmingsplan. Een bestemmingsplan is namelijk niet het geschikte instrument om dit te regelen. Het bestemmingsplan is op dit onderdeel dan ook niet aangepast. Wel is in de toelichting van het bestemmingsplan aangevuld met een beschrijving van het aanvullend onderzoek van Goudappel Coffeng.

Het verkeersonderzoek geeft als overweging mee om variant “afsluiting Parallelweg noord” als tijdelijke situatie te realiseren totdat de gebiedsvisie Brabanthallen is afgerond en een oplossing is gevonden voor de problematiek op de Oude Engelenseweg. Dit richt zich met name op het aandeel vrachtverkeer en de ontsluiting van de Gruyterfabriek en congreshal 1931, teneinde de intensiteiten op dit wegvak te maximaliseren op circa 9.500 mvt/etm. Verkeerskundig is hiervoor echter geen noodzaak omdat het gebruik op de Oude Engelenseweg past bij de functie als gebiedsontsluitingsweg. Gemeente kiest hier dan ook niet voor.

Stamlijn

Gemeente kiest ervoor de bestaande spoorlijn (stamlijn) niet in het bestemmingsplan op te nemen. Uitgangspunt is dat de stamlijn wordt opgeheven en dat het spoorgedeelte dat de weg kruist te zijner tijd zal worden verwijderd. De gemeenteraad heeft in het licht van de realisatie van het Wijkplan Boschveld Beweegt, de doortrekking van de Parallelweg als doorstroomas annex gebiedsontsluitingsweg en de voorgenomen aanleg 2e auto-ontsluiting Brabanthallen bij de vaststelling van voornoemd wijkplan in februari 2010 expliciet besloten over te gaan tot ontmanteling van de stamlijn De Rietvelden. Handhaving en upgradering van de stamlijn trekt namelijk een zware wissel op de herontwikkeling van Boschveld zowel uit ruimtelijk en financieel oogpunt als uit oogpunt van leefbaarheid. De stamlijn vormt namelijk een belemmering in de herontwikkeling van Boschveld. Het handhaven van de stamlijn zou de stedenbouwkundige ontwikkeling danig beperken. De toekomstwens is gericht op het creëren van meer samenhang en eenheid.

Ontmanteling van de stamlijn is ook nodig in het kader van de doortrekking van de Parallelweg als doorstroomas. Heineken is al een aantal jaren op de hoogte van de gemeentelijke plannen en ideeën voor de revitalisering van de wijk Boschveld en van het feit dat bij de planontwikkeling wordt uitgegaan van een ontmanteling van de stamlijn. Er vindt hierover ook bestuurlijk overleg plaats tussen gemeente en Heineken.

De ontwikkeling van een spoorterminal maakte onderdeel uit van de meer dan 10 jaar geleden opgestelde ontwikkelingsvisie voor het bedrijventerrein Rietvelden - De Vutter (1997). In de afgelopen jaren hebben zich echter geen marktpartijen aangediend met concrete plannen. De stamlijn is in de afgelopen 20 jaar slechts een enkele keer gebruikt. Gezien de impact van de aanwezigheid van de stamlijn op het herontwikkelingsplan voor de wijk Boschveld is in 2005 aan het adviesbureau Logitech de vraag gesteld een verkennend onderzoek in te stellen naar de relevantie van de stamlijn en een mogelijke spoorterminal op voornoemd bedrijventerrein voor 's-Hertogenbosch. Vertegenwoordigers van Heineken en de containerterminal BCT hebben het onderzoek mede begeleid. Op grond van dit onderzoek werd in april 2006 geconcludeerd, dat bij intensivering van gebruik de stamlijn volledig moet worden vernieuwd, er vanaf De Rietvelden geen zelfstandige rendabele spoorverbinding is te ontwikkelen en dat alleen feederling (= regionaal vervoer naar intercontinentale overslagpunten) op intermodale knooppunten een reëel uitgangspunt is van het spoorconcept op De Rietvelden. Feederling per spoor naar de havens Rotterdam en Antwerpen vormt een directe concurrent met de BCT welke mede met overheidsmiddelen tot ontwikkeling is gebracht. Feederling op het achterland naar dichtbij gelegen draaischijven (Duisburg, Germersheim, Valburg) is over de weg en het water financieel aantrekkelijker dan via het spoor.

De functie van de stamlijn voor de ontwikkeling van het gevestigde bedrijfsleven is komen te vervallen. Van de vroegere gebruikers is alleen nog Heineken op het bedrijventerrein De Rietvelden gevestigd. Alleen Heineken heeft kenbaar gemaakt om op termijn mogelijk weer van het spoor gebruik te willen maken. Bij de gemeente hebben zich de afgelopen jaren verder geen bedrijven gemeld, die belangstelling hebben voor vestiging op De Rietvelden, omdat ze van de stamlijn gebruik zouden kunnen maken.

De stamlijn is ondertussen in onbruik geraakt. Onderhoud is al jaren geleden gestaakt. Spoorvervoer over deze stamlijn is op dit moment dus niet meer mogelijk. Bij commercieel gebruik dient de stamlijn volledig vernieuwd te worden. ProRail heeft daartoe geen plannen ontwikkeld. Gemeente heeft op 21 april 2010 de gebruikersovereenkomst met Heineken en de stamlijnovereenkomst met ProRail opgezegd.

Planopzet

Het plangebied heeft de ruime bestemming Verkeer, waarbinnen niet alleen de nieuwe weg maar ook bijbehorende groenvoorzieningen en de benodigde geluidwerende voorzieningen mogelijk zijn.

Geluid

Voor de aanleg van de Parallelweg 2e fase zijn de benodigde onderzoeken uitgevoerd. Een belangrijk onderdeel is geluid. Er heeft een akoestisch onderzoek plaatsgevonden. Dit onderzoek is verricht in het kader van de Wet geluidhinder vanwege wijzigingen op of aan twee wegen en vanwege wegaanleg.

De volgende onderdelen met bijbehorende resultaten zijn daarbij onderscheiden:

- reconstructie Parallelweg – westzijde (woningen Parallelweg, Chr. Huygensweg, Celsiusstraat, Leonardo da Vinciplein, Edisonstraat): totaal 110 woningen overschrijding voorkeurgrenswaarde;
- reconstructie Parallelweg – oostzijde (woningen Boschveldweg): geen sprake van overschrijding van grenswaarde van 2 dB en daarmee niet van "reconstructie" in de zin van de Wet geluidhinder;
- reconstructie Zandzuigerstraat (woningen Ertveldweg): 6 woningen overschrijding voorkeurgrenswaarde;
- wegaanleg (verlengde) Parallelweg: (woningen Parallelweg, Ossenstraat, Koestraat, Kalverstraat, Ertveldweg, Boschveldweg) 48 woningen overschrijding voorkeurgrenswaarde.

Uit het onderzoek blijkt dat voor 110, 6 respectievelijk 48 woningen de voorkeurgrenswaarde wordt overschreden. Vervolgens is bekeken welke maatregelen kunnen worden genomen. Gezien het beperkt aantal kruisingen, is het toepassen van een dunne deklaag als geluidmaatregel uitsluitend uitvoerbaar ter plaatse van reconstructie Parallelweg – westzijde en bij wegaanleg (verlengde) Parallelweg. Met de toepassing van een dunne deklaag als geluidmaatregel wordt een reductie bereikt van 3 tot 4 dB. Voor de reconstructie Parallelweg – westzijde geldt dan nog dat voor 68 van de 110 woningen de voorkeurgrenswaarde overschreden, voor de wegaanleg (verlengde) Parallelweg geldt dat nog voor 9 van de 48 woningen overschrijding grenswaarde plaatsvindt. Gezien deze effecten wordt geadviseerd om op de gehele Parallelweg, met uitzondering van de kruisingsvlakken, een verharding toe te passen van het type dunne deklaag type A of gelijkwaardig.

Voor de kruising Zandzuigerstraat – Parallelweg met de daarbij aan te brengen verkeerslichten ligt de toepassing een geluidarme verharding echter niet voor de hand.

Aanvullende maatregelen in de vorm van afschermingen worden niet doelmatig geacht.

Voor het gedeelte van de bestaande Parallelweg ter hoogte van het Veemarktkwartier wordt eveneens geluidarm asfalt (dunne deklaag) toegepast, mede vanwege de slechte onderhoudstoestand van de weg.

In verband hiermee wordt geadviseerd om een maximaal toelaatbare geluidbelasting vast te stellen voor de volgende woningen:

- in verband met reconstructie van de bestaande Parallelweg 68 woningen (Christiaan Huygensweg 1 t/m 23 (oneven), Edisonstraat 2-4 en Parallelweg 66 t/m 119 (even/oneven));
- in verband met reconstructie van de bestaande Zandzuigerstraat 6 woningen (Ertveldweg 8, 14, 20, 24, 34 en 61);
- in verband met aanleg van het noordelijk deel van de Parallelweg 9 woningen (Parallelweg 51 t/m 56 (even/oneven) en Ertveldweg 24, 34 en 61).

De procedure voor ontheffing van de voorkeurgrenswaarde voor de betreffende woningen zal worden opgestart. Voor het verlenen van een ontheffing zijn de criteria van het beleid van de 'Nota Hogere grenswaarden geluid voor gemeente 's-Hertogenbosch' van toepassing. Gezien de ligging van de woningen in de omgeving van de Parallelweg is sprake van het gebiedstype "stromingszone". De kwalificatie voor het gebiedstype "stromingszone" omvat de ambitie de gebiedsklasse "onrustig" en de bovengrens de gebiedsklasse "lawaaig". De bandbreedte voor wegverkeerslawaaï voor de geluidsklasse "lawaaig" bedraagt daarbij tot en met 63 dB.

Hierbij moet worden opgemerkt dat een groot aantal woningen in de toekomst een hoge gecumuleerde geluidsbelasting kennen (dit komt door de cumulatie met het geluid van het spoor). De hoogste gecumuleerde geluidsbelastingen vinden plaats langs Parallelweg en de Ertveldweg.

De doortrekking van de Parallelweg (2e fase) heeft echter een positieve uitwerking op de geluidssituatie in andere delen van de stad. Zo wordt o.a. de Binnenstadsring, en in het bijzonder de traverse tussen Wilhelminaplein en Brugplein, sterk ontlast van doorgaand- en bestemmingsverkeer. Op basis van hiervan wordt voorgestane oplossing als acceptabel beschouwd.

De sanering van woningen aan de Parallelweg (1 t/m 19 en 52, 53, 54, 55 en 56) hoeft niet ter hand te worden genomen, omdat zich ter hoogte van de woningen die als saneringswoning bij het toenmalige Ministerie van VROM zijn aangemeld, geen reconstructie zoals gedefinieerd in de Wet geluidhinder voordoet.

Gevelisolatieonderzoek

Er wordt slechts een hogere waarde vastgesteld, indien naar het oordeel van het bevoegde gezag voldoende verzekerd is dat wordt voldaan aan het hoogst toelaatbare binnenniveau van 33 dB. In het kader van de procedure voor een hogere grenswaarde geluid (indien de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden) is wettelijk vastgesteld dat een hogere waarde per weg wordt vastgesteld maar dat cumulatie van geluiden van andere (spoor)wegen wel moet meegenomen in de afweging tot het vaststellen van de hogere waarden. De gecumuleerde waarde zal worden gebruikt voor het vaststellen van de gevelwering. Om het hoogst toelaatbare binnenniveau aan te tonen, wordt een gevelisolatieonderzoek uitgevoerd voor die woningen, waarvoor één of meer hogere waarde(n) moeten worden vastgesteld in verband met de wijzigingen in het kader van de Parallelweg 2e fase. Het onderzoek zal uitwijzen of maatregelen moeten worden getroffen aan de gevels van de woningen om te kunnen voldoen aan de wettelijk voorgeschreven binnenwaarde en, indien dit het geval is, welke goed toepasbare maatregelen moeten worden getroffen.

Luchtkwaliteit

Er is een toets aan de geldende grenswaarden voor luchtkwaliteit uitgevoerd om vast te stellen of het plan voldoet aan de wettelijke luchtkwaliteitseisen. Uit het luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat er binnen het projectgebied, in 2015 en 2020 geen sprake van overschrijdingen van de dan geldende grenswaarden voor luchtverontreinigende stoffen uit de Wet milieubeheer. Ook buiten het projectgebied worden de grenswaarden niet overschreden. De berekeningen zijn uitgevoerd binnen de zichtjaren 2009, 2015 en 2020. Aangezien de luchtkwaliteit in deze zichtjaren voldoet aan de grenswaarden, is dit ook voor alle tussenliggende jaren het geval. Vanwege de afnemende trend in achtergrondconcentraties en emissiefactoren, geldt dat ook voor de jaren na 2020. Het plan voldoet hiermee aan de wettelijke luchtkwaliteitseisen.

Duurzame infrastructuur

De aanleg van de Parallelweg 2e fase dient op een duurzame wijze plaats te vinden. We laten daartoe nader onderzoeken hoe duurzaamheid mee te nemen bij de realisatie van de 2e fase van de Parallelweg. De ambities en de daarbij behorende maatregelen zullen in het kader van het aanbestedingsdocument worden geformuleerd en meegenomen worden in het definitief ontwerp (DO) en de realisatie van de weg.

Inspraak

Op grond van de gemeentelijke Inspraakverordening is het voorontwerpbestemmingsplan in inspraak gebracht. Het voorontwerp heeft daarvoor vanaf 21 maart 2011 gedurende zes

weken voor een ieder ter inzage gelegen, met de mogelijkheid om binnen die periode schriftelijk dan wel mondeling op het plan te reageren. Tijdens de inspraak zijn zes schriftelijke inspraakreacties ingediend. Belangrijkste bezwaren worden gemaakt tegen de ontsluiting Boschveld, het niet regelen van de stamlijn en het gegeven dat er nog geen overeenstemming is bereikt met de eigenaren en gebruikers van gronden op Ertveld-Zuid.

Door OBB en Bewonersvereniging Veemarktkwartier wordt uitdrukkelijk bezwaar aangetekend tegen de keuze om de ontsluiting van de Parallelweg 2e fase richting Boschveld aan te haken op de bestaande Parallelweg. Hierop is besloten een aanvullend verkeersonderzoek ontsluiting Boschveld te laten uitvoeren. De gemeente heeft aan Goudappel Coffeng BV gevraagd om een onderzoek uit te voeren naar mogelijke alternatieven die tegemoet komen aan de belangen van alle betrokkenen. De conclusie van het onderzoek is dat als alternatief voor de voorkeursvariant een verkeersmaatregel afsluiting van een weg. Het ontwerpbestemmingsplan is op basis van het onderzoek niet aangepast in die zin dat de aansluiting op de huidige Parallelweg. Daarbij wordt echter een verkeersbesluit genomen voor de afsluiting van de Diezekade, dan wel indien De Heus BV t.z.t. nog niet verplaatst is, de afsluiting van Parallelweg noord. Zie onder kopje 'Aanvullend verkeersonderzoek ontsluiting Boschveld'.

Heineken (alsook ProRail en Provincie Noord-Brabant in het kader van het vooroverleg) verzoekt de bestaande stamlijn in het bestemmingsplan op te nemen. Gemeente heeft echter besloten dit niet te doen. Gemeente gaat uit van ontmanteling van de in onbruik geraakte stamlijn. Zie hiervoor het kopje 'Stamlijn'.

Ten slotte hebben twee eigenaren van de gronden en bedrijven op Ertveld-Zuid, alsmede een huurder van een ruimte op deze locatie gereageerd op het voorontwerpbestemmingsplan. Gemeente is in overleg met de eigenaren van de panden en/of percelen die bij de ontwikkeling betrokken zijn. Gemeente gaat er vanuit met betrokkenen tot overeenstemming te komen. Ook met de huurders zal gesproken worden over verplaatsing van de bedrijfsactiviteiten. Gemeente is daarbij van mening dat het ontwerp van de 2e fase Parallelweg zo opgezet is (bereikbaarheid via een nieuwe autotoegang en eigendom) dat een goede exploitatie van de eigendommen mogelijk blijft en dat een verantwoord verblijfs- en werkklimaat mogelijk blijft. Daarnaast wordt in goed overleg met partijen onderzocht of vooruitlopend op de 3e fase (eindbeeld) overeenstemming bereikt kan worden betreffende de aankoop van het geheel. Het eindbeeld (3e fase) zal pas na 2020 worden gerealiseerd.

Voor een uitgebreide beschrijving van de ingekomen inspraakreacties en het gemeentelijke commentaar daarop, verwijzen wij u naar het 'Eindverslag inspraak en vooroverleg bestemmingsplan Parallelweg 2e fase'.

Vooroverleg

In het kader van het overleg als bedoeld in artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening is het voorontwerpbestemmingsplan toegezonden aan de daarvoor in aanmerking komende instanties. Er zijn vier reacties ontvangen, van het Waterschap Aa en Maas, ProRail, Ministerie Infrastructuur en Milieu – Inspectie VROM, en de Provincie Noord-Brabant.

Belangrijk aspect waar de VROM-Inspectie op wijst is de evaluatie van de brug over de Dieze aan de hand van de Richtlijn Vaarwegen. Verwezen wordt daarvoor naar het rapport "nautische evaluatie (spoor)bruggen over de Dieze" uitgebracht (rapport 24310.600/1, Marin). In afwijking van het Marin rapport is nadien het ontwerp (en daarmee de toekomstige situatie) aanzienlijk gewijzigd doordat de bestaande spoorbrug wordt vervangen door een nieuwe brug.

Het nieuwe ontwerp gaat uit van twee pijlers en voldoet aan de eisen van de Richtlijn Vaarweg voor klasse IV vaarweg.

ProRail en Provincie Noord-Brabant verzoeken de bestaande stamlijn in het bestemmingsplan op te nemen. Wij hebben echter besloten dit niet te doen. Wij gaan uit van ontmanteling van de in onbruik geraakte stamlijn. Zie hiervoor het kopje 'Stamlijn'.

Provincie Noord-Brabant verzoekt verder het bestemmingsplan aan te passen, zodat geen strijd bestaat met de Verordening ruimte. Het plangebied is namelijk gelegen binnen het zoekgebied voor behoud en herstel van watersystemen zoals opgenomen in de Verordening. Deze aanduiding heeft geen beslag gekregen binnen het voorontwerpbestemmingsplan. Met het ontwerpbestemmingsplan is aan het verzoek tegemoet gekomen.

Het verzoek het zoekgebied voor behoud en herstel van watersystemen te vertalen in het bestemmingsplan heeft geleid tot aanpassingen van de regels van het (ontwerp)bestemmingsplan. De door genoemde instanties gemaakte opmerkingen zijn voor het overige niet van dien aard, dat deze van wezenlijke invloed zijn op de opzet, systematiek en inhoud van het bestemmingsplan. De gemaakte opmerkingen hebben op een aantal onderdelen geleid tot aanvullingen van de toelichting op het bestemmingsplan. Voor een uitgebreide beschrijving van de ingekomen vooroverlegreacties en het gemeentelijke commentaar daarop, verwijzen wij u naar het 'Eindverslag inspraak en vooroverleg bestemmingsplan Parallelweg 2e fase'.

Overige / ambtshalve aanpassingen

Na de tervisielegging van het voorontwerpbestemmingsplan zijn in de toelichting van het bestemmingsplan tevens enkele ambtshalve aanpassingen en aanvullingen doorgevoerd dan wel enkele correcties gemaakt.

Economische haalbaarheid

Binnen het bestemmingsplangebied wordt de realisering van de Parallelweg 2e fase met bijbehorende kunstwerken en de aanleg van geluidwerende voorzieningen mogelijk gemaakt. De kosten van aanleg van de Parallelweg 2e fase zijn geraamd op 27,0 miljoen euro (exclusief BTW, prijspeil 01-07-2010). In deze kosten zijn alle kosten opgenomen met betrekking tot vastgoedkosten (inclusief eventuele planschadekosten), bodemsanering, civiel- en cultuurtechnische kosten, voorbereidingen en toezicht.

Met betrekking tot de co-financiering van dit project wordt een beroep gedaan op het Brabants MIT van de provincie Noord-Brabant. De gereserveerde bijdrage van de provincie Noord-Brabant bedraagt 13 miljoen euro.

De gemeente 's-Hertogenbosch heeft binnen haar begroting de kosten met betrekking tot de aanleg van de Parallelweg 2e fase opgenomen voor een totaalbedrag van 27,0 miljoen euro. De ten laste van de gemeente komende kosten, groot 14,0 miljoen euro, gebaseerd op bovengenoemde bijdragen van de Provincie Noord-Brabant, zijn binnen de begroting voorzien. Uit bovenstaande blijkt dat het bestemmingsplan opgenomen project financieel uitvoerbaar is.

6) Doorkijk robuustheid geluid n.a.v. 3e fase en t.b.v. ontwikkeling wijkplan Boschveld

Voor het eindbeeld van het tracé van de Parallelweg 3e fase naar de Hambakenweg heeft aanvullend geluidonderzoek (Robuustheid-toets Parallelweg 2e fase bij 3e fase en nieuwbouw Boschveld, DHV, maart 2011) plaatsgevonden. Als gevolg van een 3e fase zullen de verkeersgegevens van de Parallel 2e fase ook wijzigen en daarmee ook de geluidbelastingen die in het rapport akoestisch onderzoek voor onderhavig bestemmingsplan zijn vermeld. Wij

hebben daarom de consequenties van de doortrekking op de geluidbelastingen langs de Parallelweg 2e fase laten onderzoeken teneinde vast te stellen of de geluidmaatregelen die in het bestemmingsplan voor de Parallelweg 2e fase ook voldoende robuust zijn voor de situatie na de doortrekking tot de Hambakenweg (3e fase).

Bovendien is onderzocht of de aanleg van de Parallelweg 2e fase conflicteert met de herstructurering van de wijk Boschveld.

Geluideffecten doortrekking 3e fase

Gebleken is dat in 2030, na de realisatie van de doortrekking, de geluidemissie van de Parallelweg 2e fase zal toenemen met ca. 1,5 dB ten opzichte van de situatie in 2024.

Wanneer wordt uitgegaan van de variant waarin extra verkeersmaatregelen in het centrum van Den Bosch worden genomen (autoluwe binnenstad), zal de toename 2,3 dB bedragen. Bij realisatie van de 3e fase van de Parallelweg heeft de gemeente vanuit de Wet geluidhinder geen verplichting om in verband met deze toename maatregelen te treffen. Wij hebben slechts de plicht om de consequenties inzichtelijk te maken en bij de planvorming te betrekken.

Wanneer wij niettemin opnieuw een toets aan de grenswaarden zou uitvoeren, waarbij de huidige situatie als uitgangspunt zou worden genomen, blijven de geluidbelastingen voldoen aan de maximale geluidbelasting die in het uiterste geval voor de betreffende woningen zou kunnen worden vastgesteld.

Geluideffecten op mogelijke ontwikkelingen in Boschveld

Hoewel de doortrekking richting A59 is losgekoppeld van de aanleg 2e fase, is een doorkijk aan de grenswaarde uitgevoerd waarbij ervan is uitgegaan dat de doortrekking tegelijkertijd met de aanleg van de realisatie 2e fase wordt uitgevoerd.

In het wijkplan Boschveld zijn in de zone langs de nieuwe weg geluidongevoelige functies geprojecteerd. Na de aanleg van de Parallelweg 2e fase zou overwogen kunnen worden langs deze weg geluidgevoelige gebouwen te projecteren. (nieuwe woningen langs een bestaande weg). Getoetst is of na de aanleg van de Parallelweg 2e fase, vanuit de Wet geluidhinder, nog mogelijkheden biedt voor geluidgevoelige functies.

Uit deze toets is gebleken dat wanneer de gevels van deze gebouwen op minimaal 10 meter uit de as van de weg worden gesitueerd voldaan kan worden aan de maximaal toelaatbare geluidbelasting van 63 dB die wij als college in het uiterste geval kunnen vaststellen als de weg al gereed is.

In de situatie dat de weg tegelijkertijd met de woningen zou worden geprojecteerd (nieuwe weg en nieuwe woningen), is echter een lagere maximaal toelaatbare waarde van toepassing van 58 dB. Deze waarde wordt met 5 dB overschreden. Dat betekent dat, bij een gelijke afstand van weg en gevel, een zogenaamde "dove" gevel toegepast moet worden om geluidgevoelige functies zoals woningbouw mogelijk te maken.

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

mr. drs. I.A.M. Woestenberg

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

Bijlagen: Kaartbeelden “afsluiting Diezekade” of “afsluiting Parallelweg noord”.

Ter inzage:

- Eindverslag inspraak en vooroverleg bestemmingsplan Parallelweg 2e fase (*tevens digitaal te raadplegen via de digitaal te raadplegen raadsagenda met raadsinformatiebrief*)
- Ontwerpbestemmingsplan “Parallelweg 2e fase”
- Verkeersonderzoek aansluiting Boschveld, kenmerk HTB131/Wrd/1001, Goudappel Coffeng, 28 juli 2011
- Akoestisch onderzoek Bestemmingsplan "Parallelweg 2e fase" in Den Bosch, MD-AF-20101906/MK, versie 3, DHV, 28 februari 2011
- Onderzoek Luchtkwaliteit Bestemmingsplan Parallelweg 2e fase, BA1445-100-100, versie 3, DHV, 2 februari 2011
- Archeologische Rapporten Oranjewoud 2010/95, Bureauonderzoek ten behoeve van verlenging Parallelweg te 's-Hertogenbosch (Noord-Brabant), projectnr. 202744, revisie 00, Oranjewoud, 27-7-2010
- Natuur- en habitattoets Parallelweg 's-Hertogenbosch, Toetsing planontwikkeling aan natuurwetgeving, projectnr. 202744, revisie 00, Oranjewoud, 1 februari 2011
- Akoestisch onderzoek Robuustheid-toets Parallelweg 2e fase bij 3e fase en nieuwbouw Boschveld, MD-AF-20101906/MK, versie 2, DHV, 28 februari 2011