

## Gewijzigd Raadsvoorstel

Agendanr. :  
Reg.nr. : 12.0528  
B&W verg. : 22 mei 2012  
Commissie : ROB  
Cie\_verg. : 12 juni 2012  
Raadsverg. : 26 juni 2012

Onderwerp: Vaststelling bestemmingsplan 'Parallelweg 2e fase'

### 1) Status

Op grond van uw bevoegdheid om bestemmingsplannen vast te stellen, bieden wij u dit bestemmingsplan inzake Parallelweg 2e fase ter vaststelling aan.

### 2) Samenvatting

Op 21 december 2004 heeft u besloten om de Parallelweg te verlengen naar de Zandzuigerstraat. 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. Op het ontwerpbestemmingsplan zijn zeven zienswijzen binnen gekomen. De tegen het ontwerpbestemmingsplan ingediende zienswijzen zijn beoordeeld in de bij dit voorstel behorende 'Nota zienswijzen bestemmingsplan Parallelweg 2<sup>e</sup> fase'. Op basis daarvan is geconcludeerd dat deze zienswijzen gedeeltelijk gegrond en gedeeltelijk ongegrond zijn. Daarnaast heeft er een aantal ambtshalve wijzigingen plaatsgevonden. Alle wijzigingen zijn opgenomen in de 'Lijst van wijzigingen bestemmingsplan Parallelweg 2<sup>e</sup> fase'. Zo is met betrekking tot bomen de toelichting aangepast en is de verbeelding (plangrens) aangepast naar aanleiding van de laatste wijzigingen in het ontwerp van de weg en de afstemming met het project Sporen in Den Bosch.

### 3) Voorstel

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

1. de zienswijzen van de in de 'Nota zienswijzen ontwerpbestemmingsplan Parallelweg 2e fase' genoemde reclamanten gegrond dan wel ongegrond te verklaren;
2. vast te stellen het digitale bestemmingsplan "Parallelweg 2e fase" met bijbehorende toelichting, zoals vervat in de verbeelding met nummer NL.IMRO.0796.0002114-1401, en de regels 'Parallelweg 2e fase', zoals gewijzigd conform de 'Lijst van wijzigingen bestemmingsplan Parallelweg 2e fase', zoals bij dit besluit gevoegd, met gebruikmaking van de ondergrond, zoals die vastgelegd is en bewaard wordt in het bestand o\_NL.IMRO.0796.0002114-1401.dgn; bij de afdruk van de analoge plankaart(en) is van deze ondergrond gebruik gemaakt;
3. geen exploitatieplan vast te stellen nu het verhaal van kosten anderszins verzekerd is en het bepalen van een tijdvak of fasering, als bedoeld in artikel 6.13 lid 1 onder c, 4<sup>o</sup>, onderscheidenlijk 5<sup>o</sup> Wro, noch het stellen van eisen, regels of een uitwerking van regels als bedoeld in artikel 6.13 lid 2 onderscheidenlijk b, c, of d Wro, noodzakelijk is.

**Steller** : Hester 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.

Op 13 mei 2009 is het 'Uitwerkingsplan Koersnota Hoofdinfrastructuur' vastgesteld (reg.nr. 09.0340). 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<sup>e</sup> 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 inzage 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. In deze raadscommissievergadering is stilgestaan bij de vraag hoe het project Parallelweg zich verhoudt tot de Koersnota en tot de gebiedsvisie van de Brabanthallen (integraliteitsvraag).

In oktober 2011 (raadsinformatiebrief, reg.nr 11.0758) hebben wij u vervolgens geïnformeerd over het ontwerpbestemmingsplan 'Parallelweg 2<sup>e</sup> fase'. In dat kader heeft het college ook het eindverslag inspraak en vooroverleg vastgesteld.

## 5) Inhoud

### Nadere toelichting op het onderwerp:

#### 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.

#### Planopzet

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

#### 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 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.

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

In de eerste vijf treden van de Ladder Verdaas worden verschillende maatregelen genomen. De Koersnota Infrastructuur is inmiddels uitgewerkt in: 'Lekker Fietsen' Uitwerking Fietsambitie 's-Hertogenbosch (2009), uitwerkingsplan 'Verkeersmanagement' (2010), en Uitwerkingsplan 'Openbaar Vervoer'. Daarnaast wordt op dit moment gewerkt aan het onderdeel parkeren en wordt samen met werkgevers gewerkt aan mobiliteitsmanagement.

Het alleen inzetten op de eerste vijf treden van de Ladder van Verdaas is echter 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.

De Parallelweg 2e fase is in de Koersnota Hoofdinfrastructuur opgenomen als doorstroomas voor het autoverkeer (doorstroommassenmodel). Deze weg is noodzakelijk voor een goede ontsluiting van de ruimtelijke ontwikkelingen (Jeroen Bosch Ziekenhuis, Willemspoort, Paleiskwartier, Boschveld) in de westelijke spoorzone. Anderzijds zorgt deze Parallelweg voor een bundeling van autoverkeer op deze doorstroomas waardoor elders ruimte vrij komt voor de fiets en het busverkeer. Deze ontvlechting is één van de belangrijke ambities uit de Koersnota Hoofdinfrastructuur.

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.

### 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 verkeermanagementmaatregelen.

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 gelden de volgende uitgangspunten:

1. uitvoering in 2x1 rijstroken, met snelheidsregime van 50 km/uur;
2. fietsroutes conflictvrij;
3. 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);
4. nieuwe Diezebrug wordt toekomstvast ontworpen; toekomstvast betekent dat de Diezebrug - in het kader van de eventuele aanleg van de Parallelweg 3<sup>e</sup> fase - eenvoudig om te bouwen is naar 2x2 rijstroken;
5. de aansluiting met de Zandzuigerstraat wordt in de 2e fase gelijkvloers en met verkeerslichten uitgevoerd.

#### 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 uit van een aansluiting van deze nieuwe afslag op de bestaande Parallelweg. Dit wijkt af 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 afhankelijk van de (her)ontwikkeling van dit deel van de wijk Boschveld. Voor deze herontwikkeling is het Wijkplan Boschveld leidend. 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 de mogelijke toekomstige ontwikkeling van het EKP-terrein. Indien de kans zich voordoet de betreffende gronden in het kader van het Wijkplan te herontwikkelen, kan de ontsluiting volgens de voorkeursvariant alsnog worden gemaakt.

#### Aanvullend verkeersonderzoek ontsluiting Boschveld

Naar aanleiding van de inspraakreacties op het voorontwerpbestemmingsplan 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". 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 doorstroommassen (zoals geformuleerd in de Koersnota).

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.**

Aanvullende verkeersmaatregel: afsluiting door verkeersbesluit

**Een verkeersmaatregel als de fysieke afsluiting van een weg vindt plaats door een verkeersbesluit-procedure en niet via het bestemmingsplan. Een bestemmingsplan is niet het geschikte instrument om een dergelijke fysieke maatregel te regelen. Gemeente zal vanwege het ontbreken van de mogelijkheid om de voorkeursvariant (ontsluiting over EKP-terrein) een keuze maken tussen de andere varianten. Hierbij wordt rekening gehouden met de belangen van bewoners en andere belanghebbenden in de omgeving. De meest realistische varianten zijn “afsluiting Parallelweg noord” en “afsluiting Diezekade”. Deze beide varianten leiden tot een beter gebruik van de doorstroommassen (zoals geformuleerd in de Koersnota). Beide varianten verbeteren de verkeerssituatie op het huidige tracé van de Parallelweg. Bovendien leidt de toename in de woonstraten in de Veemarktkwartier en Boschveld in beide varianten niet tot verkeersveiligheidsknelpunten. Variant “afsluiting Diezekade” past het beste binnen de gewenste hoofdwegenstructuur van de gemeente 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. Deze variant is daarom niet mogelijk zolang de bedrijfsbeëindiging De Heus Voeders BV niet concreet is geëffectueerd.**

**De besluitvorming van het verkeersbesluit kan verder ter hand worden genomen na overleg met belanghebbenden (OBB, Bewonersvereniging Veemarktkwartier, Brabanthallen/1931, De Gruyter Fabriek). In het betreffende overleg met belanghebbenden kan ook een eventuele fasering van de verkeersmaatregel worden afgesproken. Dit kan nodig zijn omdat de realisatie van de Parallelweg, het vertrek van De Heus Voeders BV, de aanleg van de toekomstige wijkontsluiting Boschveld en de aanleg van de tweede ontsluiting naar de industriehaven/DGF/Brabanthallen, in de tijd gezien, niet tegelijkertijd plaats vinden.**

Relatie met gebiedsvisie Brabanthallen

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.

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 ontsluitingsweg vanaf de Rietveldenweg over de insteekhaven naar de Brabanthallen en de Gruyterfabriek is nog steeds een alternatief, waardoor enige spreiding van verkeer mogelijk is. 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 moet worden gezocht naar een kosteneffectieve tweede ontsluiting voor de Brabanthallen. U hebt de wens geuit aan de hand van een discussienotitie met elkaar van gedachten te wisselen over het meest gewenste eindbeeld voor de Industriehaven en omgeving. Op basis daarvan kunt u duidelijke richtinggevendende uitspraken doen voor het gebied als geheel. Deze discussienotitie Industriehaven en omgeving is u inmiddels aangeboden en op 22 mei in de commissie ROB besproken. Op basis van beleidsmatige uitgangspunten en een analyse van de meest bepalende bouwstenen voor de toekomst van het gebied zijn de ontwikkelingspotenties in beeld gebracht. Voor het meest bepalende gebied zijn de potenties verder uitgewerkt in diverse eindbeelden, scenario's. De scenario's zijn vervolgens beoordeeld op aspecten als functioneel / planologisch, ruimtelijk / stedenbouwkundig, verkeer / parkeren, milieu (geluid, luchtkwaliteit, duurzaam ruimtegebruik), financieel / economisch. Voorgesteld is om te kiezen voor scenario B. In dat scenario wordt de Rietvelden met de Brabanthallen verbonden met vaste verbindingen via de landtong en blijven de insteekhavens behouden. De landtong wordt ingericht als parkeerterrein. Nadat de commissie het voorstel heeft besproken, kan de vervolgprocedure gestart kan worden om te komen tot een definitief ruimtelijk plan. Tot die tijd worden de hierboven besproken tijdelijke maatregelen van transferia en verkeersmanagement ingezet.

### Stamlijn

Gemeente kiest ervoor de bestaande spoorlijn (stamlijn) niet in het bestemmingsplan op te nemen. Gemeente heeft op 21 april 2010 de gebruikersovereenkomst met Heineken en de stamlijnovereenkomst met ProRail opgezegd. Heineken heeft bij brief d.d. 27 oktober 2011 aangegeven de door ons nagestreefde ontmanteling van de stamlijn te respecteren.

Gemeente heeft ProRail vervolgens gevraagd om de procedure van ontmanteling verder in gang te zetten. Daarvoor is de saneringsvraag aan alle vervoerders voorgelegd. ProRail heeft onder verwijzing naar een brief van de gemeente met het verzoek om ontmanteling aan het Ministerie een reactie gevraagd. Het Ministerie heeft daarop per brief van 14 november 2011 aan ProRail laten weten dat er geen perspectief meer is op hervatting van het spoorvervoer op de stamlijn. Thans kan daadwerkelijk worden overgaan tot sanering van de stamlijn.

Het verwijderen van de stamlijn heeft positieve gevolgen voor de Parallelweg. Er hoeft geen rekening te worden gehouden met een stamlijn die de doorstroomas kruist. Hierdoor kunnen diverse beveiligingsystemen achterwege gelaten worden en worden er minder kosten gemaakt.



## Geluid

### *Akoestisch onderzoek*

Voor de aanleg van de Parallelweg 2e fase 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. Uit het onderzoek blijkt dat voor 110, 6 respectievelijk 48 woningen de voorkeurgrenswaarde wordt overschreden. Vervolgens is bekeken welke maatregelen kunnen worden genomen. Geadviseerd wordt 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.

De conclusie is dat een maximaal toelaatbare geluidbelasting vast moet worden gesteld 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).

### *Beschikking hogere grenswaarde*

De procedure voor ontheffing van de voorkeurgrenswaarde voor de betreffende woningen is doorlopen. De beschikking Hogere grenswaarde geluid Parallelweg 2e fase (doortrekking tot Zandzuigerstraat) is verleend bij besluit van 11 november 2011.

Met dit besluit is een ontheffing hogere grenswaarde geluid, voor doortrekking van de Parallelweg 2e fase (doortrekking tot aan Zandzuigerstraat), vastgesteld voor 68 woningen in verband met de reconstructie van de Parallelweg, voor 9 woningen in verband met de aanleg van de Parallelweg en voor 6 woningen in verband met de reconstructie van de Zandzuigerstraat, allen voor wat betreft wegverkeer.

Aan dit besluit is als voorwaarde verbonden dat op de Parallelweg langs de spoorlijn en op de nieuwe ontsluitingsweg een verharding van het type dunne deklaag type A wordt toegepast (met uitzondering van de fysieke beperkingen nabij en op kruisende wegen).

Tevens is bepaald dat alvorens met de uitvoering van de reconstructie en aanleg van de weg gestart wordt, conform hoofdstuk 6 van het Besluit geluidhinder, akoestisch en bouwkundig onderzoek wordt gedaan naar de geluidwerendheid van de gevels van de woningen waarop een hogere grenswaarde geldt. Bovendien wordt voor die tijd daar waar noodzakelijk afspraken gemaakt over de toepassing van passende voorzieningen om de geluidwering van de gevel weer aan de wettelijke normen te laten voldoen.

### *Gevelisolatieonderzoek*

In het kader van de procedure voor een hogere grenswaarde geluid (indien de voorkeurgrenswaarde wordt overschreden) is wettelijk vastgesteld dat een hogere waarde per weg wordt vastgesteld maar dat cumulatie van geluiden van andere (spoor)wegen wel

moet worden meegenomen in de afweging tot het vaststellen van de hogere waarden. De gecumuleerde waarde is gebruikt voor het vaststellen van de gevelwering. Om de maximaal toelaatbare geluidbelasting binnen de woning (binnenwaarde van 33 dB) aan te tonen, is een gevelisolatieonderzoek uitgevoerd voor die woningen, waarvoor één of meer hogere waarde(n) zijn vastgesteld in verband met de wijzigingen in het kader van de Parallelweg 2e fase. Het onderzoek heeft uitgewezen dat bij alle woningen met een vastgestelde hogere waarde maatregelen moeten worden getroffen aan de gevels van de woningen om te kunnen voldoen aan de wettelijk voorgeschreven binnenwaarde. Binnen het project is rekening gehouden met kosten van mogelijke geluidmaatregelen. De kosten worden naar evenredigheid verdeeld tussen gemeente en Prorail daar waar de maatregelen ook vanwege spoorweglawaai nodig zijn. Bovendien worden de kosten naar evenredigheid verdeeld tussen gemeente en de eigenaar van de woning (Zayaz, particuliere eigenaren) daar waar sprake is van achterstallig onderhoud.

#### **Communicatie / burgerparagraaf:**

##### Overleg belanghebbenden

Sinds de start van het project vindt periodiek overleg (4x per jaar) plaats met het Onafhankelijk Buurtplatform Boschveld (OBB) en Bewonersvereniging Veemarktkwartier over alle verkeerszaken, de planontwikkeling van de Parallelweg en de inpassing daarvan in de omgeving. Naar aanleiding van de inspraakreacties heeft bovendien aanvullend overleg plaatsgevonden met het (OBB) en Bewonersvereniging Veemarktkwartier over het aanvullend verkeersonderzoek over de ontsluiting Boschveld. Naar aanleiding van de zienswijzen heeft ten slotte overleg plaatsgevonden met OBB, Bewonersvereniging Veemarktkwartier en Stichting Boom en Bosch over de bomen. Het overleg met deze partijen zal worden voortgezet tijdens de nog komende voorbereidingsfase en de realisatiefase.

##### Zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan heeft met ingang van 19 september 2011 gedurende zes weken ter inzage gelegen. Tegen het ontwerpbestemmingsplan zijn zeven schriftelijke zienswijzen ingediend. In de bijgevoegde 'Nota zienswijzen bestemmingsplan Parallelweg 2<sup>e</sup> fase' is een weergave c.q. samenvatting van deze zienswijzen opgenomen, alsmede een gedetailleerde beoordeling. Naar deze nota wordt korthedshalve verwezen.

De belangrijkste onderdelen die zijn benoemd:

- inpassing bomen;
- grondverwerving en inpassing omliggende bedrijven;
- afstemming met project Sporen in Den Bosch;
- stamlijn;
- nut en noodzaak 2<sup>e</sup> fase;
- toekomstige 3<sup>e</sup> fase;
- ontsluiting Boschveld;
- aanvullende verkeersmaatregelen.

Hieronder wordt ingegaan op de eerste drie hoofdpunten van de zienswijzen. Op de overige punten is hiervoor in het raadsvoorstel al ingegaan.

##### *Bomen*

Met het ontwerp van de Parallelweg 2e fase, wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met de bestaande bomen in de omgeving. In het tracé (projectgrens met buffer van 10 meter) komen

geen monumentale bomen voor. Wel staan er structuurbomen. De bundeling van weg met het spoor betekent dat alle westelijk van de Parallelweg gelegen bomen behouden blijven. Het tracé schuift immers naar het oosten op. De boomstructuren die aanwezig zijn aan de oostzijde zullen deels, afhankelijk van de definitieve ligging van het tracé, gekapt worden en worden vervangen door nieuwe structuurbomen.

Voor het project is eerst een algemene bomeninventarisatie gedaan. Deze inventarisatie is vervolgens verwerkt in een Bomen Effect Rapportage (BER). Op basis van de uitkomsten van de BER is het ontwerp verder uitgewerkt. Bij de verdere detaillering van het ontwerp naar het voorlopig ontwerp (VO) is rekening gehouden met het uitgangspunt uit de BER dat het streven is om zo veel mogelijk van de bestaande bomen in te passen. Het VO geeft een indicatie van de uiteindelijke definitieve uitwerking van het ontwerp van de weg en de inrichting met bomen. De planuitwerking van de Parallelweg 2e fase bevindt zich echter in een stadium dat nog niet exact aangegeven kan worden welke bomen uiteindelijk behouden kunnen blijven, en welke verplaatst en gekapt moeten worden. Die duidelijkheid is er pas indien de bestektekeningen van de Parallelweg gereed zijn en de BER uitgewerkt kan worden in een Bomen Effect Analyse (BEA). Deze BEA wordt opgesteld door de toekomstige aannemer van het project en ter toetsing aan de gemeente voorgelegd.

Naar aanleiding van de zienswijzen over de inpassing van bomen is de toelichting aangepast op het onderdeel bomen. Daarbij zijn ook de Bomen Effect Rapportage en de presentatietekening van het voorlopig ontwerp (VO) van de weg met een indicatie van de structuur van de bomen als bijlage aan de toelichting toegevoegd.

#### *Grondverwerving*

Voor het realiseren van de Parallelweg 2<sup>e</sup> fase zijn gronden nodig die nog niet in eigendom van gemeente zijn. Het gaat om gronden van autobedrijf Rüttchen en van bouwbedrijf Van den Bouwhuysen. Daarnaast zijn gronden van het EKP-terrein benodigd. Uitgangspunt is minnelijke verwerving van de gronden. Gemeente is met betrokken partijen in onderhandeling om te komen tot aankoop van de benodigde gronden. In dit overleg is ook de inpassing van de bestaande bedrijven (ontsluiting bedrijven) aan bod gekomen.

Het verkrijgen van overeenstemming over de grondverwerving via minnelijk overleg heeft uitdrukkelijk de voorkeur. Gemeente moet echter ook rekening houden met eventuele onteigening, indien overeenstemming niet op minnelijke wijze wordt bereikt. Gemeente heeft in dat kader formele aanbiedingen gedaan voor hetgeen noodzakelijk te verwerven is voor de realisatie van de Parallelweg 2e fase. Indien blijkt dat niet tot minnelijke overeenstemming kan worden gekomen, zal gemeente een onteigeningsprocedure in gang zetten.

#### *Afstemming project Sporen in Den Bosch*

Naar aanleiding van de zienswijzen hebben aanpassingen van het plangebied van het bestemmingsplan (oostelijk plangrens) plaatsgevonden door afstemming met het project Sporen in den Bosch in overleg met ProRail. Dit is verwerkt op de verbeelding van het bestemmingsplan.

#### Ambtshalve wijzigingen

Ambtshalve zijn in het bestemmingsplan ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan wijzigingen aangebracht op de verbeelding en in de toelichting. Ook ambtshalve hebben aanpassingen plaatsgevonden aan het ontwerp van de weg, die hebben geleid tot aanpassing van het plangebied. Zo heeft een verdere detaillering van het ontwerp van de Parallelweg 2<sup>e</sup> fase plaatsgevonden, ook in relatie tot de ontsluitingsmogelijkheden van de aanliggende

bedrijven. Daarnaast is het plangebied vergroot voor de aanleg van een persleiding ten westen van de nieuwe Parallelweg. Ten slotte is de locatie voor de nieuw te bouwen fietsbrug over de Christiaan Huygensweg/Stationstunnel, langs de Parallelweg, inclusief trappartij naar Christiaan Huygensweg in het plangebied opgenomen. De aanpassingen zijn verwerkt op de verbeelding (plangrens).

De toelichting is aangepast op het onderdeel rijksbeleid. De Structuurvisie infrastructuur en ruimte is op 13 maart 2012 in werking getreden en vervangt de Nota Ruimte.

Voor alle wijzigingen van het bestemmingsplan ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan wordt verwezen naar de bijgevoegde 'Lijst van wijzigingen bestemmingsplan Parallelweg 2<sup>e</sup> fase'.

#### Vervolgprocedure bestemmingsplan

Nadat het bestemmingsplan door uw raad is vastgesteld, wordt het vastgestelde plan gedurende zes weken ter inzage gelegd. Volgens de bepalingen van de Wet ruimtelijke ordening kunnen belanghebbenden tegen het besluit van de gemeenteraad gedurende bovengenoemde termijn schriftelijk beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Deze beroepsmogelijkheid komt uitsluitend belanghebbenden toe, die zich op grond van artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening tijdig met zienswijzen tot de gemeenteraad hebben gewend alsmede die belanghebbenden, die aantonen dat zij redelijkerwijs niet in staat zijn geweest zich tot de gemeenteraad te wenden. Tevens kan een belanghebbende bij voornoemde Afdeling bestuursrechtspraak beroep instellen tegen de wijzigingen, die bij de vaststelling van het bestemmingsplan door de gemeenteraad in het ontwerp zijn aangebracht.

Op de procedure van dit bestemmingsplan is de Crisis- en herstelwet (Chw) van toepassing. Dit betekent dat indien een beroepschrift wordt ingediend dit beroepschrift binnen de beroepstermijn van de beroepsgronden dient te worden voorzien. Indien dit niet is geschied, is het beroepschrift niet-ontvankelijk. Na het einde van de beroepstermijn kunnen geen nieuwe gronden meer worden aangevoerd. Daarnaast zal de Raad van State dit beroepschrift versneld behandelen.

## **6) Financiële paragraaf**

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 planschadeposten), 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.

## **7) 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:**

- Nota zienswijzen bestemmingsplan Parallelweg 2<sup>e</sup> fase
- Lijst van wijzigingen bestemmingsplan Parallelweg 2<sup>e</sup> fase

**Ter inzage:**

- Definitief (ontwerp-)bestemmingsplan 'Parallelweg 2e fase' behorend bij onderhavig voorstel
- Ontwerpbestemmingsplan 'Parallelweg 2e fase' zoals ter visie gelegd ex artikel 3.8 lid 1 Wro
- Ingekomen zienswijzen
- Verkeersonderzoek aansluiting Boschveld, kenmerk HTB131/Wrd/1001, Goudappel Coffeng, 28 juli 2011
- Bomen Effect Rapportage In het kader van "Bestemmingsplan Parallelweg 2e fase" (kenmerk PL/11/32529), Pius Floris Boomverzorging Vught, 19 september 2011
- Presentatietekening Parallelweg, gemeente 's-Hertogenbosch, Realisatie & Beheer OR, 28 april 2012
- 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

De stukken liggen ter inzage in de leeskamer van de raadsleden.

De gemeenteraad van 's-Hertogenbosch in zijn openbare vergadering van 26 juni 2012;

gezien het voorstel van burgemeester en wethouders d.d. 22 mei 2012, regnr. 12.0528;

overwegende, dat met ingang van 19 september 2011 het ontwerpbestemmingsplan 'Parallelweg 2e fase' gedurende zes weken ter inzage heeft gelegen, van welke ter tervisielegging vooraf de wettelijk voorgeschreven bekendmakingen zijn gedaan;

in aanmerking nemende dat binnen deze termijn wel zienswijzen zijn ingediend en dat deze zijn weergegeven in de bij dit besluit behorende 'Nota zienswijzen ontwerpbestemmingsplan Parallelweg 2e fase';

gezien het voorstel van burgemeester en wethouders d.d. 22 mei 2012, regnr. 12.0528, met bijbehorende 'Nota zienswijzen ontwerpbestemmingsplan Parallelweg 2e fase' en de hierin opgenomen overwegingen ten aanzien van de ingediende zienswijzen;

overwegende, dat zij zich met de inhoud van dit voorstel, waaronder begrepen de overwegingen ten aanzien van de zienswijzen en de conclusies tot (gedeeltelijk) gegrond- en ongegrondverklaring kan verenigen;

gelet op de Gemeentewet, de Wet ruimtelijke ordening en de Crisis- en herstelwet:

### **Besluit**

1. de zienswijzen van de in de 'Nota zienswijzen ontwerpbestemmingsplan Parallelweg 2e fase' genoemde reclamanten gegrond dan wel ongegrond te verklaren;
2. vast te stellen het digitale bestemmingsplan "Parallelweg 2e fase" met bijbehorende toelichting, zoals vervat in de verbeelding met nummer NL.IMRO.0796.0002114-1401, en de regels 'Parallelweg 2e fase', zoals gewijzigd conform de 'Lijst van wijzigingen bestemmingsplan Parallelweg 2e fase', zoals bij dit besluit gevoegd, met gebruikmaking van de ondergrond, zoals die vastgelegd is en bewaard wordt in het bestand o\_NL.IMRO.0796.0002114-1401.dgn; bij de afdruk van de analoge plankaart(en) is van deze ondergrond gebruik gemaakt;
3. geen exploitatieplan vast te stellen nu het verhaal van kosten anderszins verzekerd is en het bepalen van een tijdvak of fasering, als bedoeld in artikel 6.13 lid 1 onder c, 4<sup>o</sup>, onderscheidenlijk 5<sup>o</sup> Wro, noch het stellen van eisen, regels of een uitwerking van regels als bedoeld in artikel 6.13 lid 2 onderscheidenlijk b, c, of d Wro, noodzakelijk is.

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

De voorzitter,

drs. A. van der Jagt

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