

# **Nota zienswijzen bestemmingsplan Parallelweg 2e fase**

**(Bijlage bij Raadsvoorstel / - besluit van de gemeente  
's-Hertogenbosch tot vaststelling van het  
bestemmingsplan Parallelweg 2e fase)**

## **Nota zienswijzen bestemmingsplan Parallelweg 2e fase**

### **I. De procedure**

Het ontwerpbestemmingsplan 'Parallelweg 2<sup>e</sup> fase' heeft met ingang van 19 september 2011 gedurende zes weken ter inzage gelegen op het informatiecentrum van de gemeente 's-Hertogenbosch. Tijdens deze termijn heeft ingevolge artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening eenieder schriftelijk of mondeling zijn zienswijze omtrent het ontwerp kenbaar kunnen maken bij de gemeenteraad van 's-Hertogenbosch.

De terinzagelegging is bekendgemaakt in de Staatscourant d.d. 16 september 2011 en de Bossche Omroep d.d. 18 september 2011.

### **II. De ingediende zienswijzen/ontvankelijkheid**

De volgende zienswijzen zijn ingediend:

1. Werkgroep Groen en Spelen van het Onafhankelijk Buurtplatform Boschveld, 's-Gravesandestraat 13, 5223 BR 's-Hertogenbosch
2. H. de Jongh advies, Jan Steenstraat 23, 5143 GP Waalwijk, namens Rüttchen Onroerend Goed B.V. en Rüttchen Den Bosch B.V., laatste gevestigd Zandzuigerstraat 13 's-Hertogenbosch)
3. drs. H.E. Winkelman juridisch adviesbureau b.v., Postbus 307, 5240 AH Rosmalen, namens Van den Bouwhuijsen Holding BV, de Stichting Administratiekantoor van den Bouwhuijsen Holding BV, allen gevestigd Zandzuigerstraat 15 's-Hertogenbosch en de heer F.J.W.M. van den Bouwhuijsen, wonende Aloysiuslaan 1 te Vught, de heer W.J.M.J. van den Bouwhuijsen, wonende Constantijnlaan 3 te Vught, mevr. I.L.C.M. van den Bouwhuijsen-Roosen wonende Prins Bernhardstraat 17 te 's-Hertogenbosch en de heer M.P.A.J. van den Bouwhuijsen wonende Paradijsstraatje 10 te 's-Hertogenbosch
4. ProRail, Postbus 2038, 3500 GA Utrecht
5. Stichting Boom en Bosch, Pieter Breugelstraat 17, 5213 BL 's-Hertogenbosch
6. Onafhankelijk Buurtplatform Boschveld, 's-Gravesandestraat 13, 5223 BR 's-Hertogenbosch
7. Bewonersvereniging Veemarktkwartier, p.a. Parallelweg 16, 5223 AK 's-Hertogenbosch

De termijn van terinzagelegging eindigt op zondag 30 oktober 2011. Op grond van de Algemene termijnenwet wordt een in de wet gestelde termijn die op een zondag of algemeen erkende feestdag eindigt, verlengd tot en met de eerstvolgende dag die niet een zaterdag, zondag of algemeen erkende feestdag is. Dit betekent in dit geval dat de termijn wordt verlengd tot en met maandag 31 oktober 2011.

De zienswijzen betreffen schriftelijke zienswijzen die binnen de termijn zijn ontvangen c.q. verzonden. De zienswijzen zijn daarom ontvankelijk en in behandeling genomen.

### **III. Samenvatting ingekomen zienswijzen en beoordeling zienswijzen**

Hieronder is een samenvatting van de schriftelijke zienswijzen opgenomen. De zienswijzen zijn daarbij van commentaar voorzien.

Voor de volledigheid wordt hierbij vermeld, dat de volledige schriftelijke zienswijze, zoals deze is ingediend, is betrokken bij de opstelling van het commentaar en de betreffende zienswijze, zoals deze is ingediend, volledig ter inzage ligt in het kader van de (verdere) besluitvorming.

Ingekomen zienswijzen

a.,b.,c... : samenvatting zienswijzen

• : commentaar

### 1. Schriftelijke reactie d.d. 18 oktober 2011

- a. Reclamant is in principe tegen het kappen van bomen in Boschveld en staat ervoor dat er zoveel mogelijk bomen gehandhaafd blijven. Reclamant acht het onaanvaardbaar dat er 41 bomen moeten wijken voor het bestemmingsplan, zoals in de bomeneffectrapportage is aangegeven. Reclamant wijst daarbij op de bomenwaarderingskaart van het wijkplan Boschveld. Reclamant stelt dat een zeer zorgvuldige afweging moet plaatsvinden en dat de aanwezigheid van zoveel beeldbepalende oude gezonde structuurbomen leidend moet zijn bij de definitieve tracékeuze.
- *De gemeenteraad heeft al in 2004 een besluit genomen over de tracékeuze voor het noordelijk deel van de Parallelweg. Hierbij is gekozen voor een tracé dat zoveel mogelijk oostelijk van het EKP is gelegen en gebundeld wordt met de railinfrastructuur. Deze tracékeuze is ingegeven door bundeling van verkeersstromen (bundeling geluidhinder) en het voorkomen van ruimte verknippen. Ook heeft de gemeenteraad besloten om het tracé van de Magistratenlaan door te zetten. Deze twee uitgangspunten zijn bepalend voor het al of niet verplaatsen en kappen van bomen in het tracé van de Parallelweg 2<sup>e</sup> fase. Gemeente hanteert daarbij het uitgangspunt dat gestreefd wordt naar het inpassen van zo veel mogelijk van de bestaande bomen. Dit is ook verwoord in de Bomen Effect Rapportage (BER). De keuze voor bundeling van infrastructuur (om het tracé zo dicht mogelijk tegen het spoor aan te leggen) is gunstig voor het leefklimaat. Daarnaast is het gekozen principe gunstig voor het behoud van de zeer waardevolle bomen. De bomenwaarderingskaart van het wijkplan Boschveld kent het onderscheid in zeer waardevolle, waardevolle en minder waardevolle bomen. Op deze bomenwaarderingskaart zijn de bomen ten westen van de bestaande Parallelweg als zeer waardevol weergegeven. Het Bomenbeleidsplan benoemt de bomen langs de bestaande Parallelweg als hoofdstructuur. Het voorlopig ontwerp (VO) van de Parallelweg 2<sup>e</sup> fase laat alle zeer waardevolle bomen langs de bestaande Parallelweg intact.*



- b. Reclamant wijst erop dat zowel de projectleider als de burgemeester heeft bevestigd dat de 9 bomen in het gras van de Parallelweg (hoek Chr. Huygensweg) kunnen blijven staan. Dit in tegenstelling tot de BER waar de bomen als 'niet te handhaven' worden benoemd.
- *Gelet op het hiervoor genoemde onder a. bevestigen wij dat de betreffende negen bomen in het gras van de Parallelweg kunnen blijven staan. Aan de hand van de resultaten van de BER is gekeken naar de mogelijkheden om zoveel mogelijk bestaande bomen te behouden. Dit is*

*meegenomen in het verdere proces van ontwerpen. Dit heeft geleid tot een voorlopig ontwerp (VO). Uit dit VO blijkt dat de betreffende bomen kunnen worden ingepast.*

- c. Reclamant meent dat het voor een transparante planprocedure noodzakelijk is dat gemeente nu al op kaart helder weergeeft welk tracé wordt aangehouden en welke bomen moeten sneuvelen. Bovendien vindt reclamant dat op de kaart ook al zou moeten staan waar de nieuwe bomen aan weerszijden van de weg komen te staan.
- *Gemeente is na de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan verder gegaan met het ontwerpen van de Parallelweg 2<sup>e</sup> fase. Het ontwerp wordt echter niet op de verbeelding (plankaart) van het bestemmingsplan opgenomen. Ook komt niet op de verbeelding van het bestemmingsplan te staan waar de nieuwe bomen komen. De verbeelding van het bestemmingsplan legt geen ontwerp vast, maar bestemmingen van gronden. Gemeente heeft wel toegezegd dat er een tekening komt over de toekomstige structuur van de bomen bij de vaststelling van het bestemmingsplan. Het voorlopig ontwerp (VO) van de weg met de toekomstige structuur van de bomen is weergegeven op de 'Presentatietekening Parallelweg', die als bijlage bij de toelichting van het bestemmingsplan is opgenomen.*
- d. Reclamant meent dat de categorie 'mogelijk te handhaven' uit de BER erg onduidelijk is. Het uitgangspunt dat maximaal 17 bomen voor het traject Parallelweg gekapt of verplant mogen worden komt voor reclamant uit de lucht vallen. Hij constateert bovendien dat dit aantal niet wordt gehaald als er ook bomen uit de categorie 'mogelijk te handhaven' verwijderd worden.
- *Gemeente geeft aan dat er eerst gewerkt is met een algemene bomeninventarisatie. Deze inventarisatie is vervolgens verwerkt in een (concept) Bomen Effect Rapportage. In de toelichting van het bestemmingsplan is uitsluitend een (voorlopige) conclusie daarvan verwerkt. De uiteindelijke Bomen Effect Rapportage wordt mede naar aanleiding van deze reactie toegevoegd aan het vast te stellen bestemmingsplan.*  
*Het uitgangspunt "... dat maximaal 17 bomen voor het traject Parallelweg gekapt of verplant mogen worden" stond in de conceptversie van de bomeneffectrapportage en gold slechts voor een deel van het projectgebied, te weten langs de Parallelweg. Dit uitgangspunt is in de aangepaste versie van de bomeneffectrapportage verlaten. Het is vervangen door het volgende uitgangspunt: "Onderdeel van het project is het aanleggen van een nieuwe boomstructuur die aansluit op de bestaande boomstructuur. Het streven hierbij is het inpassen van zo veel mogelijk van de bestaande bomen".*  
*De planuitwerking van de Parallelweg 2<sup>e</sup> fase bevindt zich in een stadium dat nog niet exact aangegeven kan worden welke bomen uiteindelijk gekapt moeten worden, welke verplaatst kunnen worden en welke behouden kunnen blijven. Die duidelijkheid is er pas indien de bestektekeningen van de Parallelweg gereed zijn en de Bomen Effect Rapportage uitgewerkt kan worden in een Bomen Effect Analyse. De aannemer die het project gaat uitvoeren, krijgt de opdracht om deze Bomen Effect Analyse te maken. De aannemer dient de Bomen Effect Analyse vervolgens ter toetsing aan de gemeente voor te leggen.*
- e. Reclamant spreekt waardering uit dat gemeente een gedegen onderzoek laat doen door een deskundige, maar vindt het ook logisch dat gemeente iets met de conclusies doet. Enerzijds door compensatie van de bomen door de volledige monetaire boomwaarde te compenseren. Reclamant wil graag overleg over de terug te plaatsen bomen. Anderzijds door de beheeradviezen van de BER om te zetten in acties. Hij vraagt of en wanneer de maatregelen genomen worden. Reclamant stelt daarbij dat gelet op de urgentie voor de gezondheid, het uiterlijk en de stabiliteit van de bomen hiervoor op korte termijn budget vrijgemaakt moet worden. Hij heeft niet de indruk dat gemeente hiermee bezig gaat.

- *Gemeente heeft op 9 december 2011 overleg gevoerd met reclamanten die een zienswijze hebben ingediend op het onderdeel bomen. In dit overleg is aan de hand van een tekening het (concept)ontwerp van het tracé van de Parallelweg en de positie van de bomen nagelopen.*

*Uit dit overleg zijn de volgende afspraken vastgelegd die wij hier nogmaals bevestigen:*

- *er wordt gekeken naar conditionering van de bestaande bomen; inmiddels is in het voorjaar van 2012 de uitvoering van de conditionering van de bestaande bomen ter hand genomen;*
- *er zal nog overleg plaatsvinden over de te verplaatsen bomen; dit zal direct plaats vinden nadat de gekozen aannemer de Bomen Effect Analyse heeft opgesteld maar in elk geval voor de start van de werkzaamheden;*
- *de ontwerptekening wordt verder opgewerkt; de ontwerptekening is inmiddels verder opgewerkt en is ter informatie als bijlage bij de toelichting van het bestemmingsplan gevoegd;*
- *gemeente streeft ernaar om zoveel mogelijk bomen te handhaven (niet tot elke prijs);*
- *gemeente zal niet "kinderachtig zijn" met de te compenseren bomen;*
- *we gaan van Bomen Effect Rapportage naar Bomen Effect Analyse tussen vaststelling bestemmingsplan en uitvoering van het project Parallelweg;*
- *er komt een tekening bij de vaststelling van het bestemmingsplan over de toekomstige structuur van de bomen; de toelichting van het vast te stellen bestemmingsplan bevat de tekening van het voorlopig ontwerp (VO) inclusief de toekomstige structuur van de bomen;*
- *partijen spreken af om over dit en andere onderwerpen goed met elkaar te communiceren.*

Conclusie: de zienswijze van reclamant is deels gegrond. Naar aanleiding van deze reactie is de Bomen Effect Rapportage als bijlage bij de toelichting van het bestemmingsplan gevoegd. Bovendien is het voorlopig ontwerp (VO) van de Parallelweg 2<sup>e</sup> fase als bijlage (presentatietekening Parallelweg) bij de toelichting van het bestemmingsplan gevoegd. Hierop is ook de mogelijke toekomstige structuur van de bomen te zien. Ten slotte zijn er aanvullende afspraken gemaakt op het gebied van communicatie over het proces rondom de inpassing van bomen. Deze afspraken hebben verder niet geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan.

## **2. Schriftelijke reactie d.d. 28 oktober 2011**

- a. Reclamant betoogt dat hij rechtstreeks in zijn belang wordt getroffen, doordat een deel van zijn in eigendom toebehorende gronden alsmede een gehuurd bedrijfspand (dat dient te worden gesaneerd) de bestemming 'Verkeer' heeft in het ontwerpbestemmingsplan. Reclamant licht toe dat hij zich bereid heeft getoond geen gebruik te maken van een verleende vergunning voor de bouw van een showroom met als doel te komen tot afstemming van de situering van de showroom op het tracé van de Parallelweg. Reclamant legt uit dat hij zich genoodzaakt voelt zich tegen het bestemmingsplan te verzetten, omdat er uit het overleg tussen reclamant en gemeente nog geen voor beide partijen aanvaardbare oplossing is. Reclamant meent dat het bestemmingsplan een onevenredige inbreuk maakt op zijn bedrijfsbelangen.
- *Gemeente heeft altijd gestreefd naar het tijdig - vóór vaststelling van het bestemmingsplan - overeenstemming bereiken met grondeigenaren over de eigendomsoverdracht aan de gemeente van de voor de nieuwe infrastructuur benodigde gronden. Op 15 maart 2012 is gemeente met*

*reclamant tot mondelinge overeenstemming gekomen over de aankoop van de te verwerven grond van reclamant. Over de verwerving van het door reclamant gehuurde bedrijfspand vindt overleg met de eigenaar van het bedrijfspand plaats. Reclamant is geïnformeerd over de gevolgen voor zijn bedrijfsvoering. Er zijn daarbij afspraken gemaakt tot wanneer hij het betreffende bedrijfspand kan gebruiken. Doelstelling van reclamant is overigens dat op 1 januari 2014 vervangende nieuwbouw gereed is op het eigendom van reclamant. De overeenkomst tot aankoop van de gronden van reclamant wordt naar verwachting nog voor vaststelling van het bestemmingsplan gesloten. Daarvoor wordt een formele aanbieding uitgebracht in mei 2012. Gemeente benadrukt dat ruim voor het vaststellen van het bestemmingsplan in de minnelijke sfeer is onderhandeld. Deze onderhandelingen worden ook tijdens een eventuele onteigeningsprocedure voortgezet.*

- b. Reclamant verwijst naar zijn inspraakreactie naar het onderdeel archeologisch onderzoek. Reclamant vindt het (nog steeds) niet duidelijk of het besluit dat een archeologisch vervolgonderzoek niet nodig is door het bevoegd gezag dan wel een niet bevoegd iemand/instantie is genomen. Daarnaast vindt reclamant het merkwaardig dat de conclusie is gebaseerd is op een eigen bevinding en niet op een onafhankelijk deskundigenrapport waaruit een andere conclusie blijkt. Hij stelt bovendien dat verwezen wordt naar een beoordeling d.d. 20 juli 2010 die niet als bijlage is toegevoegd en dus niet kan worden beoordeeld.
- *Artikel 38a Monumentenwet bepaalt dat de gemeenteraad bij de vaststelling van het bestemmingsplan rekening houdt met de in de grond aanwezige en te verwachten monumenten. Voor dit bestemmingsplan Parallelweg 2<sup>e</sup> fase is een archeologisch onderzoek in de vorm van een bureauonderzoek gedaan door Oranjewoud. Zoals al aangegeven in het eindverslag inspraak en vooroverleg is de conclusie (dat een archeologisch vervolgonderzoek in de vorm van een inventariserend veldonderzoek niet nodig is) gebaseerd op de resultaten van dat bureauonderzoek van Oranjewoud. Het (selectie)advies van het rapport is om het plangebied vrij te geven wat betreft archeologie. Uit de tekst van de conclusies en aanbevelingen in paragraaf 5.1 en 5.2 van het rapport blijkt duidelijk dat Oranjewoud op eigen inzicht tot de conclusie komt dat geen vervolgonderzoek noodzakelijk is. Dit selectieadvies is gegeven op basis van archeologisch-inhoudelijke argumenten (conform de Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie (KNA)) en wordt ondersteund door de afdeling Bouwhistorie, Archeologie en Monumentenzorg van de gemeente. Gemeente zal echter nooit invloed uitoefenen op de bevindingen en/of de conclusie van een onderzoeksbureau. Indien gemeente zich kan vinden in de bevindingen / conclusie wordt deze overgenomen. Indien gemeente reden ziet om de bevindingen en/of de getrokken conclusie in twijfel te trekken, wijkt zij daar - beredeneerd - van af. In onderhavig geval heeft gemeente de conclusie van het onderzoeksbureau overgenomen om geen vervolgonderzoek te laten uitvoeren. Dit is vastgelegd in een "selectiebesluit". Dit selectiebesluit is geen besluit in de zin van de Algemene wet bestuursrecht en dus ook geen apart besluit van het college van burgemeester en wethouders, maar maakt onderdeel uit van de belangenafweging van het bestemmingsplan op grond van artikel 38a Monumentenwet. Dit selectiebesluit is als bijlage bij het (ontwerp)bestemmingsplan opgenomen, achter het archeologisch bureauonderzoek. De beoordeling van 20 juli 2010 betreft een beoordeling van de conceptversie van het rapport. Die beoordeling is vervolgens verwerkt in de eindversie van het rapport. De eindbeoordeling is het selectiebesluit.*
- c. Reclamant stelt dat een deel van het plangebied is gelegen binnen de Ecologische Hoofdstructuur en dat in strijd gehandeld wordt met de Verordening Ruimte. Reclamant stelt dat in het bestemmingsplan een zoekgebied van 50 meter breed dient te worden opgenomen. Dit is

een bindend voorschrift. Het bestemmingsplan gaat uit van een zone van minder dan 50 meter. Reclamant stelt dat de provincie hier ook op heeft gewezen.

- *Gemeente is van mening dat de door reclamant aangehaalde regeling niet strekt ter bescherming van zijn belangen. Wij vinden overigens dat met de aanduidingen 'water' en 'ecologische verbindingzone' wordt voldaan aan de Verordening Ruimte.*

*Zoals in het gemeentelijk commentaar op de inspraakreactie van reclamant al is verwoord, is de Dieze inderdaad aangemerkt als Ecologische Hoofdstructuur (EHS), en als zoekgebied voor een Ecologische Verbindingzone (EVZ).*

*Volgens de Verordening Ruimte strekt een bestemmingsplan dat is gelegen in de ecologische hoofdstructuur tot het behoud, herstel of de duurzame ontwikkeling van de ecologische waarden en kenmerken van het gebied en stelt het regels ter bescherming van de ecologische waarden en kenmerken van het gebied en houdt daarbij rekening met de overige aanwezige waarden en kenmerken. De aanleg van de Parallelweg leidt echter niet tot ruimtebeslag binnen de als EHS aangemerkte ruimte van de Dieze. De brug van de Parallelweg gaat namelijk over de als EHS aangemerkte ruimte heen. In de regels van dit bestemmingsplan is dit opgenomen in de bestemmingsomschrijving voor de gronden met de aanduiding 'water' die tevens zijn bestemd voor behoud, herstel en/of duurzame ontwikkeling van natuurwaarden.*

*Op basis van het provinciaal beleid dient in een bestemmingsplan dat is gelegen binnen bestaand stedelijk gebied een zoekgebied ecologische verbindingzone te worden opgenomen van 50 meter breed. Om invulling te kunnen geven aan het zoekgebied voor een ecologische verbindingzone (EVZ) is bekeken in hoeverre de oevers van de Dieze geschikt zijn voor de aanleg van een EVZ. De noordelijke oever leent zich hiervoor het beste. Daar is de meeste ruimte. Daarbij is de zuidelijke oever minder kansrijk vanwege het stedelijker karakter. Onder de brug is ruimte om een ecologische verbindingzone aan te leggen van maximaal 30 meter breed. De pijlers van de brug komen buiten de zone te staan. Bovendien wordt een glooiend talud aangebracht onder de brug. In het kader van de concrete uitwerking van de inrichting van de oeverzone wordt verder bekeken welke beplanting kan worden aangebracht ter bevordering van de ecologische verbindingzone. In het bestemmingsplan is daarom de aanduiding 'ecologische verbindingzone' met een breedte van 30 meter opgenomen ter plaatse van de noordelijke oever van de Dieze. Deze aanpak sluit aan bij reeds gerealiseerde delen van de ecologische verbindingzone in de Stadsdommel waar eveneens is gekozen om de droge (moerasachtige) verbinding te realiseren aan één zijde van het water. Om geheel invulling te geven aan het zoekgebied voor een ecologische verbindingzone van minimaal 50 meter is daarnaast de gehele Dieze door middel van de aanduiding 'water' aangewezen als zoekgebied voor ecologische verbindingzone. De breedte van de Dieze ter hoogte van het plangebied is circa 85 meter. Hiermee is dus ruim voldaan aan het zoekgebied van minimaal 50 meter.*

*Provincie Noord-Brabant constateerde in haar vooroverlegreactie weliswaar strijd met de Verordening ruimte, maar op een ander onderdeel. Het ging daarbij niet om het zoekgebied ecologische verbindingzone maar om het zoekgebied voor behoud en herstel van watersystemen. Dit laatstgenoemde was niet voldoende vertaald in het bestemmingsplan. Het ontwerpbestemmingsplan is hier toen op aangepast. Vervolgens is de kennisgeving van het ontwerpbestemmingsplan in het kader van artikel 3.8 lid 1 sub b aan de provincie gestuurd. De provincie heeft geen gebruik gemaakt van de mogelijkheid tot het indienen van een zienswijze.*

- d. Reclamant vindt het merkwaardig dat de vastgoedkosten uitgaan van een raming. Reclamant vraagt op welke manier zijn belangen zijn meegenomen. Reclamant stelt daarbij dat niet alleen een deel van het eigendom van reclamant in het geding is, maar dat tevens sprake is van een

huurovereenkomst van het gebouw dat gesloopt dient te worden (koop breekt geen huur). Reclamant vindt dat deze benadering een te vrijblijvend karakter heeft. Net als bij de gereserveerde bijdrage van de provincie.

- *Gemeente heeft met reclamant ook afspraken gemaakt over het beëindigen van de huurovereenkomst. Zie het gemeentelijk commentaar onder reactie 2 a. Dit is meegenomen in de onderhandelingen en de uiteindelijke aanbieding tot grondverwerving. Aangezien een deel van de grondverwervingen nog moet plaatsvinden, wordt volstaan met kostenramingen voor de grondverwerving op basis van volledige schadeloosstelling op onteigeningsbasis (vermogensschade, inkomensschade en bijkomende schade). De werkelijke aankoopprijs wordt immers pas bij de daadwerkelijke aankoop dan wel bij de onteigening definitief bepaald. De gereserveerde bijdrage is door Provincie Staten van de provincie Noord-Brabant toegezegd bij beschikking van 31 maart 2010. Gemeente mag uitgaan van deze toezegging die bij beschikking is gedaan. De financiële haalbaarheid van het bestemmingsplan is daarmee voldoende aangetoond.*
- e. Reclamant stelt dat het bestemmingsplan de schijn van gelegenheidsplanologie heeft, nu duidelijk blijkt dat de 2e fase feitelijk een tussenmodel is, dat vooruit loopt op de beoogde definitieve oplossing (3e fase). Deze aanpak acht reclamant in strijd met een goede ruimtelijke ordening, gezien de aanwezige bedrijfsbelangen van reclamant.
- *Het beleid voor de toekomstige verkeersinfrastructuur voor de stad (zoals opgenomen in de Koersnota Hoofdinfrastructuur) is gericht op de doortrekking van de Parallelweg naar de Hambakenweg als eindbeeld (realisatie na 2020). Een integraal beleidskader als de Koersnota Hoofdinfrastructuur beperkt juist het gevaar van gelegenheidsplanologie of ad-hoc planvorming. Wel hebben burgemeester en wethouders op 6 juli 2010 besloten het project doortrekking Parallelweg te faseren: de 2<sup>e</sup> fase tot aan Zandzuigerstraat en de 3<sup>e</sup> fase tot aan Hambakenweg. De reden om het totale project Parallelweg/Vogelstraat te faseren is dat de 3e fase voorlopig nog niet kan worden uitgevoerd, terwijl er wel een noodzaak bestaat om op korte termijn te starten met de aanleg van de 2e fase Parallelweg. De 2e fase heeft als doel om als doorstroomas de traverse door de binnenstad te verlichten, waardoor de leefbaarheid en bereikbaarheid van de binnenstad verbetert. Daarnaast dient de 2e fase om de verschillende huidige en toekomstige functies ten westen van het spoor te ontsluiten. Het project van de 2<sup>e</sup> fase is uit oogpunt van een goede ruimtelijke ordening aanvaardbaar. De Parallelweg 2<sup>e</sup> fase heeft een zelfstandig karakter. De aanleg van de 2<sup>e</sup> fase biedt ruimte voor de toekomstige aanleg van de 3<sup>e</sup> fase, maar is ook aanvaardbaar zonder de aanleg van de 3<sup>e</sup> fase. Voor de 3e fase (Zandzuigerstraat-Hambakenweg) geldt dat uit modelstudies is gebleken dat uitvoering ervan weliswaar nuttig is, maar op dit moment niet noodzakelijk. Dat komt omdat met de aanleg van deze 3e fase geen bestaande knelpunten worden opgelost op het gebied van leefbaarheid en bereikbaarheid. Op dit moment worden namelijk geen nieuwe (ruimtelijke) ontwikkelingen gefaciliteerd. Tevens ontbreken op dit moment concrete herinrichtingsplannen voor de bestaande infrastructuur (Orthenseweg). Voor de aanleg van de Parallelweg 3e fase en de ongelijkvloerse aansluiting met de Zandzuigerstraat moeten nog veel gronden verworven worden. Bovendien is nog veel tijd gemoeid met de uitwerking van het ontwerp, het verkrijgen van (externe) financiering van de 3e fase Parallelweg, eventuele onderhandelingen en ruimtelijke procedures.*
- f. Reclamant vindt de wijze van ontsluiting van zijn bedrijf onvoldoende geborgd. Hij stelt dat het ontwerp van de beoogde infrastructuur hierin inzicht kan bieden. Volgens reclamant dient dit onvoldoende rechtszekerheid, omdat het geen bindend karakter heeft. En omdat de vormgeving



en uitwerking nog onvoldoende concreet is. Zo is er bijvoorbeeld onduidelijkheid over bochtstralen en opstelplaatsen voor vrachtverkeer.

- *De ontsluiting van het bedrijf van reclamant is gewaarborgd door de ligging aan de nieuwe openbare wegenstructuur. Naar aanleiding van deze reactie heeft gemeente het initiatief genomen om verder in overleg te treden met reclamant. Wij hebben een voorstel gedaan over de verdere uitwerking en detaillering. Dit is meegenomen in het verder ontwerpen van de weg. Reclamant en gemeente hebben daarnaast ook afspraken over de bereikbaarheid (inclusief de tijdelijke bereikbaarheid tijdens de aanleg van de weg) gemaakt. Onderdeel van die afspraken is dat de bereikbaarheid van het bedrijf van reclamant tijdens de bouw in het programma van eisen wordt opgelegd aan de aannemer. Overleg over de wijze waarop dient tussen aannemer en reclamant plaats te vinden.*
- g. Reclamant wijst erop dat het van belang is dat het zicht op de showroom in de toekomst wordt veilig gesteld. Hij stelt dat voor de hand ligt dat bij het kappen van bomen de bedrijfsbelangen van reclamant worden meegewogen en meegenomen.
- *In het kader van de Bomen Effect Rapportage is rekening gehouden met de aanleg van de Parallelweg 2<sup>e</sup> fase. Bij het uiteindelijk vast te stellen groencompensatieplan wordt ook rekening gehouden met de toekomstige ontwikkeling van de 3<sup>e</sup> fase van de Parallelweg (in die zin dat geen bomen worden gepland op gronden die nodig zijn voor de mogelijke 3<sup>e</sup> fase), maar ook met de belangen van reclamant in de vorm van zijn bestaande bedrijf en de toekomstige bebouwing. Reclamant en gemeente hebben overeenstemming over het bomenplan, welke is opgenomen op de inrichtingstekening die als bijlage bij de toelichting van het bestemmingsplan wordt gevoegd.*
- h. Reclamant constateert dat het plan geen inzicht biedt in de wijze waarop het gebruik van gehuurde bedrijfspand (dat voor het bestemmingsplan gesaneerd dient te worden) wordt gecompenseerd. Hij wijst daarbij op dat het feit, dat gemeente en reclamant in overleg hierover zijn, hier niets aan af doet. Reclamant stelt dat de directe belangen binnen het plangebied niet of tenminste onvoldoende geborgd worden als niet op minnelijke wijze tot een afdoende oplossing wordt gekomen.
- *Zie het gemeentelijk commentaar onder reactie 2d. Gemeente en reclamant zijn tot overeenstemming op dit onderdeel gekomen.*

Conclusie: de zienswijze van reclamant is deels gegrond. Er worden (privaatrechtelijk) aanvullende afspraken gemaakt met reclamant op het gebied van grondverkoop, ontsluiting en bereikbaarheid bedrijf. Deze afspraken hebben echter niet geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan. Voor het overige is de zienswijze ongegrond.

### **3. Schriftelijke reactie d.d. 28 oktober 2011**

- a. Reclamanten verwijzen naar hun eerdere inspraakreactie, waarvan de inhoud als integraal herhaald en ingelast dient te worden beschouwd.
  - *Voor kennisgeving aangenomen. Voor het gemeentelijk commentaar op deze inspraakreactie verwijzen wij naar het eindverslag inspraak en vooroverleg.*
- b. Reclamanten verwijzen naar het inspraakverslag waarin staat dat een aanbieding wordt gedaan voor hetgeen noodzakelijk is voor de realisatie van de 2<sup>e</sup> fase, gebaseerd op de Onteigeningswet en de daarbij behorende jurisprudentie. Zij merken op dat onderhandelingen met alleen de basis van de Onteigeningswet iets anders is dan het pogen om via minnelijk overleg tot overeenstemming te komen. Dit laatstgenoemde zou volgens het inspraakverslag wel worden overwogen bij de verwerving van het totale eigendom van reclamanten.

- *Gemeente bevestigt dat het verkrijgen van overeenstemming via minnelijk overleg uitdrukkelijk de voorkeur heeft. Dit is ook altijd uitgangspunt geweest voor de gesprekken met reclamant. Daarnaast moet gemeente voor de voor de Parallelweg 2e fase noodzakelijke gronden ook rekening houden met eventuele onteigening, indien overeenstemming niet op minnelijke wijze wordt bereikt. Uitgangspunt is dus minnelijke verwerving. Gemeente doet een aanbieding voor hetgeen noodzakelijk te verwerven is voor de realisatie van de Parallelweg 2e fase. De onderbouwing van de aanbieding is gebaseerd op de Onteigeningswet en bijbehorende jurisprudentie. Subsidiair wordt daarbij gesproken over de aankoop van het geheel. In beide gevallen geldt de nadrukkelijke kanttekening dat de onderhandelingen plaatsvinden onder het voorbehoud van instemming van het college van Burgemeesters en Wethouders met het onderhandelingsresultaat.*
- c. Reclamanten verwijzen naar eerder gevoerd overleg en geven aan dat er nog geen sprake is van een concrete aanbieding van een deel van het eigendom nodig voor de 2e fase, dan wel van het gehele eigendom. Voor reclamanten reden om opnieuw aandacht voor hun belangen te vragen.
  - *Gemeente heeft in mei 2012 een concrete aanbieding gedaan in het kader van een eventuele onteigening. Uitgangspunt blijft echter minnelijke verwerving. Dit betekent dat de onderhandelingen nadrukkelijk worden voortgezet ook tijdens een eventuele onteigeningsprocedure. In het kader van de administratieve onteigeningsprocedure (noodzaak - toets) is het van belang dat voorafgaand aan het verzoek tot onteigening voldoende minnelijk is onderhandeld. Hiertoe toetst de rechter in ieder geval of een formele bieding voor het te onteigenen deel is uitgebracht.*
- d. Reclamanten verzoeken een exemplaar van het raadsvoorstel reg. nr. 04.1165 toe te zenden.
  - *Op hun verzoek hebben wij een exemplaar van het raadsvoorstel reg. nr. 04.1165 op 8 november 2011 aan reclamanten toegestuurd.*
- e. Reclamanten kunnen zich voorstellen dat de gemeente een aanpassing van de wegenstructuur c.q. het treffen van verkeersmaatregelen noodzakelijk acht om congestieproblemen in de binnenstad te voorkomen. Zij vragen zich af of een goede ruimtelijke ordening het nu gekozen tracé rechtvaardigt. En of de voorgestelde gefaseerde aanleg noodzakelijk c.q. aanvaardbaar is.
  - *In 2004 hebben wij een variantenstudie gedaan (rapport "tracékeuze doorgetrokken Parallelweg", gemeente 's-Hertogenbosch). In de variantenstudie zijn 3 varianten vergeleken op de volgende onderdelen: stedenbouw, verkeer en leefbaarheid, economisch, financieel en haalbaarheid/draagvlak. Op basis daarvan heeft de gemeenteraad besloten om de Parallelweg aan te leggen en de weg- en spoorinfra zoveel als mogelijk te bundelen. Op 6 juli 2010 heeft het college van burgemeester en wethouders besloten te starten met de aanleg van de Parallelweg 2<sup>e</sup> fase en aangegeven dat het beoogde eindbeeld na 2020 bestaat uit het tracé van de Parallelweg naar de Hambakenweg. De Parallelweg 2e fase heeft als doel om als doorstroomas de traverse door de binnenstad te verlichten, waardoor de leefbaarheid en bereikbaarheid van de binnenstad verbetert. Daarnaast dient de 2e fase om de verschillende huidige en toekomstige functies ten westen van het spoor te ontsluiten. Het project van de 2<sup>e</sup> fase is uit oogpunt van een goede ruimtelijke ordening aanvaardbaar. De Parallelweg 2e fase maakt een toekomstige doortrekking naar de Hambakenweg (3e fase) niet onmogelijk. Voor deze eventuele 3e fase dient nader onderzoek te worden verricht naar noodzaak. Gemeente is op basis van deze afwegingen van mening dat er sprake is van een zorgvuldige afweging inzake ruimtelijke ordening en dat een gefaseerde aanleg aanvaardbaar is.*
- f. Reclamanten verwijzen naar de Ladder van Verdaas. Als uitgangspunt geldt dat aanpassing van bestaande wegenstructuur en aanleg nieuwe infrastructuur het laatste is wat wordt gedaan.

Reclamanten constateren dat dit uit de hem bekende stukken niet kan worden afgeleid. Wel verwijzen zij naar de raadsinformatiebrief waarin is vermeld dat het inzetten van alleen de eerste vijf treden onvoldoende is om de voorgenomen ambitie waar te kunnen maken. Reclamanten stellen echter dat niet gemotiveerd is waarop deze opvatting is gebaseerd.

- *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). Hiermee wordt veel geld geïnvesteerd in fietsmaatregelen om het fietsgebruik te verhogen;*
  - *uitwerkingsplan 'Verkeersmanagement' (2010). Hierin is aangegeven hoe de bestaande wegen beter benut kunnen worden om de bereikbaarheid van de belangrijkste werk- en bezoekslocaties in 's-Hertogenbosch te optimaliseren;*
  - *Uitwerkingsplan 'Openbaar Vervoer'. Hierin zijn meerdere assen aangewezen binnen 's-Hertogenbosch als doorstroommassen openbaar vervoer waarop het openbaar vervoer beter gefaciliteerd moet worden.*

*Daarnaast wordt op dit moment gewerkt aan het onderdeel parkeren en wordt samen met werkgevers gewerkt aan mobiliteitsmanagement.*

*De gemeenteraad heeft op 17 mei 2011 (reg.nr. 11.0187) besloten om als eindbeeld op de binnenstadsring een 30 km/uur regime in te voeren. Voorwaarde hierbij is echter wel dat het doorgaand verkeer in noord-zuid richting een alternatief heeft. De Parallelweg biedt dit alternatief. De Parallelweg 2<sup>e</sup> 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. Concreet vangt de doorstroomas Parallelweg 2e fase het verkeer op wat zich nu een weg baant door de binnenstad. Dit betekent dat de Parallelweg 2e fase een bijdrage levert aan de ambitie vanuit de Koersnota Hoofdinfrastructuur om het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer te stimuleren. Daarmee is de realisatie van de Parallelweg 2e fase een voorwaarde voor het behalen van deze ambitie vanuit de Koersnota Hoofdinfrastructuur en levert deze een bijdrage aan de bereikbaarheid van en leefbaarheid in de binnenstad van 's-Hertogenbosch.*

- g. Reclamanten merken op dat in het ontwerp van de Koersnota de reconstructie Parallelweg tot Zandzuigerstraat en het doortrekken Parallelweg tot A59 als sleutelprojecten zijn benoemd. Daarbij wijzen zij erop dat in het ontwerp Koersnota wordt geconstateerd dat het doortrekken van de Parallelweg tot aan de Zandzuigerstraat resulteert in een knelpunt op de Zandzuigerstraat tussen de Parallelweg en de Orthenseweg. Bovendien benoemen zij dat in het stuk staat dat het nieuwe deel van de Parallelweg tot de Zandzuigerstraat als 2x2 kan worden uitgevoerd, en dat het noordelijke deel betreft het doortrekken van de Parallelweg naar de A59. Gevraagd wordt wanneer de Koersnota is vastgesteld en als vastgesteld beleid kan worden gehanteerd. Reclamanten verwijzen naar het Uitwerkingsplan Koersnota Hoofdinfrastructuur, waarin staat dat de Parallelweg als één geheel dient te worden gezien. Zij melden in dat kader dat het Uitwerkingsplan ook bijzondere aandacht vraagt voor het kruispunt Rietveldenweg/Zandzuigerstraat.
- *Het ontwerp van de Koersnota Hoofdinfrastructuur dateert uit 2007. Hierin is de Parallelweg 2e fase opgenomen als sleutelproject voor de koers. Na dit ontwerp is er nog een*

*achtergrondrapportage van de Koersnota Hoofdinfrastructuur (2008) opgesteld als beantwoording van verschillende moties vanuit de gemeenteraad. Vervolgens is het Uitwerkingsplan Koersnota Hoofdinfrastructuur vastgesteld op 13 mei 2009 (reg.nr. 09.0340). Vervolgens zijn in 2010 en 2011, specifiek voor de Parallelweg, aanvullende verkeersberekeningen uitgevoerd in het kader van het bestemmingsplan Parallelweg 2e fase. Op 6 juli 2010 heeft het college van burgemeester en wethouders besloten dat de Parallelweg 3e fase (naar A59) vooralsnog niet wordt aangelegd. Bovendien is besloten dat de 2e fase in 2x1 rijstroken wordt aangelegd om doorgaand verkeer door 's-Hertogenbosch te voorkomen. Wanneer deze doorstroom as in 2x2 rijstroken wordt uitgevoerd bestaat namelijk het risico dat deze as gebruikt wordt voor doorgaand verkeer tussen A2 naar A59. Dit levert ca. 5.000 motorvoertuigen per etmaal extra op. Dit wordt voorkomen door te kiezen voor 2x1 rijstroken in combinatie met verkeermanagement maatregelen. Vanuit het Uitwerkingsplan verkeersmanagement (vastgesteld oktober 2010) worden aanvullende maatregelen uitgewerkt om de doorstroming op de Zandzuigerstraat te optimaliseren en toekomstige doorstromingsproblemen te voorkomen. Dit gebeurt door o.a. de instroom van verkeer naar de Parallelweg te beheersen. Tevens wordt het kruispunt Rietveldenweg-Zandzuigerstraat op dit moment onderzocht. De eventuele noodzakelijke kruispuntaanpassingen worden gerealiseerd in de periode 2012/2013.*

- h. Reclamanten zijn van mening dat hetgeen in een coalitieakkoord is vermeld, niet aangemerkt kan worden als een kenbare afweging van alle in geding zijnde (ruimtelijke) belangen. In het bijzonder merken reclamanten op dat het coalitieakkoord afwijkt van de Koersnota. Hierdoor zijn reclamanten van mening dat geen voldoende onderzoek is gedaan naar alle in het geding zijnde belangen. Zij menen dat de variantenstudie niet als deugdelijke en kenbare motivering ten grondslag kan liggen aan het bestemmingsplan.
- *Het coalitieakkoord kan als zodanig niet in de plaats komen van door de gemeenteraad vastgesteld beleid. In het coalitieakkoord zijn de afspraken vastgelegd welke coalitiepartijen met elkaar hebben gemaakt. Een onderdeel hiervan zijn afspraken op het gebied van de fasering de ontwikkeling van de Parallelweg. In het coalitie akkoord 2010-2014 is vastgelegd dat de doortrekking van de Parallelweg naar de Zandzuigerstraat tot stand moet komen en dat een verdere doortrekking naar de A59 (fase 3) pas aan de orde is als deze een substantiële bijdrage levert aan de doorstroming van het verkeer. De fasering van de Parallelweg wil overigens niet zeggen dat er een afwijking plaatsvindt van het vastgestelde beleid. Er vindt alleen een fasering plaats van het gehele project. De uitvoering van het project Parallelweg 2<sup>e</sup> fase past binnen het eerder genomen raadsbesluit van 21 december 2004 (reg.nr. 04.1165) om de Parallelweg te verlengen. De besluiten over fasering en inrichting zijn uitvoeringsbesluiten. De gemeenteraad is het bevoegd gezag om de uiteindelijke belangenafweging te doen en het bestemmingsplan vast te stellen. De raad is overigens ook bevoegd om nieuw beleid vast te stellen in afwijking van eerder door hem vastgesteld beleid. De gemeenteraad zal bij het vaststellen van het bestemmingsplan een keuze maken over het aantal rijstroken voor de Parallelweg 2<sup>e</sup> fase. De keuze van het tracé is gebaseerd op de variantenstudie uit 2004. Op basis daarvan heeft de gemeenteraad besloten om de Parallelweg 2e fase aan te leggen en de weg- en spoorinfra zoveel als mogelijk te bundelen. Zie het gemeentelijk commentaar onder reactie 3 e.*
- i. Reclamanten verzoeken om een exemplaar van het recente coalitieakkoord, en van andere documenten waarnaar wordt verwezen in de RIB toe te sturen, zoals de studie behorend bij collegebesluit 6 juli 2010 en behouden zich het recht voor hun zienswijze aan te vullen c.q. te wijzigen na ontvangst ervan.

- *Naar aanleiding van dit verzoek hebben wij op 8 november 2011 het coalitieakkoord 2010-2014 alsmede de variantenstudie (DHV) behorend bij collegebesluit van 6 juli 2010 toegestuurd.*
- j. Reclamanten vinden het onduidelijk waarop de uitgangspunten van de Parallelweg 2e fase (2x1 rijstroken) zijn gebaseerd, omdat ze afwijken van het vermelde in de ontwerp-Koersnota.
- *Een volledige inrichting van de Parallelweg/Magistratenlaan (inclusief 3e fase) als 2x2 doorstroomas verhoogt het risico op doorgaand verkeer door de stad (A2 – A59). Het gaat dan om circa 5.000 mvt/etmaal extra verkeer. Daarom wordt in het ontwerp uitgegaan van een basisprofiel van 2x1-rijstrook. Tevens is aangetoond dat een profiel met 2x1 rijstrook voldoende capaciteit heeft om het grootste deel van het doorgaande verkeer uit de binnenstad op te vangen. Laatstgenoemde sluit aan bij de ambities vanuit de Koersnota Hoofdinfrastructuur.*
- k. Reclamanten blijven van mening dat de verbinding tussen centrum(stations)gebied naar A59 nagestreefd moet worden. En dat dit in één en hetzelfde planologische besluit moet worden vastgelegd. Dit biedt voor reclamanten groot voordeel dat zij niet te maken krijgen met gefaseerde verwerving van eigendommen. Reclamanten zijn van mening dat een totale aankoop plaats moet vinden, waaraan zij bereid zijn mee te werken.
- *Gemeente bevestigt dat de verbinding naar de A59 op termijn nagestreefd wordt. Gemeente is het echter niet eens met reclamant dat de gehele verlengde Parallelweg (2<sup>e</sup> en 3<sup>e</sup> fase) in één planologisch besluit moet worden opgenomen. De Parallelweg 2<sup>e</sup> fase heeft zelfstandig bestaansrecht. De Parallelweg 2e fase heeft als doel om als doorstroomas de traverse door de binnenstad te verlichten, waardoor de leefbaarheid en bereikbaarheid van de binnenstad verbetert. Daarnaast dient de 2e fase om de verschillende huidige en toekomstige functies ten westen van het spoor te ontsluiten. Het project van de 2<sup>e</sup> fase is uit oogpunt van een goede ruimtelijke ordening aanvaardbaar. De noodzaak voor de 3e fase ontbreekt op dit moment nog. De 3e fase van de Parallelweg zal pas worden gerealiseerd na 2020. De planperiode waar een bestemmingsplan voor wordt opgesteld is 10 jaar.*  
*Gemeente is het niet eens dat een totale aankoop móet plaatsvinden. Het bestemmingsplan voorziet uitsluitend in de 2e fase van de Parallelweg, met een aansluiting op de Zandzuigerstraat. Aansluiting van de weg tot aan de A59 is pas in een later stadium voorzien. Gemeente benadrukt dat het aanbod voor de aankoop van de voor de Parallelweg 2<sup>e</sup> fase benodigde gronden voldoende ruimte biedt aan reclamant om zijn bedrijf op een goede manier te laten functioneren op de resterende gronden. Wel is gemeente met reclamant eens dat in dit geval totale aankoop wel moet worden overwogen. Indien de 3<sup>e</sup> fase op termijn kan worden gerealiseerd, zijn deze gronden inclusief de bebouwde gronden daarvoor nodig. Bovendien staan tegenover de kosten van aankoop van de gronden nog opbrengsten uit verhuur van de bestaande bedrijfspanden. Deze opbrengsten dekken naar verwachting ook de rentekosten van de gronden. In de onderhandeling over aankoop van gronden zijn dan ook twee voorstellen gedaan. Primair een voorstel tot aankoop van de voor de Parallelweg 2<sup>e</sup> fase benodigde gronden en subsidiair een voorstel tot aankoop voor het geheel.*
- l. Reclamanten stellen dat uit de RIB niet duidelijk blijkt op welke gronden de conclusie is gebaseerd dat het inzetten van de eerste vijf treden van de Ladder van Verdaas onvoldoende is om de ambitie waar te maken. Reclamanten maken daarbij onderscheid tussen ambitie en hetgeen in het kader van een goede ruimtelijke ordening noodzakelijk is. Ook vinden reclamanten niet duidelijk waarom wordt afgeweken van de uitgangspunten van de Koersnota.
- *Wij verwijzen hier naar het gemeentelijk standpunt onder reactie 3. f en g.*
- m. Reclamanten wijzen erop dat hij geen kennis heeft kunnen nemen van de modelstudies waarnaar het college verwijst. De conclusie uit deze modelstudies is dat de uitvoering van de 3e fase

- weliswaar nuttig, maar op dit moment niet noodzakelijk is. Reclamanten vragen hoe dit zich verhoudt met het gestelde in het Masterplan De Rietveld/ De Vutter/ Ertveld. Hierin staat dat niet alleen bij topevenementen, maar ook bij een goede bezetting van de hallen leidt tot filevorming.
- *Bij het eerder genoemde collegebesluit van 6 juli 2010 heeft de rapportage van de variantenstudie ter inzage gelegen. In dit rapport zijn de gedetailleerde gegevens opgenomen van de verschillende varianten. Voor de onderbouwing van het bestemmingsplan zijn eveneens verkeersberekeningen gemaakt ten behoeve van het ontwerp en de milieuonderzoeken. Deze berekeningen borduren voort op de genoemde rapportage. De congestie van verkeer bij de Brabanthallen houdt vooral verband met onvoldoende aanbod van parkeerplaatsen bij topevenementen. Dit vraagt om een afzonderlijke aanpak, waarbij niet wordt aangestuurd op de aanrijroute via Parallelweg. De gemeente implementeert momenteel een aanpak in het kader van Regelscenario Brabanthallen die de goede aanrijroutes stimuleert vanaf de A2 en A59. Zie ook het gemeentelijk commentaar onder 3 o. Een oplossing voor de parkeercapaciteit wordt opgesteld in het kader van de gebiedsvisie Industriehaven.*
  - n. Over het aanvullend verkeersonderzoek merken reclamanten op dat zij het onduidelijk vinden op welke wijze tot de berekende verkeersgeneratie is gekomen. Zij vinden het belangrijk dat bij de gemaakte kanttekening wordt opgemerkt dat het aantal voertuigbewegingen lager is dan het aantal op een piekmoment en hoger is dan op een gemiddelde doordeweeksedag mag worden verwacht. Zij wijzen erop dat voorbij wordt gegaan aan het vrachtverkeer naar de Rietvelden.
  - *De verkeersgeneratie wordt berekend met een statisch verkeersmodel. Het gebruikte verkeersmodel is het Verkeersmodel GGA regio 's-Hertogenbosch en is vastgesteld in het bestuurlijk overleg GGA 's-Hertogenbosch. Dit verkeersmodel is opgesteld in samenwerking met tien omliggende gemeenten, Rijkswaterstaat en provincie Noord-Brabant ter ondersteuning van het regionale verkeers- en vervoersbeleid. De verkeersgeneratie wordt bepaald door het aantal arbeidsplaatsen en inwoners per deelgebied in 's-Hertogenbosch. Dit verkeersmodel gaat uit van de huidige situatie en voorspelt de situatie in 2020. Voor de toekomst (2020) wordt uitgegaan van alle ruimtelijke ontwikkelingen zoals Willemspoort, Paleiskwartier en uitbreiding Brabanthallen. Het gaat hierbij om een gemiddelde werkdag. Hierbij wordt ook rekening gehouden met de onderverdeling van vervoerwijze in fiets-, auto- en vrachtverkeer. De kanttekening dat het aantal voertuigbewegingen hoger is dan op een gemiddelde doordeweeksedag (werkdag) verwijst naar het feit dat al rekening is gehouden met drukkere momenten van de Brabanthallen, op basis van ervaringsgegevens.*
  - o. Reclamanten vinden het onduidelijk welke regelscenario's op de piekmomenten van de Brabanthallen bedoeld worden. Daarbij menen zij dat duidelijk moet zijn hoe de voorgestelde maatregelen c.q. oplossingen juridisch worden geborgd. Tevens plaatsen reclamanten ernstige kanttekeningen tegen aannames van het verkeersonderzoek, te weten de bezetting van de Brabanthallen en de gebruikte aanrijroutes.
  - *Gemeente doelt op het Regelscenario Brabanthallen. Dit betreft een samenwerking tussen Rijkswaterstaat, Provincie Noord-Brabant, Brabanthallen en gemeente. Daarmee wordt getracht om het verkeer op piekmomenten te geleiden langs verschillende voorkeursroutes. Dit wordt gedaan door informatieverstrekking en geleiding van verkeer via dynamische routeinformatiepanelen op de snelwegen rondom 's-Hertogenbosch en de belangrijkste wegen (doorstroommassen) in 's-Hertogenbosch. Tevens worden verkeerslichten tijdelijk anders ingesteld om het piekverkeer naar de Brabanthallen beter te faciliteren. Een juridische borging van maatregelen en oplossingen is alleen dan aan de orde indien die maatregelen leiden tot een wijziging van bijvoorbeeld het planologische kader en/of het*

verkeersregime. De verkeersmaatregelen in het kader van het regelscenario leiden niet tot een wijziging waarvoor een herziening van een bestemmingsplan of een verkeersbesluit noodzakelijk is.

*Wat de aannames betreft. Het gaat hierbij om het verkeersbeeld op een gemiddelde werkdag. Met de verkeersproductie van de Brabanthallen is hier al rekening gehouden. Zie het gemeentelijk commentaar onder 3 n. De echte verkeerspieken van de Brabanthallen liggen niet op de gemiddelde werkdag, maar in de avonden en weekenden en zijn zeer divers in omvang.*

- p. Reclamanten merken op dat zij geen polemieken nastreven, maar voor hun belangen opkomen en daarbij de aandacht vestigen op naar hun mening geconstateerde gebreken in de besluitvorming en belangenafweging. Reclamanten verwijzen naar het SEO-onderzoek d.d. mei 2007. Reclamanten dringen erop aan om de verschillende alternatieven opnieuw onder de loupe te nemen. Hierbij dienen dan de ontwikkelingen in de directe omgeving van het centrumgebied (o.a. uitbreiding Brabanthallen) te worden betrokken. Een goede bereikbaarheid van de inwoners van het centrumgebied en de bedrijven is essentieel.
- *Gemeente heeft er begrip voor dat reclamanten opkomen voor hun belangen. Die belangen richten zich primair op het goed kunnen blijven uitvoeren van de bestaande bedrijfsactiviteiten op locatie. Nu die belangen geborgd zijn met een goede bereikbaarheid van de bedrijfslocatie, behoeft ons inziens hiervoor niet een volledig nieuw alternatievenonderzoek plaats te vinden.*
- q. Reclamanten zijn van mening dat niet kan worden volstaan met een algemene bestemmingsomschrijving omdat er maatwerk in een dicht bebouwde kom wordt nagestreefd. Zij dringen erop aan de regels aan te passen. Bovendien achten zij het onduidelijk hoe de juridische borging van de (verkeers)maatregelen is en of de maatregelen zijn uitgevoerd voordat het wegtracé in gebruik wordt genomen.
- *Gemeente is van mening dat een algemene verkeersbestemming volstaat. Het plangebied omvat het tracé van de rijbanen inclusief de fietspaden en berm. Het plangebied van het bestemmingsplan is op basis van het definitieve ontwerp voldoende begrensd (gemiddeld tot circa 2,5 meter vanaf de wegkant). Dit geeft voldoende inzicht tot waar de weg kan komen. De meeste wegen in 's-Hertogenbosch in andere bestemmingsplannen hebben een vergelijkbare bestemming 'Verkeer' zonder aanvullende regels. Verkeersmaatregelen horen niet in een bestemmingsplan thuis. Besluiten over verkeersmaatregelen worden op basis van verkeerswetgeving genomen. De borging van verkeersmaatregelen in dit project vindt plaats door het benoemen van de te nemen maatregelen in het raadsvoorstel.*
- r. Reclamanten merken op dat de nadere argumentatie over de positieve effecten op de binnenstadsring niet is aangetroffen in de plantoelichting. Bovendien merken zij op dat hij in de ontwerp-Koersnota geen opmerking hebben aangetroffen dat de Parallelweg 2e fase is aangewezen als doorstroomas.
- *Zoals uit de tabel in paragraaf 5.2 van het bestemmingsplan blijkt, neemt de intensiteit op de binnenstadsring af met circa 20-30% (Diezebrug afname ca. 23%, Koningsweg afname ca. 28%). De Parallelweg staat, als onderdeel van het doorstroommassenmodel, zowel in de Ontwerp Koersnota Hoofdinfrastuctuur (2007), de achtergrondrapportages (2008) als het Uitwerkingsplan Koersnota (2009) aangewezen als doorstroomas.*
- s. Reclamanten zijn het oneens met het standpunt van het college dat er geen noodzaak is tot heroverweging van het tracé. Zij wijzen daarbij ook op een aantal recessies. Volgens reclamanten leidt dit tot het bijstellen van diverse beleidsdoelstellingen.
- *Heroverweging in het kader van recessie is voor dit project niet aan de orde. Het project wordt beschouwd als een strategisch belangrijk project met positieve invloed op de ontwikkelingen in en*

*rondom de binnenstad zowel in de huidige situatie als in de toekomstige situatie. De recessie – voor zover die al invloed zou hebben op de omvang van de verkeersstromen - is hierop niet van invloed.*

- t. Reclamanten merken op dat in het Eindverslag inspraak geen aandacht is besteed aan de regels van artikel 4.2 van de Verordening Ruimte: bestemmingsplan is gelegen in EHS.
- *De Dieze is inderdaad gelegen in EHS, tevens zoekgebied voor ecologische verbindingszone en zoekgebied voor behoud en herstel watersystemen. Dit is ook verwerkt in het (ontwerp)bestemmingsplan. Zie het gemeentelijk commentaar onder reactie 2 c.*
- u. Reclamanten geven aan dat zij in de plantoelichting geen kenbare toetsing vindt aan het beleid van de Structuurvisie Noord-Brabant: het “nee, tenzij”-principe met toepassing compensatieregels en mogelijkheden van herbergrenzing en saldobenadering. Daarnaast constateren reclamanten dat de aanduiding ‘ecologische verbindingszone’ aan beide zijden van de Dieze is gelegen en niet aan de noordzijde.
- *De aanleg van de Parallelweg leidt niet tot ruimtebeslag binnen de als EHS aangemerkte ruimte van de Dieze. Daarnaast zal de Parallelweg het functioneren van het water als ecologische zone niet belemmeren. Er worden daarom geen effecten geconstateerd van de Parallelweg op de Ecologisch Hoofdstructuur. Tevens staat het plan het realiseren van de ecologische verbindingszone niet in de weg, omdat ruimte wordt vrijgehouden voor de fysieke doorgang zowel van het water als de oever.*
- v. Reclamanten vrezen dat zij ernstige hinder ondervinden van het uitsluitend realiseren van de Parallelweg 2e fase, vanwege een onaanvaardbare aantasting van het leef- en werkklimaat en vanwege de bereikbaarheid van het overblijvende perceel en daarop aanwezige bedrijfsgebouwen. Reclamanten menen dat vanwege de geïsoleerde ligging van het restant van het terrein, een totale aankoop moet worden nagestreefd. Reden is dat volgens hen geen verantwoord werk- en leefklimaat in het overblijvende bedrijfsgebouw kan worden gewaarborgd. Mede als gevolg van verschil in peilhoogten. Reclamanten merken op dat de hoogten niet duidelijk worden uit de stukken.
- *Zoals al eerder is gesteld, deelt de gemeente niet de mening dat een totale aankoop moet plaatsvinden. Gemeente benadrukt dat het aanbod voor de aankoop van de voor de Parallelweg 2<sup>e</sup> fase benodigde gronden voldoende ruimte biedt aan reclamant om zijn bedrijf op een goede manier te laten functioneren op de resterende gronden. De gronden die benodigd zijn voor de Parallelweg 2<sup>e</sup> fase omvatten een deel van de gronden waarop het bedrijfsverzamelgebouw (huisnummer 23 t/m 31) is gelegen. Dit gehele bedrijfsverzamelgebouw dient daarvoor te worden gesaneerd. Het andere bedrijfsgebouw (huisnummer 15 t/m 21) kan blijven bestaan. Bij de uitwerking van het ontwerp van de weg is rekening gehouden met het voortbestaan van dit bedrijfsgebouw. Daarbij is aandacht besteed aan de verschillen in hoogten. Uit het ontwerp blijkt dat het nieuwe wegtracé niet op de huidige maaiveldhoogte wordt gerealiseerd. Er is inderdaad sprake van een ander peil. Bij de verdere uitwerking van het ontwerp is daarom rekening gehouden met deze verschillen in peilhoogten bij het ontwerpen van de ontsluiting van de aanliggende percelen op de weg. Gemeente heeft in de gesprekken met reclamant over de grondverkoop ook een voorstel gedaan over de ontsluiting van hun terrein op de toekomstige weg. Partijen zijn hierover nog in overleg. Gemeente is van mening dat door de Parallelweg 2<sup>e</sup> fase geen onevenredige aantasting van het werk- en leefklimaat plaatsvindt in het overblijvende bedrijfsgebouw. Het perceel van reclamant wordt voorzien van een goede ontsluiting, en blijft goed bereikbaar.*



w. Reclamanten zijn van mening dat het bedrijfsverzamelgebouw een geluidsgevoelig object is naar vaste jurisprudentie. Aangezien in het ontwerp hier geen aandacht is besteed, zijn reclamanten van mening dat niet is voorzien in een draagkrachtige motivering.

- *De Wet geluidhinder bevat een limitatieve opsomming van geluidsgevoelige gebouwen. Daar valt een bedrijfsverzamelgebouw en/of een kantoor niet onder. Reclamant merkt echter terecht op dat de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State eerder heeft geoordeeld dat bedrijfsruimten waar gedurende een langere periode van de dag personen verblijven, toch een zekere bescherming tegen “onaanvaardbare geluidhinder” behoeven. Deze ruimten hoeven echter niet dezelfde bescherming te krijgen als een in de Wet Geluidhinder genoemde geluidgevoelige bestemming. In dat geval geldt het leidmotief van “een goede ruimtelijke ordening”.*

*Vanwege het ontbreken van een specifiek wettelijk kader, is daarom een akoestische afweging gemaakt in het kader van een goede ruimtelijke ordening, om te beoordelen of het betreffende gebouw aan de Zandzuigerstraat 15-21 (oneven) niet wordt blootgesteld aan onaanvaardbare geluidhinder.*

*Gemeente gaat op basis van het Bouwbesluit voor de uitwendige scheidingsconstructie die de scheiding vormt tussen de kantoorruimte en de buitenlucht, uit van een geluidwering die niet kleiner is dan het verschil tussen de geluidsbelasting op de gevel en 40 dB, met een minimum van 20 dB.*

*Uit een aanvullende akoestische berekening blijkt dat de gevelbelasting op het gebouw vanwege de aanleg Parallelweg 2e fase nergens hoger wordt dan 60 dB (exclusief aftrek artikel 110g Wet geluidhinder vanwege stiller worden van verkeer in toekomst). De hoogst berekende waarde voor het maatgevende jaar 2024 (zonder aanleg SMA) komt uit op 58,0 dB en blijft daarmee ruim beneden de 60 dB. Hierdoor komt de binnenwaarde (als gevolg van de aanleg) nergens boven de 40 dB binnenwaarde (uitgaande van de gevelweringseis van minimaal 20 dB uit Bouwbesluit). Er ontstaat daarmee geen onacceptabel binnenklimaat als gevolg van de aanleg van deze weg. Als gevolg van de aanleg van de Parallelweg neemt het verkeer op de Zandzuigerstraat echter ook toe. Dit heeft tot gevolg dat de gevelbelasting, als gevolg van het wegverkeer op de Zandzuigerstraat, wel hoger wordt dan 60 dB. De gevelbelasting bedraagt op een rekenpunt maximaal 66 dB (exclusief aftrek 110 g Wgh). De toekomstige gevelbelasting is daarbij vergeleken met de huidige gevelbelasting. Hieruit blijkt dat de toename vanwege de ontwikkeling van de Paralelweg 2e fase ligt tussen 0,5 en 2,8 dB. Ondanks de toename komt niet op alle punten de gevelbelasting boven de 60 dB uit. Uitgaande van de situaties waar de gevelbelasting wel boven de 60 dB uitkomt, bedraagt de maximale toename 2,2 dB. Gemeente is van mening dat een toename van maximaal 2,2 dB voor een bedrijfsverzamelgebouw c.q. kantoor vanuit een goede ruimtelijke ordening niet onaanvaardbaar is. De binnenwaarde zou in dat geval op maximaal 42,2 dB uitkomen. Dit kan feitelijk zelfs minder zijn, indien de gevelwering al meer dan 20 dB is. Een maximale binnenwaarde van 42,2 dB zit onder de maximale streefwaarde (namelijk 45 dB) voor minimale concentratiekwalificatie redelijk (beeldschermwerk), en zelfs binnen de maximaal toelaatbare waarde voor de concentratiekwalificatie hoog (confereren/vergaderen), zoals opgenomen in de Nederlandse praktijkrichtlijn NPR 3438, Ergonomie - Geluidhinder op de arbeidsplaats - Bepaling van de mate van verstoring van communicatie en concentratie. Ten slotte overweegt gemeente daarbij nogmaals dat het betreffende gebouw is gelegen op een geluidgezoneerd bedrijventerrein.*

*Gemeente is van mening dat bovenstaande geen aanleiding geeft voor het nemen van maatregelen voor het betreffende gebouw.*

- x. Reclamanten verwachten dat er sprake zal zijn van een verschil in peilhoogten van het wegtracé en hun eigendommen. Uit de stukken blijkt niet hoeveel graden de helling bedraagt.
- *Er is inderdaad een hoogteverschil in peilhoogte van de aansluitende weg bij Ertveld en het terrein van reclamant. Bij de uitwerking van het ontwerp tot het VO is een alternatieve ontsluiting op de toekomstige weg voorgesteld. Deze is met reclamant besproken. Zie het gemeentelijk commentaar onder reactie 3v.*
- y. Reclamanten merken op in het eindverslag inspraak en vooroverleg geen aandacht wordt besteed aan de doorvaarthoogte van de bruggen i.r.t. de Richtlijn Vaarwegen. Zij verzoeken de regels te verduidelijken dat bij bruggen de in vast te leggen doorvaarthoogte gemeten wordt vanaf de onderzijde van de brug en voorts ook in het beeldkwaliteitplan de hoogte van de voorgenomen voorzieningen vast te leggen.
- *De doorvaarthoogte van de brug over de Dieze in de Parallelweg zal ten minste dezelfde doorvaarthoogte hebben als de bestaande spoorbrug over de Dieze. Gemeente kiest ervoor deze doorvaarthoogte verder niet vast te leggen in het bestemmingsplan. Ook is de hoogte niet opgenomen in het beeldkwaliteitplan. Het opnemen van hoogtematen in het beeldkwaliteitsplan heeft ook geen juridische status.*
- z. Voor reclamanten is het onduidelijk op welke wijze het resterende bedrijfsterrein met daarop aanwezige bedrijfsbebouwing op een verantwoorde en verkeersveilige manier kan worden ontsloten. De plantoelichting geeft enig inzicht, maar is juridisch niet bindend. Reclamanten zijn van mening dat het bestemmingsplan duidelijkheid dient te verstrekken, en dat op de verbeelding in ieder geval de ligging van de ontsluiting van het bedrijfsterrein wordt aangegeven.
- *Bij de verdere uitwerking van het ontwerp van de Parallelweg is rekening gehouden met de ontsluitingen van de aangrenzende percelen op deze weg. De plangrens is hierop deels aangepast. Gemeente heeft in overleg met reclamanten de ontsluiting van het perceel besproken. Zie het gemeentelijk commentaar onder reactie 3 v.*
- aa. Reclamanten zijn van mening dat in het bestemmingsplan de bereikbaarheid van hun perceel op duurzame wijze geborgd dient te worden. Zij achten het treffen van separate regelingen via bijv. verkeerswetgeving volstrekt ontoereikend.
- *Het perceel ligt aan de openbare weg. Het perceel krijgt een in-/uitrit op deze weg. De bereikbaarheid van het perceel is ook onderdeel van het ontwerp van de weg. Dit is met reclamant overeengekomen. Daarnaast zijn er privaatrechtelijke afspraken vastgelegd over de bereikbaarheid van het perceel, ook ten tijde van de aanleg van de nieuwe weg. Zie het gemeentelijk commentaar onder reactie 3v.*
- bb. Reclamanten menen dat de gekozen (globale) wijze van bestemmen strijdig is met de rechtszekerheid. Zij vinden dat het bestemmingsplan moet voorzien in een lengte- en dwarsprofiel en dat de betreffende dwarsprofielen in de regels bindend moeten worden aangemerkt. In het dwarsprofiel zal naar de mening van reclamanten o.a. de breedte van de weg, de tussenberm, de fietspaden moeten worden vastgelegd.
- *Gemeente is van mening dat met het inmiddels beschikbare VO voldoende duidelijk is geworden hoe het profiel wordt opgebouwd. De wijze van bestemmen met een bestemming Verkeer acht gemeente niet in strijd met de rechtszekerheid. Gezien de marges rondom het ontwerp, is er nog maar weinig mogelijkheid om te schuiven in het profiel. De wijze van bestemmen van wegen inclusief naastgelegen fietspaden en bermen is gebruikelijk binnen de bestemmingsplannen van de gemeente 's-Hertogenbosch. Overigens is het VO als bijlage bij de toelichting van het bestemmingsplan opgenomen.*

- cc. Reclamanten merken op dat het ruimtebeslag van de bestemming Verkeer en op de afbeelding (in de toelichting) opgenomen functies niet zijn gemotiveerd. Verwezen wordt naar verschillende afmetingen. Ze verzoeken dit in de plantoelichting te verduidelijken.
- *Bij het ontwerpbestemmingsplan was het VO nog niet beschikbaar. De ligging van het plangebied was daarom wat ruim genomen. Inmiddels zijn we een stap verder. De plangrens van het vast te stellen bestemmingsplan is aangepast. De plangrens ligt nu gemiddeld circa 2,5 meter uit de weg zoals opgenomen in het VO. Gemeente is van mening dat dit voldoende duidelijk is en rechtszekerheid biedt.*

Conclusie: de zienswijze van reclamant is deels gegrond. Er worden (privaatrechtelijk) aanvullende afspraken gemaakt met reclamant op het gebied van grondverkoop, ontsluiting en bereikbaarheid bedrijf. Deze afspraken hebben echter niet geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan. Daarnaast is een aanvullende onderbouwing vanuit een goede ruimtelijke ordening gedaan voor het onderdeel geluid op het bedrijfsverzamelgebouw. Voor het overige is de zienswijze ongegrond.

#### **4. Schriftelijke reactie d.d. 28 oktober 2011**

- a. Reclamant meent dat de verhouding tussen het bestemmingsplan en het Tracébesluit Sporen in Den Bosch niet toereikend is ingevuld. Hij wijst daarbij op de verplichting van artikel 15.8 Tracéwet. Reclamant stelt dat de grenzen tussen beide projecten niet geheel correct zijn verwerkt. Reclamant verzoekt om het overlappende deel van het Tracébesluit ten opzichte van het bestemmingsplan, voor zover het de eindsituatie na oplevering van het spoortraject betreft, niet vast te stellen.
- *Naar aanleiding van een eerdere reactie van reclamant in het kader van het vooroverleg hebben wij al opgemerkt dat het mogelijk is dat er een overlap bestaat tussen het projectgebied van het Tracébesluit Sporen in Den Bosch en het plangebied van het bestemmingsplan. Nu de ontwerpen van het tracé van het spoor en het tracé van de weg verder worden uitgewerkt, is het wel mogelijk een grens tussen de tracés van de twee verschillende projecten aan te geven. Het definitief ontwerp (bestektekeningen) van het spoortracé en het voorlopig ontwerp (VO) van wegracé zijn op elkaar gelegd. In samenspraak met reclamant is de grens tussen beide projecten bepaald. De oostelijke plangrens is hierop aangepast. De begrenzing van het plangebied is ter plekke op 1,5 meter uit de wegkant gelegd. Dit heeft tot gevolg dat het plangebied deels binnen de zone van de hoofdspoorweg (11 meter uit het hart van het buitenste spoor) komt te liggen. Dit levert echter geen probleem op aangezien ter plaatse geen wissels zijn gelegen. Voor het overige wijzen wij nog op dat artikel 13 lid 4 Tracéwet bepaalt dat voor zover het Tracébesluit en het bestemmingsplan niet met elkaar in overeenstemming zijn, het Tracébesluit als omgevingsvergunning geldt waarbij ten behoeve van een project van nationaal belang met toepassing van artikel 2.12, eerste lid, onder a, onder 3°, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht van het bestemmingsplan wordt afgeweken. Ten slotte merken wij op dat de gemeenteraad met de vaststelling van het bestemmingsplan 'Parallelweg 2e fase' - voor de gronden binnen het plangebied, die tevens onderdeel zijn van het projectgebied van het Tracébesluit Sporen in Den Bosch - ook voldoet aan de verplichting van artikel 13 lid 10 Tracéwet. Dit artikel bepaalt dat de gemeenteraad binnen een jaar nadat het tracébesluit onherroepelijk is geworden een bestemmingsplan (of een beheersverordening) overeenkomstig het tracébesluit vaststelt.*
- b. Reclamant stelt dat geen rekening is gehouden met het huidige bedrijfsspoor. Reclamant stelt dat de uitkomst van het overleg tussen gemeente en reclamant om het bedrijfsspoor te verwijderen nog niet duidelijk is. Bovendien wijst hij erop dat er voor het opheffen van het bedrijfsspoor een

procedure dient te worden gevoerd met een besluit van de Minister en Infrastructuur. Reclamant vraagt om vooruitlopend op deze procedure geen onomkeerbare stappen te zetten en de spoorbestemming te handhaven.

- *Heineken heeft bij brief d.d. 27 oktober 2011 aangegeven de door ons nagestreefde ontmanteling van de stamlijn te respecteren. Wij hebben reclamant vervolgens gevraagd om de saneringsprocedure verder in gang te zetten. Daarvoor is de saneringsvraag aan alle vervoerders voorgelegd. Reclamant 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 reclamant laten weten dat er geen perspectief meer is op hervatting van het spoorvervoer op de stamlijn. Het Ministerie concludeert dat reclamant het verzet tegen de ontmanteling op basis van het Reglement op de Raccordementen 1996 kan staken. Vervolgens kunnen we daadwerkelijk overgaan tot sanering van de stamlijn. In dit licht kiezen wij er voor de stamlijn niet te bestemmen met het bestemmingsplan. 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 beveiligingssystemen achterwege gelaten worden en worden er minder kosten gemaakt.*
- c. Reclamant stelt dat onvoldoende is aangegeven waar de nieuwe voorzieningen (van het bestaande P+R-terrein dat wordt doorsneden) komen om in de parkeerbehoefte van de treinreizigers te voorzien.
- *De P&R-plaatsen Parallelweg vervallen door de komst van de Parallelweg. Het betreft hier P&R plaatsen die deels op grondgebied van de gemeente liggen en deels op grondgebied van ProRail. Op het grondgebied van ProRail zijn circa 13 parkeerplaatsen gelegen. Binnen de begrenzing van het bestemmingsplan Parallelweg 2<sup>e</sup> fase is geen ruimte om deze verloren parkeerplaatsen te compenseren. Deze ruimte wordt ook niet gevonden binnen het aangrenzende Wijkplan Boschveld. ProRail en NS-poort opteren voor een P&R-uitbreiding aan de Maijweg, gelegen aan de westzijde van het spoor. De gemeente zal het verlies aan parkeerplaatsen financieel compenseren en inbrengen bij de onderhandelingen rondom de uitbreiding van de P&R-voorzieningen aan de Maijweg.*

Conclusie: de zienswijze van reclamant dat betrekking heeft op de begrenzing van het plangebied is gegrond. Het plangebied is naar aanleiding van deze zienswijze aangepast, in samenspraak met reclamant. De plangrens op de verbeelding is hierop aangepast. Voor het overige is de zienswijze ongegrond.

##### **5. Schriftelijke reactie d.d. 28 oktober 2011**

- Reclamant haalt het Bomenbeleidsplan aan. Hij stelt dat de richtlijn hieruit helder is: aan het begin van een planproces worden de bomen in beeld gebracht. Reclamant stelt op basis van de tekst van het voorontwerpbestemmingsplan dat er al een concept ontwerp is opgenomen ondanks dat er nog geen bomeninventarisatie was opgesteld. Hij stelt dan ook dat de gemeente eerst is begonnen met ontwerpen, en daarna pas is gaan inventariseren.
- *Gelijktijdig met de start van het voorontwerpbestemmingsplan is een eerste verkenning gemaakt van de bestaande bomensituatie. Hiervan is in paragraaf 3.3.8 een beschrijving van het Bomenbeleidsplan opgenomen en in paragraaf 5.4 een eerste uitwerking van het proces. In september 2011 is het eindrapport van de Bomen Effect Rapportage (BER) gereed gekomen. De volgende fase is de uiteindelijke Bomen Effect Analyse zoals de gemeente die voorschrijft in het Bomenbeleidsplan. In dit proces van onderzoek en rapporteren wordt steeds verder en gedetailleerder onderzoek gedaan naar hoe de bestaande bomenstructuur zich met dit plan*

*verhoudt. Voor de volledigheid merken wij daarbij op dat onze tracékeuze is gebaseerd op een maximale bundeling van spoor- en weginfrastructuur, vastgelegd bij raadsbesluit van 21 december 2004 (reg.nr. 04.1165). Dit planprincipe is gekozen om het leefmilieu in de aangrenzende wijken en buurten zoveel mogelijk te beschermen tegen lucht, geluid- en trillingshinder. Bij de verdere detaillering van het ontwerp is rekening gehouden met het uitgangspunt uit de BER dat het streven is om zo veel mogelijk van de bestaande bomen in te passen. Op basis van het voorgaande zijn wij dus van mening dat planproces en bomeninventarisatie goed met elkaar in de pas lopen.*

- Reclamant constateert dat wij geen antwoord geven op hetgeen inhoudelijk door het OBB wordt gevraagd, namelijk de voorlopige bomeninventarisatie. Bovendien constateert hij dat de BER niet in de bijlagen van het voorontwerpbestemmingsplan is opgenomen. Ten slotte stelt reclamant dat het genoemde getal van 17 te kappen bomen een onvolledig beeld geeft.
- *In het voorontwerpbestemmingsplan is in paragraaf 5.4 een beschrijving gegeven van de voorlopige bomeninventarisatie. Na deze voorlopige bomeninventarisatie is de start gemaakt tot het opstellen van een BER. Deze is opgesteld na de terinzagelegging van het voorontwerpbestemmingsplan. De conceptversie van de BER was beschikbaar in augustus 2011. Deze is aan het OBB toegezonden voor commentaar. Tegelijkertijd met de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan is ook de definitieve versie van de BER (19 september 2011) afgerond. Hierdoor was het niet mogelijk deze als bijlage ter inzage te leggen bij het ontwerpbestemmingsplan. Wel is de inhoud ervan input geweest bij het ontwerpen van het definitieve tracé. Het commentaar op (de conceptversie van de) BER van het OBB d.d. oktober 2011 wordt betrokken bij het vervolg, bij de verdere uitwerking naar een Bomen Effect Analyse. Voor het overige verwijzen wij naar het gemeentelijk commentaar onder reactie 1 d.*
- Reclamant concludeert dat niet duidelijk naar voren komt wat de afwegingscriteria zijn geweest voor het concept ontwerp op basis van het bomenbeleidsplan en de boomwaarderingskaart van Wijkplan Boschveld.
- *De bomenwaarderingskaart van het Wijkplan Boschveld kent het onderscheid naar zeer waardevolle, waardevolle en minder waardevolle bomen. Het ontwerp van de Parallelweg 2<sup>o</sup> fase laat alle zeer waardevolle bomen intact. Geen van deze bomen in deze categorie “zeer waardevolle bomen” zullen door de komst van de Parallelweg verdwijnen. Dit ten gevolge van de keuze om het tracé zo dicht mogelijk tegen het spoor aan te leggen. Die bundeling van infrastructuur is gunstig voor het leefklimaat en het behoud van de zeer waardevolle bomen en is het leidende principe geweest. Bij de verdere detaillering wordt daarbij wel gekeken naar de mogelijkheden om zoveel mogelijk bestaande bomen in te passen. Zo is het ontwerp van de fietsstraat aangepast om een boom te kunnen behouden. Zie ook het gemeentelijk commentaar onder reactie 1 a.*
- Reclamant betoogt dat gemeente het in zijn reactie heeft over een doorkijk geven, zonder dat dit kan worden gemotiveerd met een aangepast plan. Hij stelt dat de indruk is gewekt dat er eventueel meer bomen moeten worden gekapt die mogelijk kunnen worden ingepast of verplant.
- *Gemeente herhaalt dat het streven is het inpassen van zo veel mogelijk van de bestaande bomen. Op basis van het uitwerkingsplan Parallelweg 2<sup>o</sup> fase is het ontwerp getoetst op de bestaande bomensituatie. Het ontwerp en de toetsing geen aanleiding geeft om het plan Parallelweg 2<sup>o</sup> fase verder aan te passen. Wel benadrukken wij in dit kader dat de definitieve toets plaatsvindt op basis van bestektekeningen en de Bomen Effect Analyse.*

- Reclamant constateert dat in de BER 12 bomen als niet te handhaven zijn opgenomen, terwijl de betreffende bomen in het VO BP als te handhaven (ten westen van de Parallelweg) worden benoemd.
- *Gemeente is het met reclamant eens dat het BER op dit punt achterhaald is. Aan de hand van het BER is verder gewerkt aan het ontwerp van de weg en het inrichtingsplan. Dit heeft geresulteerd in het voorlopig ontwerp (VO). Dit VO is als bijlage gevoegd bij de toelichting van het bestemmingsplan. Ook is de tekst van de toelichting aangevuld om het onderdeel bomen te verhelderen.*
- Reclamant constateert dat bij het ontwerpbestemmingsplan dat de definitieve BER niet is toegevoegd aan de stukken. Hij stelt dat dit voor iedereen toegankelijk hoort te zijn.
- *Ten tijde van de besluitvorming om het ontwerpbestemmingsplan ter inzage te leggen, was de Bomen Effect Rapportage nog niet gereed. Zie ook het gemeentelijk commentaar onder reactie 5b. De definitieve BER is u nadien toegezonden. Op 9 december 2011 is de BER in een themabijeenkomst met u doorgesproken.*
- Reclamant stelt dat er tegenstrijdigheden staan die in tegenspraak zijn met de tekst uit het ontwerpbestemmingsplan. Hij benoemt daarbij voorbeelden. Bovendien stelt reclamant dat de monetaire waarde van de te kappen bomen dient volledig te worden verrekend met de aanschaf van nieuwe aanplant binnen het plangebied, of in de wijk Boschveld. Hij stelt daarbij dat aanplant wat betreft stamonttrek dient aan te sluiten bij de beplanting aan de Magistratenlaan.
- *Wij zijn het met reclamant eens dat er tegenstrijdigheden staan tussen teksten in het ontwerpbestemmingsplan en de BER. De BER is op onderdelen bovendien niet meer actueel. Het VO geeft de laatste visie op de inpassing van de bomen. Hierop is de toelichting van het bestemmingsplan aangepast.*
- Reclamant stelt dat in het ontwerpbestemmingsplan nog steeds onduidelijk blijft hoeveel bomen nu daadwerkelijk worden gekapt of verplant. Hij vraagt in hoeverre de BER is doorvertaald in een aanpassing in het ontwerp.
- *Het ontwerp is verder uitgewerkt, mede aan de hand van de resultaten van het BER. Dit heeft geleid tot een VO, dat als bijlage bij de toelichting van het bestemmingsplan is gevoegd. Op basis van dit VO kan een inschatting worden gemaakt van welke bomen niet behouden kunnen blijven. De bestektekeningen alsmede de Bomen Effect Analyse zullen inzicht geven in het precieze aantal. Ook wordt dan duidelijk welke bomen verplaatst kunnen en gekapt moeten worden.*
- Reclamant vindt dat een benoemde passage uit hoofdstuk 2, punt 2.2, geen recht wordt gedaan aan de kwalificaties uit andere beleidsnotities. Daarbij vindt hij de toelichting onder punt 5.2 onvolledig.
- *Gemeente heeft de toelichting van het bestemmingsplan aangevuld.*
- Reclamant ziet graag de toezegging uit het vobp wordt nagekomen, dat alle bomen ten westen van de Parallelweg worden ingepast.
- *Zoals hiervoor eerder gesteld zullen alle bomen ten westen van de Parallelweg gehandhaafd blijven.*
- Reclamant wil dat gemeente onderzoekt of de bomen die niet kunnen worden gehandhaafd door aanpassingen van het concept ontwerp voor het tracé zoveel mogelijk te behouden door inpassing of verplanting.
- *Onder verwijzing naar het gestelde onder punt hierboven vindt geen nader onderzoek plaats naar verschuiving van het tracé omdat reeds in 2004 bij raadsbesluit is vastgelegd om het tracé zoveel mogelijk te bundelen met het spoor. Bij de verdere uitwerking van het concept ontwerp tot het*

*definitief ontwerp is uitgangspunt geweest het inpassen van zoveel mogelijk bestaande bomen. Daarnaast vindt onderzoek plaats naar verplantbaarheid van de bomen.*

- Reclamant verzoekt om op basis van de monetaire boomwaarde een rekenkundige omslag te maken naar de aanschaf van nieuwe laanbeplanting (herplant) waarbij de keuze voor boomsoort en handelsmaat mede wordt bepaalde door de al aanwezige boomstructuren. In relatie tot het totaal beschikbare budget conform het advies van Pius Floris.
- *Wij volgen het advies van Pius Floris. Dat betekent dat in de loop van het verdere planproces, maar in ieder geval na vaststelling van het bestemmingsplan door de gemeenteraad, de gevraagde gegevens worden vastgelegd in de Bomen Effect Analyse conform de spelregels van het Bomenbeleidsplan.*

Conclusie: de zienswijze van reclamant is gegrond daar waar het betrekking heeft op de uitgangspunten van de inpassing van bomen. Dit is meegenomen in het ontwerpproces, en heeft geleid tot een voorlopig ontwerp. De toelichting in het bestemmingsplan is aangepast op het onderdeel bomen. De BER en het VO met de mogelijke toekomstige structuur van de bomen (presentatietekening) zijn als bijlage bij de toelichting gevoegd. Voor het overige is de zienswijze ongegrond.

## **6. Schriftelijke reactie d.d. 29 oktober 2011**

- a. Reclamant meldt dat hij eerder heeft gereageerd op het voorontwerpbestemmingsplan. Hij heeft elementen van die zienswijze teruggezien in de raadsinformatiebrief en het ontwerpbestemmingsplan. Hij constateert dat op sommige onderdelen belangrijke verbeteringen zijn aangebracht. Hij merkt daarbij op dat er nog wel wat stappen te zetten zijn, voordat het bestemmingsplan zijn goedkeuring kan wegdragen.
  - *Voor kennisgeving aangenomen.*
- b. Reclamant waardeert het dat reacties aanleiding zijn geweest om een aanvullend verkeersonderzoek naar de ontsluiting Boschveld te doen. Hij vindt dat alles op alles moet worden gezet om de voorkeursvariant (over het EKP-terrein) alsnog voor de start van de aanleg van de aanleg te realiseren. Volgens reclamant betekent dit zekerheid voor het wijkplan en een besparing van kosten. Hij vindt dat de formuleringen over dit onderwerp te zacht en te weinig zekerheid voor de wijk en het wijkplan bieden. Reclamant stelt dat in het vooroverleg over het voorontwerp bestemmingsplan stond dat de ontsluitingsweg langs het EKP-terrein uitgangspunt van het bestemmingsplan zou zijn.
  - *Zoals in het eindverslag inspraak en vooroverleg hierover al is opgemerkt, blijft het onze inzet om het streefbeeld uit wijkplan Boschveld te ontwikkelen. Herontwikkeling van de gronden van het EKP-terrein is hiervoor noodzakelijk. Een deel van het (voormalig) PTT-kantoor c.q. Expeditie Knooppunt dient hierbij te worden gesloopt. Gemeente is in gesprek met de eigenaar van de gronden. Gemeente bekijkt daarbij de mogelijkheden voor herontwikkeling van de gronden en bebouwing. De herontwikkeling zal in het kader van het Wijkplan Boschveld plaats moeten vinden. Vooralsnog is nog geen alternatieve functie voor het pand op de gronden gevonden om een haalbare herontwikkeling mogelijk te maken. Dit betekent dat het voorkeursalternatief van de ontsluiting van de Parallelweg 2<sup>e</sup> fase op Boschveld nog niet kan worden gerealiseerd. Indien de kans zich voordoet de gronden alsnog te herontwikkelen, zal de ontsluiting volgens de voorkeursvariant alsnog kunnen worden gemaakt. Het tijdelijk aansluiten op de bestaande Parallelweg maakt de toekomstige ontsluiting volgens het voorkeursalternatief niet onmogelijk. Hiervoor zal t.z.t. een juridisch-planologische procedure voor moeten worden doorlopen.*

- c. Reclamant licht zijn 2<sup>e</sup> voorkeur toe: het niet uitvoeren van de aansluiting op Boschveld bij de Grasso. Hij is in de gesprekken met het adviesbureau en gemeente niet overtuigd van de noodzaak om deze nu aan te leggen.
- *In het aanvullend verkeersonderzoek is in overleg met reclamant en andere bewoners gekeken naar verschillende manieren van aansluiten en eventuele aanvullende maatregelen. De conclusie van het onderzoek is dat de Parallelweg 2e fase wel aangesloten moet worden ter hoogte van Boschveld, maar dat er maatregelen noodzakelijk en mogelijk zijn om ongewenste effecten tegen te gaan. Deze maatregelen zijn geen onderdeel van het bestemmingsplan maar worden middels een separaat verkeersbesluit gerealiseerd.*  
*Het niet aansluiten van de Parallelweg leidt tot overlast elders. Het verkeer richting noordzijde van de binnenstad en Boschveld zoekt dan zijn weg via andere wegen en (woon) straten in Boschveld en het Paleiskwartier. Dit zijn straten van lagere orde. Zo neemt volgens het aanvullende verkeersonderzoek de intensiteit op de Leeghwaterlaan met ruim 30% toe, op de Celsiusstraat met circa 40% en op de Copernicuslaan met circa 10%. Deze toenames zijn ongewenst. Met name op de erftoegangswegen Celsiusstraat en Copernicuslaan kan dit tot mogelijke verkeersonveiligheid en leefbaarheidsknelpunten leiden. Tevens past het niet aansluiten van de Parallelweg niet in de doelstellingen vanuit de Koersnota hoofdinfrastructuur. De Parallelweg is immers bedoeld om het noordelijk deel van de binnenstad te ontsluiten alsmede de ruimtelijke ontwikkelingen langs de Parallelweg zoals de wijk Boschveld.*
- d. Reclamant meldt zijn 3<sup>e</sup> voorkeur: afsluiting Parallelweg Noord (variant 4d). Hij merkt op dat gemeente voorkeur heeft voor variant 4a (afsluiting bij Diezekade). Reclamant verwijst naar nader overleg waarin is afgesproken dat variant 4d wordt uitgevoerd, als de Heus Voeders BV niet per 01-01-2013 verdwenen is. Reclamant wenst deze afspraak in de stukken duidelijk vastgelegd zien.
- *De afsluiting van de Diezekade of de Parallelweg (variant 4d of 4a) betreft een verkeersbesluit. Een bestemmingsplan is niet het geschikte instrument om een dergelijke fysieke maatregel te regelen. De gronden krijgen geen andere functie. Daarom is de afsluiting niet geregeld in het bestemmingsplan zelf. Wij hebben de afspraken daarover daarom in ons raadsvoorstel voor de vaststelling van het bestemmingsplan opgenomen. Hiermee zijn de afspraken voldoende vastgelegd.*
- e. Reclamant refereert aan een toezegging dat de gemeente met een voorstel zal komen voor de inrichting van de Oude Engelseweg om een goede afwikkeling van het verkeer naar 1931 te borgen.
- *De toezegging van de verbeterde entree van 1931/Brabanthallen aan de Oude Engelseweg betreft een inrichtingsvoorstel die getroffen wordt buiten het bestemmingsplan Parallelweg 2<sup>e</sup> fase. Wij hebben de afspraken daarover in ons raadsvoorstel, behorende bij de vaststelling van het bestemmingsplan opgenomen. Hiermee is deze toezegging voldoende vastgelegd.*
- f. Reclamant vraagt of voor de realisering van de voorkeursvariant (langs EKP) een nieuwe bestemmingsplanprocedure nodig is. Als dat zo is, wil hij weten waarom voor variant 4d en 4a alleen een verkeersbesluit nodig is, en waarom dit niet in dit bestemmingsplan als tijdelijke oplossing wordt geregeld.
- *Voor de voorkeursvariant ontsluiting Boschveld langs het EKP moet inderdaad een aparte juridisch-planologische procedure worden doorlopen. Dat kan een nieuw bestemmingsplan zijn. Daarnaast kan worden gekozen voor een omgevingsvergunning met afwijking van het bestemmingsplan. De gronden die daarvoor nodig zijn hebben nu de bestemming 'Spoorwegstationsemplacement' uit het vigerende bestemmingsplan '1<sup>e</sup> herziening 't Zand'. De*



*gronden met deze bestemming zijn bedoeld voor een spoorwegstationsemplacement met bijbehorende voorzieningen en medebestemd voor bedrijven die voor een juiste bedrijfsvoering in overwegende mate zijn aangewezen op een rechtstreekse verbinding met de spoorwegen. De aanleg van de voorkeursvariant past niet binnen deze bestemming. Het bestemmingsplan regelt de functie (hoe mag je de gronden gebruiken) en het bebouwen van gronden (hoeveel en hoe hoog mag je bouwen). De afsluiting van een weg voor doorgaand verkeer verandert niets aan de functie van de gronden, het blijft verkeer. Het bestemmingsplan is in dat geval dan ook niet het instrument voor deze maatregel. Een verkeersbesluit is een besluit van een wegbeheerder om een bepaald verkeerstekken te plaatsen, te wijzigen of in te trekken of een bepaalde fysieke maatregel te treffen. Een verkeersbesluit biedt bovendien de mogelijkheid om het noodzakelijke maatwerk te leveren. In een verkeersbesluit kan exact, per locatie, geregeld worden welke maatregel getroffen dient te worden voor welke soorten van het wegverkeer. Hierbij kunnen de belangen van betrokkenen beter in beeld worden gebracht. Daarbij kan ook in tijd beter worden ingespeeld op de steeds wisselende situatie en behoeftes.*

- g. Reclamant stelt dat in het ontwerpbestemmingsplan ruimschoots goed is gemaakt. De keuze om de bestaande stamlijn niet in het bestemmingsplan op te nemen is met kracht van argumenten onderbouwd. Reclamant is zo vrij om de verwijdering van het spoorweggedeelte dat de weg kruist ook te lezen voor het gedeelte van de spoorweg dat de Oude Engelseweg/Vlijmenseweg kruist, zodat de bewoners van seniorenflat aan de Copernicuslaan niet langer uit hun slaap worden gehouden.
- *Gemeente zal in het kader van het project Parallelweg 2<sup>o</sup> fase de stamlijn tot en met de passage Parallelweg 2<sup>o</sup> fase ontmantelen. Daarnaast zegt gemeente toe de passage van de stamlijn tot de Oude Engelseweg te (laten) verwijderen. In nader overleg met belanghebbenden zal bekeken worden welk deel exact geruimd zal worden.*
- h. Reclamant stelt met grote verbazing dat het college haar eigen argumenten ontkracht in het gemeentelijk commentaar op de reactie van de Provincie Noord-Brabant. Hij stelt dat door de aangehaalde passage via een achterdeur de stamlijn toch zou kunnen komen en het wijkplan Boschveld op de helling zou komen te staan. Reclamant vindt dat de passage helemaal moet worden geschrapt.
- *Gemeente past de betreffende passage niet meer aan. Het betreft een gemeentelijke reactie op de vooroverlegreactie zoals die ook naar de Provincie is verstuurd. Zoals hiervoor al is opgemerkt, blijft gemeente op het standpunt dat de stamlijn niet wordt opgenomen in het bestemmingsplan. Inmiddels is de saneringsprocedure ook afgerond. Zie hiervoor hetgeen vermeld onder reactie 4 b. Het raadsvoorstel omvat ook de laatste afspraken die tussen Heineken, ProRail en de gemeente zijn gemaakt op dit gebied. In het kader van de vaststelling van het bestemmingsplan brengen wij de provincie op de hoogte van de het raadsbesluit.*
- i. Reclamant onderschrijft de zienswijze onder 1. en beschouwt deze als ingevoegd in zijn eigen zienswijze. Reclamant vermeldt in dit kader dat de bomen effectrapportage pas heeft ontvangen na het overleg daarover. Het lijkt hem gebruikelijk dat de meest recente rapportage voor het overleg ter beschikking wordt gesteld, en niet ruim daarna.
- *De rapportage die u beschikbaar is gesteld, betrof het concept. Het concept is op 13 september 2011 aan u beschikbaar gesteld en op 11 oktober 2011 met u besproken. Op 25 oktober 2011 is het definitieve exemplaar per mail toegezonden. Wij realiseren ons dat deze zending eerder had kunnen plaats vinden. Op 9 december 2011 is rondom de bomeneffectrapportage een thema bijeenkomst gehouden. Wij gaan ervanuit hiermee een goede inhaalslag te hebben gemaakt.*

- j. Reclamant benoemt een nieuw geformuleerd uitgangspunt van de rapportage als een veel betere formulering. Hij vindt dat dit nieuwe geformuleerde uitgangspunt leidraad moet zijn bij het uitwerken van het tracé.
- *Voor kennisgeving aangenomen.*
- k. Reclamant meldt dat hij in eerdere brief al uitdrukkelijk heeft gevraagd betrokken te worden bij de verder detaillering van de Parallelweg. Daarnaast wijst hij op maatregelen die binnen een ½-1 jaar dienen te worden uitgevoerd. Reclamant stelt dat niet mag worden gewacht tot het project wordt aanbesteed, omdat bomen dan mogelijk al het loodje hebben gelegd.
- *Reclamant zal worden betrokken bij de verdere uitwerking van het plan. Op 9 december 2011 en 19 december 2011 hebben in dit kader vervolgoverleggen plaats gevonden.*
- l. Reclamant benoemt dat er nu 3 hondenuitrenvelden in Boschveld zijn. Hij wijst er op dat het uitrenveld in de Amperestraat veel te groot is ingetekend in het wijkplan. Hij stelt dat de beloofde meer dan 1.900 m<sup>2</sup> er niet komt. Reclamant merkt op dat er geen compensatie is, geen oplossing voor de hondenbezitters van de iets grotere honden. Hij stelt dat deze er wel moet komen.
- *De compensatie van het hondenuitrenveld dat moet wijken voor de aanleg van de Parallelweg 2<sup>e</sup> fase vindt tijdelijk plaats aan de Paardskerkhofweg.*
- m. Reclamant betoogt dat op dit moment naast de P+R locatie ongeveer 400 parkeerplaatsen in het gebied zijn, die voor 80% gebruikt worden door mensen die naar station en/of binnenstad gaan. Hij stelt dat de meeste van de parkeerplaatsen verdwijnen vanwege de aanleg van de Parallelweg 2<sup>e</sup> fase. Reclamant stelt dat de kans groot is dat deze auto's hun weg zullen vinden in Boschveld. Hij wijst erop dat in de raadsinformatiebrief een link wordt gelegd met het tijdelijk gebruik van de Afvalstoffendienst. Dit zou niet overeenkomen met de compensatie voor het hondenuitrenveld. Reclamant concludeert dat hij het gebruik van dit terrein als incidenteel parkeerterrein voor de Brabanthallen niet ziet zitten.
- *De komst van de Parallelweg 2<sup>e</sup> fase leidt tot het opheffen van het bestaande P&R-terrein aan de Parallelweg. Deze vervallen parkeervoorzieningen worden elders gecompenseerd, namelijk aan de Maijweg, aan de oostzijde van het spoor. Er worden geen P&R-parkeerplaatsen gecompenseerd op het Afvalstoffendienstterrein. Inmiddels is met de Brabanthallen, de bewonersvereniging Veemarktkwartier en OBBoschveld overeenstemming bereikt over het tijdelijk gebruik van het noordelijk deel van de Afvalstoffendienstterrein bij bijzondere evenementen. Deze afspraken zijn vastgelegd in een overeenkomst tussen Brabanthallen en de gemeente. Met de buurt wordt gesproken over de mogelijkheden om het zuidelijke deel van het Afvalstoffendienstterrein tijdelijk in te richten met een trapveld, een hondenuitrenveld, een moestuin, een fietscrossbaantje en een natuurspeelplek. Aanleg en inrichting hiervan wordt samen met buurtbewoners, het OBB en stichting Natuursuper gedaan.*
- n. Reclamant benoemt dat er voor meer dan 70 woningen een maximaal toelaatbare geluidsbelasting wordt voorgesteld. Hij stelt dat als deze gecombineerd wordt met de overlast van het spoor, dat dan vooral de woningen aan de Parallelweg de hoogst gecumuleerde geluidsbelastingen krijgen. Hij benoemt dat gemeente dit acceptabel acht omdat de Binnenstadsring (in het bijzonder de traverse tussen Wilhelminaplein en Brugplein) sterk wordt ontlast van doorgaand verkeer. Reclamant stelt dat de geluidsbelasting ter plaatse op dit moment lager is dan straks in Boschveld. Hij noemde dit in zijn vorige zienswijze het vuil bij de buurman over de schutting gooien. Reclamant stelt op dit punt geen antwoord te hebben gehad.
- *Gemeente bevestigt dat de aanleg van de Parallelweg de druk op de binnenstadsring moet ontlasten. Het gestelde over de geluidsbelasting is echter niet juist. De toekomstige geluidbelasting in de Brugstraat is na realisering nog altijd 6 dB hoger (situatie 2020) dan op de*

woningen aan de Parallelweg (66 t/m 119) (in 2020). Niet de geluidsaspecten maar de (toekomstige) bereikbaarheid van de binnenstad en daarmee gepaard gaande verbetering van de luchtkwaliteit zijn de voornaamste redenen om de Parallelweg aan te leggen. Gemeente erkent dat een verlaging van de geluidbelasting op de Brugstraat (daling met ongeveer 4 dB) een prettige bijkomstigheid is, maar niet de reden om de Parallelweg aan te leggen.

- o. Reclamant haalt aan dat in de doorkijk robuustheid geluid n.a.v. 3e fase staat de toename 2,3 dB zal zijn, waarbij de gemeente geen maatregelen zal nemen. Hij stelt dat gemeente gemakshalve niet heeft vermeld dat ook ontwikkelingen op het spoor zullen leiden tot een hogere geluidbelasting. Reclamant merkt op dat er dan weer maatregelen moeten worden genomen. Dit heeft ook gevolgen voor de toekomstige bebouwing. Hij acht het verstandiger deze maatregelen nu te nemen, of nu af te zien van de 3<sup>e</sup> fase.
- *Op dit moment is nog niet zeker wanneer de 3e fase aangelegd wordt. Als er op een goed moment besloten wordt tot aanleg dan is ook nog niet duidelijk hoe deze vorm moet krijgen en wat de toekomstige (verwachte) verkeersintensiteiten op dat moment zullen zijn. Door al deze onzekerheden is het dan ook niet verstandig (een wegdek heeft immers ook maar een beperkte levensduur) om nu al te anticiperen, en kosten te maken, op basis van al deze onzekerheden. Mocht er op een gegeven moment gekozen worden voor een 3e fase, dan dient op dat moment rekening gehouden te worden met de dan aanwezige bebouwing (die al dan niet voor beperkingen kan zorgen).*
- p. Reclamant oordeelt dat er meer woningen moeten worden opgenomen in het onderzoek van het gevelisolatieprogramma.
- *Niet duidelijk is welke woningen reclamant bedoelt. Van alle woningen die een hogere grenswaarde geluid hebben gekregen wordt de huidige gevelwering onderzocht. Voor de woningen aan de Parallelweg (66 t/m 119) betekent dit praktisch dat er representatieve woningen worden bekeken die maatgevend worden voor dezelfde type woningen die niet onderzocht zijn. Voor woningen in de omgeving die geen hogere grenswaarde geluid op de gevel ontvangen is geen noodzaak tot het uitvoeren van een gevelweringsonderzoek. Bij het voldoen aan de voorkeursgrenswaarde zijn er immers geen wettelijke beperkingen.*
- q. Reclamant stelt dat bij de aanleg ook een begin gemaakt moet worden met de ruimte van de Veemarktkade daaromheen.
- *De gemeenteraad heeft deze reactie meegenomen bij de vaststelling van het beeldkwaliteitplan 'Lijn en Ontmoeting' d.d. 28 februari 2012. De beantwoording van de reactie was als volgt. Bij de vormgeving van de bruggen is veel aandacht besteed aan de randvoorwaarden om de kwaliteit van de onderdoorgang te verbeteren. Zo zijn de verschillende bruggen niet tegen elkaar gebouwd, maar los van elkaar. Daarnaast zijn de bruggen verhoogd zodat de ruimte daaronder hoger wordt. Wij menen dat de sociale veiligheid zal verbeteren door de nieuwe verlichting. Het beeldkwaliteitplan is geen uitvoeringsplan maar geeft suggesties hoe de openbare ruimte verder kan worden verbeterd en aangepast. Voor het bestemmingsplan geldt in beginsel hetzelfde: het betreft geen uitvoeringsplan. De herinrichting van het gebied zal gefaseerd plaatsvinden over een periode van meerdere jaren op basis van door de gemeenteraad - in afweging met andere projecten – daarvoor beschikbaar te stellen gelden.*
- r. Reclamant wijst erop dat in het gemeentelijk commentaar op zijn zienswijze van 7 mei is geciteerd uit een raadsinformatiebrief die daarna is geschreven en uitgebracht. Daarbij stelt hij dat de motie over openbare ruimte verkeerd is geïnterpreteerd. Het gaat om een totaal van 3% openbare speelruimte. De begrippen openbare speelruimte en wijkspeelplaats worden door

elkaar gebruikt. Reclamant merkt op dat de nulmeting en de 2 jaarlijkse rapportage binnenkort uitgebracht kunnen worden.

- *De stelling dat de raadsinformatiebrief is uitgebracht nadat reclamant zijn zienswijze op onderhavig bestemmingsplan had ingebracht, is correct. Dit doet echter aan de inhoud ervan niets af. Wij nemen de reactie van reclamant op de inhoud van de betreffende raadsinformatiebrief voor kennisgeving aan. Deze raadsinformatiebrief heeft geen betrekking op het bestemmingsplan Parallelweg 2e fase.*
- s. Reclamant vraagt wat er gebeurt als er geen overeenstemming kan worden bereikt over het verwerven van gronden benodigd voor de Parallelweg.
- *Indien geen minnelijke overeenstemming wordt bereikt, dan zal gemeente zekerheidshalve de onteigeningsprocedure opstarten teneinde de beoogde planning te behalen. Gedurende de onteigeningsprocedure, die gemiddeld 1,5 tot 2 jaar in beslag kan nemen, wordt het minnelijk overleg voortgezet.*
- t. Daarnaast vraagt reclamant of er een kans is dat de toegezegde bijdrage van de provincie wordt ingetrokken.
- *Provincie Staten heeft bij beschikking van 31 maart 2010 toegezegd dat een bijdrage van 13 miljoen euro aan gemeente toekomt, mits gemeente voor 31-12-2012 is begonnen met de aanleg van de weg en de weg voor 31-10-2013 is aangelegd. Op deze laatstgenoemde termijn is uitstel aangevraagd. Gemeente ziet geen aanleiding voor twijfel aan deze toezegging.*
- u. Ten slotte wijst reclamant erop dat in het gemeentelijke commentaar op de vorige zienswijze verschillende malen foutief verwezen is.
- *Gemeente erkent dat in het inspraakverslag abusievelijk verkeerd is verwezen. Dit is aangepast in het bestemmingsplan. Dit is echter niet van invloed op het besluitvormingsproces van onderhavig bestemmingsplan.*

Conclusie: de zienswijze van reclamant is gegrond waar het gaat over aanvullende afspraken rondom bomen. Deze afspraken hebben echter niet geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan. Daarnaast heeft de zienswijze over de foutieve verwijzing geleid tot aanpassing van de toelichting. Voor het overige is de zienswijze ongegrond.

## **7. Schriftelijke reactie d.d. 29 oktober 2011**

- a. Reclamant haalt het resultaat van het aanvullend verkeersonderzoek aan, dat de realisatie van de Parallelweg 2<sup>e</sup> fase zonder de geplande aansluiting over het EKP, aanvullende maatregelen vereist om de verkeersoverlast voor bewoners te beperken. Hij stelt dat variant 3 (aansluiting Boschveld uitstellen totdat deze conform het Wijkplan over het EKP-terrein wordt aangelegd) de voor de stad goedkoopste en voor bewoners beste oplossing uit het onderzoek is. Reclamant bepleit dat deze variant een forse som geld bespaart, tot een meer acceptabele verkeersoverlast van de nieuwe Parallelweg voor Veemarktkwartier en Boschveld en in overeenstemming is met de belofte van de gemeente aan bewoners. Als "nadeel" van deze variant wordt benoemd dat sluipverkeer naar industrieterrein Rietvelden/Vutter en Brabanthallen onmogelijk wordt.
- *Gemeente is bekend met de voorkeur van reclamant. We benadrukken nogmaals dat variant 1 ook de gemeentelijke voorkeursvariant is. Echter, de betreffende variant is niet op korte termijn te realiseren. De gronden zijn niet in eigendom van gemeente. Bovendien dient een nieuwe functie voor het overblijvende deel van het EKP-gebouw te worden gevonden. Het realiseren van deze (voorkeurs)ontsluitingsvariant dient gelijk op te lopen met de ontwikkeling van het Wijkplan Boschveld op deze locatie. Dit is ook altijd de bedoeling geweest. De planning van beide projecten loopt echter uiteen. Gemeente kiest er uitdrukkelijk niet voor om de aansluiting uit te*

stellen totdat het Wijkplan Boschveld ter plekke kan worden gerealiseerd. Wij zijn ervan overtuigd dat de Parallelweg (ook voorlopig al) een eigen aansluiting op Boschveld nodig heeft, om te voorkomen dat er sluijverkeer ontstaat op andere wegen. Zie het gemeentelijk commentaar onder reactie 6 c.

- b. Reclamant spreekt verbazing en teleurstelling uit over het feit dat gekozen wordt voor de bewoners minst gunstige variant 4a waarbij de Diezekade wordt afgesloten. Hij stelt dat deze variant de meeste verkeersoverlast oplevert van de 3 varianten. Reclamant stelt dat het sluijverkeer naar industrieterrein Rietvelden/Vutter en Brabanthallen door Veemarktkwartier en Boschveld kan.
  - Gemeente heeft begrip voor de teleurstelling van reclamant. Zoals hierboven vermeld, blijft de variant 3 de voorkeursvariant. Gemeente doet er verder alles aan wat in haar mogelijkheid ligt om sluijverkeer tegen te gaan, onder ander door het knippen van de Diezekade c.q. Parallelweg noord en door na het gereedkomen van het project blijvend te monitoren en zo nodig aanvullende verkeersmaatregelen te treffen.
- c. Reclamant voorziet bij een keuze voor variant 4a of 4d een slepende situatie ten aanzien van het EKP gebouw. Hij haalt daarbij een passage aan uit de raadsinformatiebrief die hij illustratief vindt voor zijn onderbuikgevoel. Graag zou hij deze sterker geformuleerd willen hebben. Reclamant stelt dat zoals het nu beschreven is, het geen enkele zekerheid geeft voor bewoners.
  - Gemeente kan op dit moment geen keiharde garantie geven. Wel benadrukken wij nogmaals dat het ook de gemeentelijke voorkeur heeft de ontsluiting uiteindelijk over het EKP-terrein te realiseren. Dit is ook vermeld in het raadsbesluit. In de tussentijd is gemeente in onderhandeling met grondeigenaar over aankoop gronden. Gemeente bekijkt tegelijkertijd de mogelijkheden voor herontwikkeling van het EKP-terrein. De herontwikkeling van het EKP vloeit rechtstreeks voort uit het Wijkplan Boschveld.
- d. Reclamant doet een dringend beroep op college en raad om met voorrang de gesprekken met TNT over de verkrijging van het EKP terrein succesvol af te ronden en de ontsluiting van Veemarktkwartier/Boschveld op de nieuwe Parallelweg conform afspraak over het EKP terrein aan te leggen. Als minst schadelijke alternatief ziet reclamant variant 4d uit het verkeersonderzoek, aangezien deze het sluijverkeer bemoeilijkt en de geluids-, milieu en trillingsoverlast voor bewoners vermindert.
  - Gemeente is in het kader van de realisatie van het project Parallelweg 2<sup>o</sup> fase (dit bestemmingsplan) in eerste instantie primair in overleg om de benodigde gronden ter realisatie van de Parallelweg 2<sup>o</sup> fase te verwerven. Daarnaast is gemeente in gesprek over de verwerving van het gehele terrein in het kader van de gehele herontwikkeling van het EKP-terrein voor de verdere realisatie van het Wijkplan Boschveld.

**Gemeente zal bij het ontbreken van de mogelijkheid om de voorkeursvariant (variant 1: ontsluiting over EKP-terrein) een keuze maken tussen de andere varianten. De meest realistische varianten zijn de afsluiting Parallelweg-noord (variant 4d) en afsluiting van de Diezekade (variant 4a). 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" (4a) past het beste binnen de gewenste hoofdwegenstructuur van de gemeente zoals vastgelegd in de Koersnota. Deze variant 4a is echter niet mogelijk zolang de bedrijfsbeëindiging De Heus Voeders BV niet concreet is geëffectueerd is. Indien zou worden gekozen voor variant 4d is het niet**

**meer mogelijk om vanaf de ontsluiting Boschveld richting de Diezekade / Veemarktweg te rijden. Dit zou leiden tot het gebruik uitsluitend door bestemmingsverkeer. De besluitvorming van het verkeersbesluit zal 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, 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.**

Conclusie: de zienswijze van reclamant is ongegrond.