

Raadsinformatiebrief

Nr. :
Reg.nr. : 124788
B&W verg. : 5 februari 2013

Onderwerp: Integraal Verkeersbeeld Industriehaven,
Boschveld, Veemarktkwartier

1) Status

In het licht van de actieve informatieplicht informeren wij U over de stand van zaken met betrekking tot de beleidsuitvoering.

2) Samenvatting

De raad heeft het college gevraagd (moties 26 juni 2012) om de verkeersbewegingen rond de Industriehaven in beeld te brengen en daarbij de bereikbaarheid via het OV te betrekken. Dit is vastgelegd in 5 moties.

De moties zijn samen met de (meest) direct betrokken belanghebbenden uitgewerkt in het rapport "Integraal Verkeersbeeld Industriehaven, Boschveld, Veemarktkwartier", (28 januari 2013) dat ter inzage is gelegd.

In dit raadsinformatiebrief presenteren wij de belangrijkste bevindingen en conclusies met betrekking tot OV en transferiagebruik, parkeren, veiligheid en bereikbaarheid.

OV en transferia

In de huidige situatie wordt het openbaar vervoer, waar mogelijk, ingezet. Dit gebeurt door de reguliere busverbinding voor werknemers en, indien mogelijk, een pendeldienst tussen Brabanthallen 's-Hertogenbosch en Centraal Station voor bezoekers. Op 22 januari 2013 heeft de raad een motie aangenomen waarin het college verzocht wordt om de provincie Noord-Brabant dringend te verzoeken de huidige lijnvoering van buslijn 65 te wijzigen in de route: Engelen via Helftheuvelweg en JBZ naar Centraal Station. Dit betekent dat deze buslijn dan niet meer via Brabanthallen/1931 en De Gruyter Fabriek rijdt. Desondanks zal de gemeente 's-Hertogenbosch de provincie Noord-Brabant blijven verzoeken voor een busverbinding met Brabanthallen/1931 en De Gruyter Fabriek.

Kansen om het gebruik van trein en fiets te stimuleren zijn het verbeteren van de verbinding voor langzaam verkeer van Brabanthallen/1931 en DGF naar Centraal Station (via Paardskerkhofweg) en de informatievoorziening van OV. De inzet van transferia voor bezoekers Brabanthallen/1931 is niet mogelijk door de overlap met kooppieken in de binnenstad. Op die momenten staan de transferia vol met binnenstad bezoekers.

Parkeren, veiligheid en bereikbaarheid

Er is een vastgesteld tekort van 500-600 parkeerplaatsen op piekmomenten bij Brabanthallen/1931. Dit tekort zal, zonder aanvullende maatregelen, blijven bestaan. Dit tekort staat een verdere doorontwikkeling van de Brabanthallen/1931 in de weg.

In het kader van de bereikbaarheid van het gebied Industriehaven onderscheiden wij drie fasen die zijn gerelateerd aan, met name, de aanleg en fasering van de Parallelweg 2^e fase:

1. Korte termijn (tot 2015): huidige situatie totdat Parallelweg 2de fase in gebruik wordt genomen.
2. Middellange termijn (2015-2017): gerealiseerd is de Parallelweg 2de fase inclusief “aansluiting Grasso”.
3. Lange termijn (2017-2020): Parallelweg 2de fase inclusief aansluiting over EKP terrein en maatregelen Industriehaven.

Voor het eindbeeld gaan wij ervan uit de landtong te benutten als parkeerterrein en deze te ontsluiten via doortrekking van de Bibendumstraat met één vaste brug tussen de landtong en de Bibendumstraat. Dit is het gewenste eindbeeld. De investeringen voor deze maatregelen kunnen deels gedekt worden uit het Structuurfonds. In de gebiedsvisie Industriehaven worden de totale financiële consequenties in beeld gebracht.

Een volledige tweede auto-ontsluiting van de landtong met twee bruggen is niet noodzakelijk door optimalisatie van de bestaande infrastructuur en toepassing van verkeersmanagement.

Tot het moment dat het gewenste eindbeeld in fase 3 is gerealiseerd, kunnen de landtong (ontsloten via Oude Engelseweg) en het Michelinterrein een aantal keren per jaar ingezet worden als overloop parkeerterreinen (passend binnen de vigerende geluidsnormen).

Vanuit de aanleg van de Parallelweg 2^{de} fase realiseren we enkele kleine infrastructurele maatregelen die de overlast verminderen op de bestaande infrastructuur en de verkeersveiligheid verbeteren. Wij onderzoeken of deze maatregelen al in 2013 uitgevoerd kunnen worden door Heijmans B.V., die dit project voor ons uitvoert.

Bij de vaststelling van bestemmingsplan Parallelweg 2de fase heeft de raad het college verzocht het noordelijk deel van de huidige Parallelweg af te sluiten zodra de nieuwe doorgetrokken Parallelweg 2de fase in gebruik wordt genomen. Uit ons onderzoek is gebleken dat deze maatregel mogelijk is. Hiervoor zal te zijner tijd een verkeersbesluit worden opgesteld zodat de afsluiting gemaakt kan worden zodra de Parallelweg 2^e fase in gebruik wordt genomen.

De conclusies en adviezen uit het rapport “Integraal verkeersbeeld Industriehaven, Boschveld, Veemarktkwartier” zullen worden overgenomen in de gebiedsvisie Industriehaven. In deze gebiedsvisie worden de financiële consequenties in beeld gebracht. De gebiedsvisie zal te zijner tijd voor besluitvorming worden aangeboden aan de raad.

Met de meeste partijen is overeenstemming over bovenstaande aanpak, met uitzondering van De Verkadefabriek en het Woonboten Comité Industriehaven. Op enkele onderdelen hebben partijen nuances ingebracht. Wij zijn van oordeel dat de ingediende reacties geen aanleiding geven om het voorstel (nu) te wijzigen.

3) Wij bieden u dit stuk ter informatie aan.

Steller : Zwegers

Tel. : (073) 615 97 31

E-mail : a.zwegers@s-hertogenbosch.nl

1) Aanleiding

In de raadsvergadering op 26 juni 2012 is het bestemmingsplan Parallelweg 2de fase vastgesteld. De raad heeft tijdens die vergadering het college verzocht het noordelijk deel van de huidige Parallelweg af te sluiten zodra de nieuwe doorgetrokken Parallelweg 2de fase in gebruik wordt genomen. Tijdens de bespreking van de Discussienotitie Industriehaven e.o. is verzocht om een nadere onderbouwing op een aantal onderwerpen. Dit stond op de volgende wijze in de moties omschreven:

1. De verkeersbewegingen op de wegen rond de Industriehaven in beeld te brengen.
2. Daarbij de bereikbaarheid via het OV te betrekken. Met het verzoek om hierbij alle vormen van OV van en naar Brabanthallen 's-Hertogenbosch in beeld te brengen, waarbij ook kan worden gedacht aan het geven van korting op OV, of het inzetten van collectief (particulier) vervoer, waarbij tevens gebruik gemaakt kan worden van de transferia.
3. In goed overleg met belanghebbenden (bedrijven, eigenaren en omwonenden) te komen tot een keuze voor de meest optimale variant(en).
4. De resultaten van het verkeersonderzoek binnen een half jaar aan de raad voor te leggen.
5. In goed overleg met de woonbootbewoners en met inachtneming van de eerder in beeld gebrachte mogelijkheden, te zoeken naar alternatieve aanleglocaties voor woonboten.

De uitwerking van verzoek 5 vindt plaats in een apart traject. De overige punten zijn samen met de (meest) direct betrokken belanghebbenden uitgewerkt in het rapport Integraal verkeersbeeld Industriehaven, Boschveld, Veemarktkwartier (28 januari 2013).

De conclusies en adviezen uit het rapport Integraal verkeersbeeld Industriehaven, Boschveld, Veemarktkwartier worden overgenomen in de gebiedsvisie Industriehaven.

2) Inhoud

Graag informeren wij u over de hoofdpunten uit het rapport Integraal Verkeersbeeld. Het volledige rapport Integraal Verkeersbeeld Industriehaven, Boschveld, Veemarktkwartier d.d. 28 januari 2013 ligt ter inzage.

Overleg met belanghebbenden

De ingediende moties zijn uitgewerkt in een aanpak waarbij het volgende doel is geformuleerd: gezamenlijk bepalen van het eindbeeld wat betreft de verkeersstructuur in het benoemde gebied en de tussenliggende fasen tot het eindbeeld.

Voor het bereiken van dit doel is een aantal stappen doorlopen waarbij de meest direct belanghebbenden intensief zijn betrokken. Dit zijn Verkadefabriek, Brabanthallen/1931, bewoners Boschveld (OBB), bewoners Veemarktkwartier en woonboten comité, De Gruyter Fabriek (DGF), WSV Neptunus, ondernemersverenigingen Spoorzone en RiVu.

Binnen het doorlopen traject zijn vastgestelde plannen en documenten als uitgangspunt gehanteerd. Daarnaast zijn er voor het gebied Industriehaven, Boschveld, Veemarktkwartier verschillende ambities van de gemeente 's-Hertogenbosch:

- Het herontwikkelen van bedrijventerreinen De Rietvelden is een speerpunt van gemeentelijk beleid waarbij prioriteit wordt gegeven aan versterking van de economische potenties en niet, primair, aan het behoud van ligplaatsen voor woonboten.

- Vanuit de vastgestelde Ontwikkelingsvisie Brabanthallen 's-Hertogenbosch is Brabanthallen 's-Hertogenbosch fasegewijze doorontwikkeld tot een congrescentrum met nationale betekenis. Na twee eerdere fasen is het project nu aangeland bij verbetering van de bereikbaarheid en uitbreiding van het parkeren. Het gaat dan om de realisatie van 500 tot 600 extra parkeerplaatsen (op korte termijn) en een goede aan- en afvoer van verkeer. De uitbreiding van het parkeren wordt gezamenlijk uitgewerkt met het bedrijfsverzamelgebouw DGF.
- In het Wijkplan Boschveld Beweegt (februari 2010) staat herstructurering van deze wijk voorop met als doel het verbeteren van de leefbaarheid in de wijk Boschveld. Dit krijgt voor verkeer onder meer gestalte door de herinrichting van de Paardskerkhofweg, de aanleg van de Parallelweg 2e fase (met in de toekomst de aansluiting over het EKP-terrein) en parkeerregulering om overlast van parkeerders van "buiten" te voorkomen.
- In de Koersnota Hoofdinfrastructuur ligt het beleid op gebied van verkeer en vervoer vast. De uitwerking van de koersnota zorgt voor verbetering van de bereikbaarheid en leefbaarheid van de stad. Dat gebeurt met een set aan maatregelen, waaronder de aanleg van de Parallelweg 2e fase. Dit project draagt bij aan het bundelen van verkeersstromen op doorstroomassen.

De rol van openbaar vervoer en transferia in de bereikbaarheid

Om de geconstateerde knelpunten op te lossen en invulling te geven aan de ambities zijn maatregelen benoemd. Dit is gedaan volgens de Bossche ladder van Verdaas, zoals vastgelegd in de Koersnota Hoofdinfrastructuur.

Waar mogelijk wordt openbaar vervoer in de huidige situatie ingezet. Dit is in de vorm van een reguliere busdienst voor werknemers en voor bezoekers een pendeldienst vanaf het Centraal Station bij grote en daarvoor geschikte evenementen. Op 22 januari 2013 heeft de raad een motie aangenomen waarin het college verzocht wordt om de provincie Noord-Brabant dringend te verzoeken de huidige lijnvoering van buslijn 65 te wijzigen in de route: Engelen via Helftheuvelweg en JBZ naar Centraal Station. Dit betekent dat deze buslijn dan niet meer via Brabanthallen/1931 en De Gruyter Fabriek rijdt. Desondanks zal de gemeente 's-Hertogenbosch de provincie Noord-Brabant blijven verzoeken voor een busverbinding met Brabanthallen/1931 en De Gruyter Fabriek.

De mogelijkheden om gebruik van trein en fiets te stimuleren richten zich op het verbeteren van de verbinding met Centraal Station voor langzaam verkeer (via Paardskerkhofweg) en op de informatievoorziening van OV bij Brabanthallen/1931. Voor de inzet van OV zijn de mogelijkheden beperkt vanuit de gemeente 's-Hertogenbosch tot meedenken en adviseren. Het is een verantwoordelijkheid van de provincie Noord-Brabant. Vanuit de gemeente wordt samengewerkt met deze partijen om zowel op reguliere momenten (provincie) als bij evenementen in Brabanthallen 's-Hertogenbosch een goed aanbod aan ov-voorzieningen te hebben.

Als aanvullende maatregel kan een verbinding gemaakt worden met de binnenstad door het inzetten van een watertaxi. Een dergelijke maatregel wikkelt geen substantiële bezoekersstromen af en is vooral gericht op beleving. Hierbij gaan we uit van particuliere initiatieven.

Op de bestaande transferia is geen restcapaciteit beschikbaar op kooppieken. Doordat de piekmomenten van evenementen samenvallen met de kooppieken in de stad zijn de huidige transferia niet geschikt als parkeerlocatie voor bezoekers van Brabanthallen/1931. Om ze wel geschikt te maken is uitbreiding van de parkeer capaciteit op de transferia en een extra pendeldienst van transferia naar Brabanthallen 's-Hertogenbosch nodig. Dit heeft niet onze voorkeur.

Door vaststelling van het raadsvoorstel Parkeren binnenstad en transferia (2013) kan gestart worden met de daarin opgenomen verdere uitwerkingen waaronder een Uitwerkingsplan Transferia.

Met bovenstaande maatregelen (verbeteren van verbinding met Centraal Station door herinrichten Paardskerkhofweg en informatievoorziening voor OV) wordt het gebruik van OV en fiets gestimuleerd waar mogelijk. Bovenstaande maatregelen bieden echter geen oplossing voor het tekort van 500 tot 600 parkeerplaatsen op piekmomenten bij Brabanthallen/1931 en DGF.

Verkeersbewegingen rondom Industriehaven

Bij het in beeld brengen van de verkeersbewegingen zijn drie verschillende fasen te onderscheiden:

1. Korte termijn (tot 2015): huidige situatie totdat Parallelweg 2de fase in gebruik wordt genomen
2. Middellange termijn (2015-2017): gerealiseerd is de Parallelweg 2de fase inclusief "aansluiting Grasso"
3. Lange termijn (2017-2020): Parallelweg 2de fase inclusief aansluiting over EKP terrein en maatregelen Industriehaven

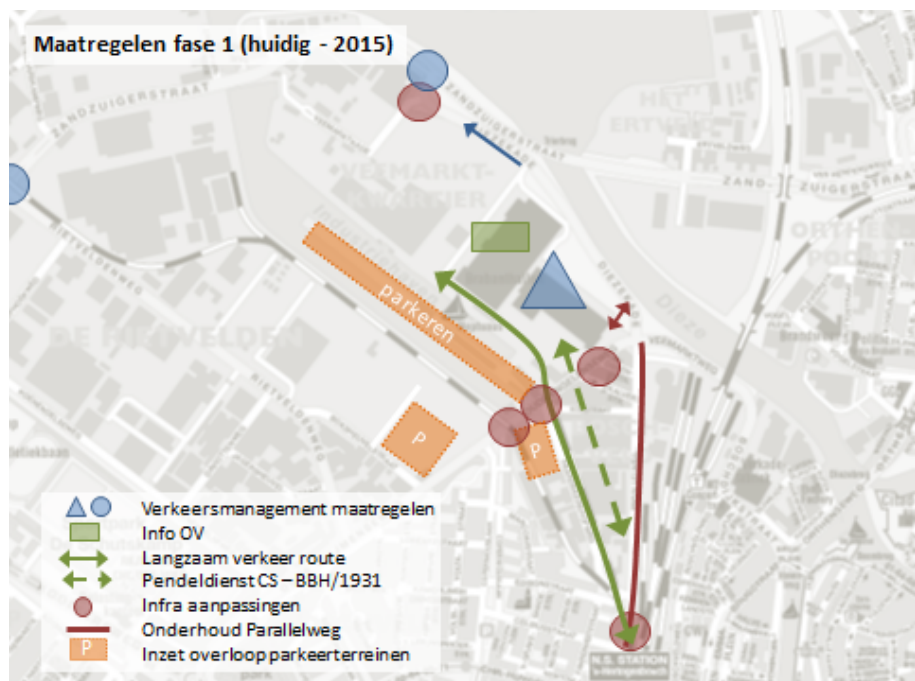
1. Korte termijn (tot 2015): huidige situatie totdat Parallelweg 2de fase in gebruik wordt genomen

In de huidige situatie zorgen de verkeersbewegingen voor een aantal verkeerskundige knelpunten. Sinds de opening van de Randweg (2011) wordt meer hinder ervaren van de huidige verkeersstromen op de Oude Engelenseweg en de huidige Parallelweg. Daarnaast zien de bewoners gevaarlijke situaties ontstaan door klemgereden fietsers en automobilisten door zware vrachtwagens. Tijdens evenementen in Brabanthallen 's-Hertogenbosch is er een specifieke en wisselende verkeerssituatie waardoor de ochtend- en avondspits langer duren. Bij grote evenementen is de huidige parkeercapaciteit bij Brabanthallen/1931 niet voldoende en is er overlast van parkerende auto's. Voor de toekomstige situatie bij DGF en Brabanthallen 's-Hertogenbosch is de parkeerbehoefte bepaald op basis van de Nota Parkeernormen van de gemeente 's-Hertogenbosch (december 2003) en parkeerkcijfers van het CROW (ASVV 2004). Hieruit blijkt dat op piekmomenten er een totaal tekort van 500 tot 600 parkeerplaatsen is.

Voor de korte termijn wordt dit, conform de huidige situatie, opgevangen door gebruik te maken van overloop

parkeerterreinen. Binnen de vigerende geluidsnormen is het mogelijk om de landtong (ontsloten via Oude Engelenseweg), het parkeerterrein aan Paardskerkhofweg en het Michelin terrein een aantal keren per jaar in te zetten.

Voor bezoekers van Brabanthallen 's-Hertogenbosch/1931 die per trein reizen is de verbinding tussen het Centraal Station en de Brabanthallen 's-Hertogenbosch voor langzaam verkeer niet duidelijk en onaantrekkelijk.



Daarnaast staat het voortbestaan van de reguliere buslijn 65, die Brabanthallen/1931 en DGF aandoet, onder druk.

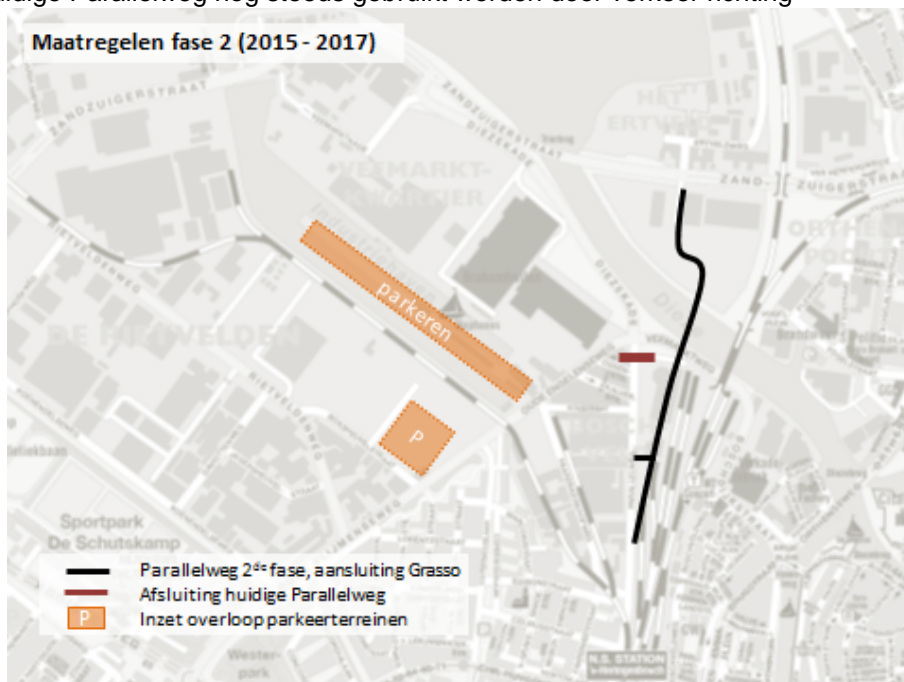
Sinds begin 2012 worden verkeersmanagement maatregelen ingezet om de overlast tijdens grote evenementen zoveel mogelijk te voorkomen en de grote stromen verkeer te faciliteren op de voorkeursroutes. Daarnaast worden de komende jaren vanuit het programma Beter Benutten verschillende infrastructurele aanpassingen gedaan om de huidige infrastructuur optimaal te benutten op verschillende locaties (o.a. kruispunt Zandzuigerstraat-Rietveldenweg, aansluiting A59 Engelen en optimalisatie doorstroomas Orthen/Hambakenweg).

Van belang blijft een goede monitoring van de specifieke verkeerssituatie tijdens evenementen in Brabanthallen/1931 om tijdig knelpunten te signaleren en op te lossen. Op korte termijn worden kleine aanpassingen gedaan die de overlast van het verkeer op de Parallelweg en de Oude Engelseweg beperken. Het gaat hierbij om het verwijderen van de stamlijn en het asfalteren van de huidige Parallelweg. De realisatie van de Parallelweg 2de fase moet op langere termijn deze overlast verminderen. Binnen het project Parallelweg 2de fase wordt prioriteit gegeven aan het aanpakken van de onveilige locaties zoals fietsbrug Christiaan Huygensweg en de bovenstaande verkeersmaatregelen op de Parallelweg.

2. Middellange termijn (2015-2017): Parallelweg 2de fase inclusief aansluiting "Grasso"

Na realisatie van de Parallelweg 2de fase wordt deze aangesloten op de huidige Parallelweg via de "aansluiting Grasso". Met de Parallelweg 2de fase neemt de hoeveelheid verkeer op de Zandzuigerstraat, verlengde Parallelweg en Magisteratenlaan toe. Ook op de Oude Engelseweg neemt de hoeveelheid verkeer toe ten opzicht van de huidige situatie.

Door realisatie van Parallelweg 2de fase wijzigen de aanrijdroutes van en naar de Brabanthallen 's-Hertogenbosch waardoor de hoeveelheid verkeer op de huidige Parallelweg afneemt. Ondanks deze afname zal in de situatie waarbij de Parallelweg 2de fase is aangesloten op de huidige Parallelweg ("aansluiting Grasso") de huidige Parallelweg nog steeds gebruikt worden door verkeer richting Brabanthallen/1931, DGF, industrieterrein Rietvelden en Ertveld. Dit is een ongewenste route. Om deze overlast te voorkomen wordt het noordelijk deel van de huidige Parallelweg afgesloten zodra de Parallelweg 2de fase in gebruik wordt genomen (conform de motie van de raad van 26 juni 2012). Hiervoor zal te zijner tijd een verkeersbesluit worden opgesteld zodat de afsluiting gemaakt kan worden zodra de Parallelweg 2^e fase in gebruik wordt genomen.



Zonder uitbreiding van de parkeercapaciteit zal ook in 2015 een tekort aan parkeerplaatsen zijn bij Brabanthallen/1931 en DGF. In fase 2 worden, net als in fase 1, overloop parkeerterreinen ingezet.

3. Lange termijn (2017-2020): Parallelweg 2de fase inclusief aansluiting over EKP terrein en maatregelen Industriehaven

In fase 3 lange termijn gaan we er vanuit dat de definitieve aansluiting van de Parallelweg 2de fase over het EKP terrein is gerealiseerd. Hierdoor is er minder overlast voor bewoners op de huidige Parallelweg. De weg komt namelijk verder van de woningen te liggen.

In de situatie 2020 kan het maatgevende kruispunt Zandzuigerstraat-Diezekade het verkeer bij evenementen verwerken. Bij grote evenementen waarbij de piek samenvalt met een reguliere ochtend- of avondspits kunnen kortstondige vertragingen ontstaan. Met benuttingsmaatregelen wordt de huidige infrastructuur geoptimaliseerd waarbij de overlast bij evenementen zoveel mogelijk wordt voorkomen. Dit leidt tot de conclusie dat er geen dringende urgentie of noodzaak is om een volledige tweede auto-ontsluiting voor Brabanthallen/1931 en DGF te realiseren met twee bruggen.

Wel is er een tekort van 500-600 parkeerplaatsen op piekmomenten bij Brabanthallen/1931 en DGF. Het advies is om de huidige parkeercapaciteit uit te breiden door de landtong (sober) in te richten met parkeerplaatsen. Zolang

de langtong ontsloten wordt via de Oude Engelseweg is het vanwege de geluidszone beperkt toegestaan om de landtong in te zetten als parkeerterrein. Voor structureel gebruik van de landtong als parkeerterrein is het noodzakelijk de landtong enkelzijdig te ontsluiten via doortrekking van de Bibendumstraat en één vaste brug naar de landtong. De kosten voor aankoop van de landtong, het sober inrichten van de landtong en een vaste brug via doortrekking Bibendumstraat naar de landtong bedragen circa €5,5 miljoen. Hieronder



vallen niet de kosten voor verplaatsing van de woonboten. Een deel van de investering kan worden gedekt uit het Structuurfonds. In de gebiedsvisie Industriehaven worden de totale financiële consequenties in beeld gebracht.

Op langere termijn zou desgewenst het parkeerterrein op de landtong verbonden kunnen worden met de bestaande parkeerterreinen bij Brabanthallen/1931. Over de aanleg van deze tweede brug wordt pas besloten als er financiële dekking voor is.

Reacties van betrokken partijen

Het rapport Integraal verkeersbeeld Industriehaven, Boschveld, Veemarktkwartier is opgesteld in overleg met de direct betrokken belanghebbenden. Omdat de belangen van deze partijen niet gelijk zijn resteren er opmerkingen op de conclusies uit het rapport. Deze zijn opgenomen in het rapport.

Het gaat om de volgende reacties:

- Brabanthallen/1931, DGF, bewoners Boschveld en Veemarktkwartier zijn voorstander van het zo snel mogelijk realiseren van een volledige auto-ontsluiting voor Brabanthallen/1931 via aanleg van een 2e auto-ontsluiting (met twee bruggen) over de Industriehaven.
- De Verkadefabriek heeft bezwaar tegen de maatregel in fase 2 waarbij er een afsluiting komt van de huidige Parallelweg. Het noordelijk deel van de binnenstad, waaronder de bestemmingen Verkadefabriek en W2, is dan niet rechtstreeks bereikbaar via de Parallelweg 2de fase en de "aansluiting Grasso". Dit is een van de belangrijkste aanrijdroutes van de Verkadefabriek waardoor de bereikbaarheid van de Verkadefabriek ernstig in het geding komt. Verkadefabriek wil dat de aansluiting over het EKP terrein eerst gereed is voordat de huidige Parallelweg wordt afgesloten.
- Het Woonboten Comité Industriehaven heeft ook bezwaar tegen een afsluiting in het noordelijk deel van de huidige Parallelweg (in fase 2). Zij is van mening dat deze maatregel een tweede ontsluitingsroute van Brabanthallen/1931 (namelijk vanuit zuiden via Parallelweg en Diezekade) onmogelijk maakt.
- Alle belanghebbenden zijn voorstander van het zo snel mogelijk realiseren van een definitieve aansluiting van de Parallelweg 2de fase over het EKP terrein.
- Brabanthallen 's-Hertogenbosch/1931, DGF en het Woonboten Comité Industriehaven vinden het ondenkbaar dat er in directe nabijheid van de 3e beurzen-en evenementenaccommodatie van Nederland en het grootste bedrijfsverzamelgebouw geen OV komt. Zij doen een oproep aan de gemeente, de Bossche Politiek en de Provincie Noord-Brabant om in een compromisvorm te kiezen voor het behoud van de Openbaar Vervoer verbinding bij Congrescentrum 1931/ Brabanthallen 's-Hertogenbosch en DGF.
- Bewoners van Boschveld en het Veemarktkwartier zijn tegen gebruik van de landtong als overloop parkeerterrein indien de toegang aan de Oude Engelseweg wordt gebruikt. De brug vanaf de Bibendumstraat naar de landtong hoort er al in de tweede fase te zijn. In de eerste fase kan het Michelinterrein tussen de Bibendumstraat en de Oude Vlijmenseweg wel (beperkt) als parkeerterrein gebruikt worden.
- Het Woonboten Comité Industriehaven is tegen parkeren op de landtong en tegen een tweede auto-ontsluiting via doortrekking van de Bibendumstraat. Er zijn twee woonboten die dan niet meer voor onderhoud naar de werf kunnen en niet meer kunnen uitvaren. Zij willen hier niet in beperkt worden. Hun bezwaar kan worden ondervangen door de weg aan te leggen met een beweegbaar brugdeel. De overige 11 woonschepen hebben bezwaar tegen de geluidsoverlast en onrust van parkerende auto's overdag en 's nachts. Zij willen dat Michelin terrein ingezet wordt als extra parkeerterrein voor bezoekers Brabanthallen/1931 en DGF.
- Het Woonboot Comité Industriehaven is van mening dat kosten nog moeite worden gespaard om voor de diverse scenario's de belangen en gevolgen van alle overige partijen in kaart te brengen en de kosten te berekenen. Het is denkbaar dat de ligplaatsen van de woonschepen worden opgeheven om alle andere partijen te kunnen faciliteren. Daarom vindt het Woonboot Comité Industriehaven het redelijk om te vragen, niet eerder over het wensbeeld te beslissen, voordat men een, door deskundigen uitgevoerd gedegen onderzoeksrapport over alternatieve ligplaatsen ter beschikking heeft. Het Woonboot Comité Industriehaven vindt pas dan, dat men een gefundeerde beslissing over het geheel kan nemen. Tenslotte is het voor huizen of boerderijen, die ergens voor moeten wijken, veel eenvoudiger om aan alternatieven te komen dan aan goede ligplaatsen (door schaarste aan geschikt water) voor woonschepen. In een door het Woonboot Comité Industriehaven apart verzonden brief (van 16 januari 2013) aan

het college van Burgemeester en Wethouders en alle raadsleden wordt daar dieper op in gegaan.

- Familie Beekwilder maakt bezwaar tegen het parkeren op de landtong waarbij bezoekers via de landtong en Oude Engelseweg richting Brabanthallen/1931 gaan. Dit betekent namelijk dat al deze bezoekers langs hun perceel met 2 woningen en bedrijfsactiviteiten komen. Zij zijn voorstander van het verbinden van de landtong met Brabanthallen/1931 middels een voetgangersbrug. Dit pas ook beter bij de doorontwikkeling van Brabanthallen/1913 tot een congrescentrum van nationale betekenis. De looproute die de bezoekers langs de Oude Engelseweg moeten afleggen past niet binnen die uitstraling.
- Brabanthallen 's-Hertogenbosch is van mening dat er bij inzet van de landtong als parkeerterrein (ontsloten via doortrekking Bibendumstraat en één brug) er een voetgangersontsluiting kan plaatsvinden over het terrein van WSV Neptunus. Een andere mogelijkheid is om de brug die de landtong met parkeerterrein Brabanthallen 's-Hertogenbosch verbindt als voetgangersbrug uit te voeren.
- Brabanthallen 's-Hertogenbosch geeft aan dat zij, na doortrekking van de Bibendumstraat tot landtong, het parkeerterrein van 1931 wil verbinden met parkeerterrein landtong. Deze verbinding wordt bij voorkeur zo zuidelijk mogelijk gerealiseerd. Brabanthallen 's-Hertogenbosch is van mening dat er piekmomenten zijn waarbij de parkeerbehoefte hoger is dan de voorgestelde capaciteit (huidige parkeerterrein + 500 tot 600 extra parkeerplaatsen op de landtong). Voor die situaties, circa 20 dagen per jaar volgens Brabanthallen 's-Hertogenbosch, dienen maatwerk oplossingen mogelijk te blijven (zoals voldoende uitwijkparkeermogelijkheden).

Reactie gemeente 's-Hertogenbosch op enkele ingebrachte reacties:

Het belang van goed OV voor de Brabanthallen/1931 en DGF wordt onderstreept. De gemeente zal dit onderdeel onder de aandacht brengen van de provincie Noord-Brabant.

De belangen van Boschveld met betrekking tot de toegang van de landtong worden veilig gesteld indien de Bibendumstraat als toegangsweg wordt gebruikt en/of als het slechts gaat om een beperkt aantal evenementen waarvoor de landtong wordt gebruikt.

Ook de belangen van het Woonboot Comité Industriehaven worden erkend. Met betrekking tot de belangen van het Woonboten Comité Industriehaven kan worden gesteld dat op dit moment, zonder een ruimtelijke procedure, geen algehele duidelijkheid kan worden gegeven over de diverse ingebrachte aspecten. Dat kan pas plaatsvinden zodra de raad de gebiedsvisie Industriehaven heeft vastgesteld en vervolgens de ruimtelijke procedures gaat opstarten. Dan zal in die fase gedegen alternatieven-onderzoek plaats vinden zoals dat door het comité wordt gevraagd.

De bereikbaarheid van de Verkadefabriek per auto is vooralsnog goed en ook verzekerd via andere alternatieven.

Het aanleggen van een voetgangersverbinding zien wij op dit moment niet als een essentieel onderdeel voor de bereikbaarheid van de Brabanthallen/1931 bij enkele grote evenementen.

Samenvattend worden in het rapport de volgende maatregelen voorgesteld:

1. Ondanks de in te zetten maatregelen is het noodzakelijk de huidige parkeercapaciteit bij Brabanthallen/1931 en DGF uit te breiden met 500 tot 600 parkeerplaatsen. De meest geschikte locatie hiervoor is de landtong. Deze is in 2010 ook aangekocht met dat doel. Het bereiken van het gewenste eindbeeld uit Gebiedsvisie Industriehaven e.o. kan gefaseerd worden door in fase 3 (2017-2020) te starten met een enkelzijdige ontsluiting via doortrekking

van de Bibendumstraat en één brug naar de landtong. In de gebiedsvisie Industriehaven worden de financiële consequenties van deze maatregelen in beeld gebracht.

2. Een volledige tweede auto-ontsluiting (met twee bruggen) is nuttig, maar niet noodzakelijk. Door het optimaliseren van de bestaande infrastructuur is de huidige ontsluiting via de Diezekade in 2020 nog mogelijk. Bij grote evenementen met een verkeerspiek wordt er een pakket aan aanvullende maatregelen ingezet zoals verkeersmanagement maatregelen en inzet van pendeldienst vanuit Centraal Station. Over de aanleg van de tweede brug wordt pas besloten als er financiële dekking voor is.
3. Voor de korte en middellange termijn wordt de landtong ingezet als overloop parkeerterrein met een ontsluiting via Oude Engelenseweg. Bepaald moet worden hoe vaak dit mogelijk is binnen de huidige geluidsnormen. Hetzelfde geldt voor de inzet van Michelin terrein als overloop parkeerterrein, zolang het niet verkocht is.
4. Tegelijk met in gebruik name van de doorgetrokken Parallelweg 2^{de} fase wordt de huidige Parallelweg bij de kruising met de Oude Engelenseweg-Veemarktkade-Diezekade afgesloten. Binnen het project Parallelweg 2^{de} fase zijn verkeersmaatregelen voorzien die de huidige overlast van het verkeer beperken.

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

mr. drs. I.A.M. Woestenberg

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

Bijlagen: -

Ter inzage: Rapport Integraal verkeersbeeld Industriehaven, Boschveld, Veemarktkwartier d.d. 28 januari 2013.