

Integraal verkeersbeeld
Industriehaven,
Boschveld,
Veemarktkwartier

28 januari 2013



Inhoudsopgave

1.	Inleiding.....	13
1.1	Aanleiding.....	13
1.2	Doel.....	14
1.3	Aanpak.....	14
1.4	Leeswijzer	15
2.	Uitgangspunten	16
2.1	Beleid.....	16
2.2	Projecten/ontwikkelingen	16
2.2.1	Parallelweg 2 ^{de} fase.....	16
2.2.2	Discussienotitie Industriehaven e.o.	17
2.2.3	Wijkplan Boschveld Beweegt	18
2.3	Verkeersbeleid.....	18
2.3.1	Parkeernormen.....	19
2.3.2	Geluidsnormering	20
3.	Verkeersbewegingen	21
3.1	Fase 1: verkeersbewegingen korte termijn.....	21
3.1.1	Verkeersafwikkeling bij evenementen	22
3.1.2	Parkeren korte termijn.....	22
3.2	Fase 2: verkeersbewegingen middellange termijn (2015-2017)	23
3.2.1	Parkeren op middellange termijn.....	24
3.3	Fase 3: verkeersbewegingen lange termijn (2017-2020)	24
3.3.1	Verkeersbewegingen bij evenementen.....	24
3.3.2	Parkeren op lange termijn.....	25
3.4	Samenvatting en conclusies.....	25
4.	Maatregelen fase 1: korte termijn.....	27
4.1	Ruimtelijke ordening	27
4.2	Beprijzen/parkeerbeleid	27
4.3	Fiets/OV/transferia.....	28
4.3.1	Langzaam verkeer	28
4.3.2	Openbaar vervoer.....	28

4.3.3	Parkeren/transferia	29
4.4	Mobiliteitsmanagement	29
4.5	Benutting	30
4.6	Reconstructie bestaande infra.....	31
4.7	Bouwen nieuwe infra.....	32
4.8	Samenvatting en conclusies.....	32
5.	Maatregelen fase 2: middellange termijn	35
5.1	Parkeren.....	35
5.2	Reconstructie bestaande infra.....	35
5.3	Samenvatting en conclusies.....	37
6.	Maatregelen fase 3: lange termijn	38
6.1	Langzaam verkeer	38
6.2	Parkeren.....	38
6.2.1	Alternatieve parkeerlocaties	39
6.2.2	Faseringsvarianten	41
6.2.3	Samenvatting en conclusies.....	47
7.	Conclusies en advies	49
7.1	Conclusies.....	49
7.2	Advies	51
7.3	Zienswijze.....	52

Bijlagen:

- Lijst van actieve belanghebbenden en overige betrokkenen
- Huidige parkeercapaciteit Brabanthallen/1931
- Meetmomenten evenementen Brabanthallen 2011 en 2012
- Analyse huidige verkeerssituatie bij evenementen
- Verkeerssituatie 2020
- Variantenonderzoek mogelijke aansluitingen Boschveld
- Faseringsvarianten uitbreiding parkeren Brabanthallen/1931 en DGF

Samenvatting

Opdracht

Voor het gebied Industriehaven, Boschveld, Veemarktkwartier zijn verschillende plannen opgesteld die afgelopen periode zijn behandeld/besproken in de gemeenteraad. Deze plannen zijn:

- Wijkplan Boschveld in raadsvergadering (februari 2010).
- Discussienotitie Industriehaven e.o. in commissievergadering ROB (mei 2012).
- Vaststelling bestemmingsplan Parallelweg 2de fase in raadsvergadering (juni 2012).

De raad heeft het wijkplan Boschveld en het bestemmingsplan Parallelweg 2^{de} fase vastgesteld en heeft het college verzocht het noordelijk deel van de huidige Parallelweg af te sluiten zodra de nieuwe doorgetrokken Parallelweg 2^{de} fase in gebruik wordt genomen. Daarnaast is zij van oordeel dat binnen de Discussienotitie Industriehaven e.o. een nadere onderbouwing nodig is op een aantal onderwerpen. Dit is tot uiting gekomen in de volgende moties (raadsvergadering van 26 juni 2012):

- | |
|--|
| <ol style="list-style-type: none">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 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.*

De uitwerking van motie 5 vindt plaats buiten het kader van deze notitie. Moties 1 en 2 zijn gerealiseerd door met de (meest) direct belanghebbenden gesprekken te voeren, proces afspraken te maken en deze vast te leggen in een advies aan het College. De notitie is het resultaat van dat traject.

Het Integraal verkeerbeeld Industriehaven, Boschveld, Veemarktkwartier vormt de onderlegger voor de totale gebiedsvisie Industriehaven.

Uitwerking motie 3: overleg met belanghebbenden

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

Gezamenlijk is de aanpak besproken en zijn de ambities en actuele knelpunten in het gebied vastgesteld.

Binnen het doorlopen traject zijn vastgestelde plannen en documenten als uitgangspunt gehanteerd.

Het gaat hierbij om de volgende stukken:

- *Verkeersbeleid: Koersnota Hoofdinfrastructuur (2009), inclusief de andere uitwerkingsplannen en Wegcategoriseringsplan volgens Duurzaam Veilig (2004).*
- *Wijkplan Boschveld (vastgesteld februari 2010).*
- *Ontwikkelingsvisie Brabanthallen 's-Hertogenbosch (4 februari 2003).*
- *Bestemmingsplan Parallelweg 2^{de} fase (vastgesteld door de raad op 26 juni 2012).*
- *Ruimtelijke structuurvisie (2003).*
- *Economisch Actieplan 2010-2014 (september 2009).*
- *Kantoren- en bedrijventerreinenbeleid 2010-2020.*
- *Vervoermanagement Brabanthallen (2010).*
- *Verkeersmanagement 's-Hertogenbosch: Beter Benutten infrastructuur (2012).*

Ambities

Voor het gebied Industriehaven, Boschveld, Veemarktkwartier zijn de volgende ambities:

Bedrijventerrein Rietvelden, Brabanthallen/1931 en DGF

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

Vanuit de vastgestelde Ontwikkelingsvisie Brabanthallen 's-Hertogenbosch Brabanthallen 's-Hertogenbosch fasegewijs doorontwikkeld tot een congrescentrum met nationale betekenis. Na de upgrading en uitbreiding van de hallen (fase 1) en de functionele restauratie annex transformatie tot 1931 (fase 2) is het project nu aangeland bij verbetering van de bereikbaarheid en uitbreiding van het parkeren (fase 3). Het gaat dan om de realisatie van 500 tot 600 extra parkeerplaatsen (op korte termijn) en een goede aan- en afvoer van verkeer.

In 2008 heeft de gemeenteraad besloten tot functionele restauratie van DGF tot een eigentijds en passend bedrijfsverzamelgebouw voor de creatieve industrie. Ook hier is uitbreiding van de parkeerbehoefte aan de orde. Een uitbreiding die gezamenlijk met de Brabanthallen/1931 wordt uitgewerkt.

Wijkplan Boschveld

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 ondermeer 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 een parkeerregulering om overlast van parkeerders van "buiten" te voorkomen.

Koersnota Hoofdinfrastructuur

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, waarvan de aanleg van de Parallelweg 2e fase een van die maatregelen is. Dit project draagt bij aan het bundelen van verkeersstromen op doorstroomassen.

Op basis van de planning van de vastgestelde infrastructurele projecten en ambities zijn drie fasen 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

Voor de benoemde fasen zijn de verkeersbewegingen in beeld gebracht en is een verkeerskundige knelpuntenanalyse gemaakt. Hierbij is gebruik gemaakt van tellingen, verkeersmodellen en observaties. Ook de ervaringen van belanghebbenden zijn betrokken. Bij de knelpunten zijn voor de verschillende fasen maatregelen benoemd. Voor enkele maatregelen zijn varianten opgesteld. Hiervoor is een integrale beoordeling gemaakt en wordt een voorstel gedaan.

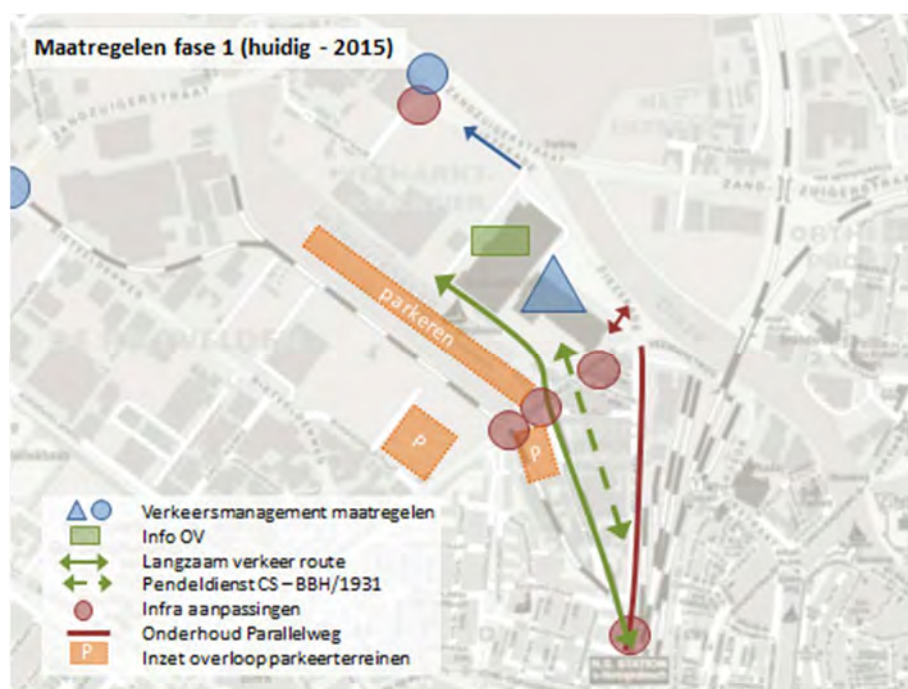
Uitwerking motie 1: verkeersbewegingen in en rond Industriehaven

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 drukker zijn en langer duren. Tevens ontstaan er bij grote evenementen parkeerproblemen. De huidige parkeercapaciteit is niet toereikend bij Brabanthallen/1931 en DGF. Hierdoor ontstaat er overlast van parkerende auto's in de wijk Veemarktwartier, op de Paardskerkhofweg, kop van Copernicuslaan, Marconistraat en op de Oude Engelenseweg nabij de woonboten. 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 opgevangen door gebruik te maken van overloop parkeerterreinen. Binnen de geluidsnormen is het mogelijk om de landtong (ontsloten via Oude Engelenseweg), Paardskerkhofweg en Michelin terrein een aantal keren per jaar in te zetten.

Voor bezoekers van Brabanthallen 's-Hertogenbosch/1931 die per trein reizen is de verbinding met Centraal



Figuur 1 Maatregelen korte termijn

Station voor langzaam verkeer niet duidelijk en onaantrekkelijk. Daarnaast ligt het voortbestaan van de reguliere buslijn, die Brabanthallen/1931 en DGF aandoet, onder druk.

Sinds begin 2012 wordt het regelscenario Brabanthallen ingezet om de overlast tijdens grote evenementen zoveel mogelijk te voorkomen en de grote stromen verkeer te faciliteren op de voorkeursroutes. Dit regelscenario omvat een pakket van verkeersmanagement maatregelen. De inzet hiervan wordt voortgezet en uitgebreid met een proef op de Diezekade voor vertrekkend verkeer.

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 Orthen/Hambakenweg).

Een aandachtspunt is de monitoring van de verkeerssituatie tijdens evenementen in Brabanthallen/1931. Bij evenementen is sprake van een specifieke en wisselende verkeerssituatie met een beperkt aantal forse verkeerspieken die goed gemonitord moet worden om nieuwe knelpunten tijdig te ontdekken en op te lossen.

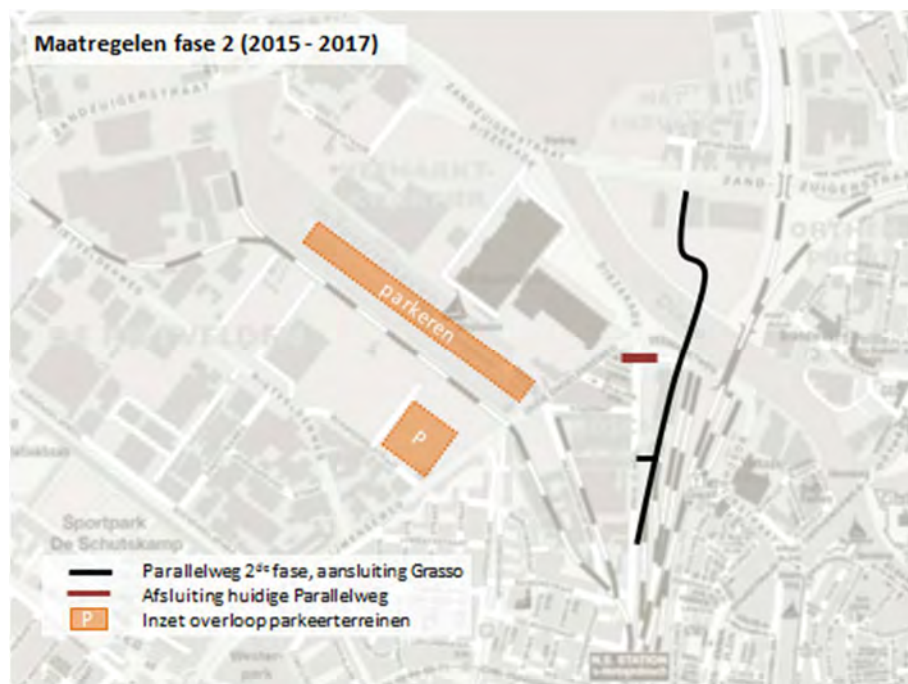
Op korte termijn worden kleine aanpassingen gedaan om de overlast van verkeer op de Parallelweg en Oude Engelseweg te beperken. Het gaat hierbij om het verwijderen van de stamlijn en asfaltering van de huidige Parallelweg. De realisatie van de Parallelweg 2^{de} fase moet op langere termijn deze overlast verminderen.

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

Na realisatie van de Parallelweg 2^{de} fase wordt deze aangesloten op de huidige Parallelweg via de "aansluiting Grasso". Met

het gemeentelijk verkeersmodel is een inschatting gemaakt van de toekomstige verkeersbewegingen in het gebied. Deze verkeersbewegingen zijn berekend voor het jaar 2020 waarin de aanleg van Parallelweg 2^{de} fase is opgenomen, de aanleg van de wijkontsluiting Boschveld (over EKP terrein) en een tweede auto-ontsluiting van Brabanthallen/1931 en DGF.

Uit de berekeningen blijkt dat de hoeveelheid verkeer op de Zandzuigerstraat, verlengde Parallelweg en Magistratenlaan toeneemt. Ook op de



Figuur 2 Maatregelen middellange termijn

Oude Engelseweg neemt de hoeveelheid verkeer toe ten opzicht van de huidige situatie. Door realisatie van Parallelweg 2^{de} fase wijzigen de aanrijdroutes van en naar de Brabanthallen 's-Hertogenbosch. Hierdoor neemt de hoeveelheid verkeer op de huidige Parallelweg af. Ondanks deze afname zal in de situatie waarbij de Parallelweg 2^{de} 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 tegelijk met de ingebruikname van de Parallelweg 2de fase.

Zonder uitbreiding van de huidige parkeercapaciteit zal er in 2015 een tekort aan parkeerplaatsen zijn bij Brabanthallen/1931 en DGF. Ook voor de middellange termijn wordt dit opgevangen door gebruik te maken van overloop parkeerterreinen. De landtong met ontsluiting via Oude Engelseweg kan een aantal keren per jaar ingezet worden. Hetzelfde geldt voor Michelin terrein zolang dit terrein niet verkocht is.

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 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.



Figuur 3 Maatregelen lange termijn

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 middels 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. Vanwege de geluidszone is het noodzakelijk de landtong te enkelzijdig te ontsluiten

via doortrekking van de Bibendumstraat en één vaste brug naar de landtong. Op langere termijn zou desgewenst het parkeerterrein op de landtong verbonden kunnen worden met de bestaande parkeerterreinen bij Brabanthallen/1931.

Uitwerking motie 2: 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.

Stimuleren gebruik fiets en OV

Openbaar vervoer speelt al een grote rol door de reguliere busdienst en de pendeldienst vanaf het Centraal Station bij grote en daarvoor geschikte evenementen. Daarnaast ligt de verantwoordelijkheid voor beide diensten niet bij de gemeente 's-Hertogenbosch maar bij provincie Noord-Brabant en bij organisatoren van evenementen en Brabanthallen/1931.

De mogelijkheden gebruik van OV en fiets te stimuleren richten zich op het verbeteren de verbinding met Centraal Station voor langzaam verkeer (via Paardskerkhofweg) en op de informatievoorziening van OV bij Brabanthallen/1931.

Op 22 januari 2013 is door de gemeenteraad besloten om de provincie Noord-Brabant dringend te verzoeken om 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 om een busverbinding met Brabanthallen/1931 en DGF. Vanuit de gemeente wordt samengewerkt met de verantwoordelijke partijen (provincie Noord-Brabant en organisatoren van evenementen) om zowel op reguliere momenten 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.

Inzet van transferia

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. Er is uitbreiding van de parkeercapaciteit op de transferia en een extra pendeldienst van transferia naar Brabanthallen 's-Hertogenbosch nodig. Deze optie had niet de voorkeur bij behandeling van Discussienotitie Industriehaven e.o.

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.

Advies

Geadviseerd wordt om de volgende besluiten voor te leggen aan het College:

1. Het vaststellen van het rapport "Integraal verkeersbeeld Industriehaven, Boschveld Veemarktkwartier";
2. De conclusies en adviezen integraal over te nemen in de gebiedsvisie Industriehaven en de gebiedsvisie voor besluitvorming voor te leggen aan de raad;

- a. 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.
 - b. De meest geschikte locatie hiervoor is de landtong. Deze is in 2010 ook aangekocht met dat doel. Als fasering tot het eindbeeld uit Gebiedsvisie Industriehaven e.o. wordt gestart met deze enkelzijdig te ontsluiting via doortrekking van Bibenbumstraat met een brug naar de landtong.
 - c. Een volledige tweede auto-ontsluiting is nuttig, maar niet noodzakelijk. Door het optimaliseren van de bestaande infrastructuur is ontsluiting via de Diezekade in 2020 nog mogelijk.
 - d. Voor de korte en middellange termijn wordt de landtong ingezet als overloop parkeerterrein met een ontsluiting via Oude Engelseweg. 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 en het parkeerterrein aan de Paardskerkhofweg, zolang het niet ontwikkeld wordt.
 - e. Bij grote evenementen met een verkeerspiek wordt er een pakket aan aanvullende maatregelen ingezet zoals verkeersmanagement maatregelen en inzet van pendeldienst vanuit Centraal Station.
 - f. Voor de kort termijn (fase 1) worden maatregelen gerealiseerd vanuit het project Parallelweg 2^{de} fase.
3. Het nemen van een verkeersbesluit zodat de oude Parallelweg wordt afgesloten, voor alle autoverkeer, tegelijk met de ingebruikname van de doorgetrokken Parallelweg 2de fase, conform de strekking van de motie van de raad van 26 juni 2012;

Totaaloverzicht van voorgestelde maatregelen:

Maatregelen	Fase	Kosten (eenmalig)	Kosten (per jaar)	Dekking
Benutting huidige infrastructuur, verkeersmanagement maatregelen en monitoring van verkeerssituatie	1	€ 1.750.000		Ja, regelscenario BBH en Beter Benutten
Informatievoorziening OV	1	€ 20.000		<i>nee</i>
Ontwerp en herinrichting Paardskerkhofweg	1	€ 200.000		ja, Parallelweg 2e fase
Onderhoud Parallelweg	1	Nvt		ja, Parallelweg 2e fase
Verwijderen Stamlijn Oude Engelseweg en Parallelweg	1	€ 17.500		ja, Parallelweg 2e fase
Verwijderen / verplaatsen vluchtheuvel Oude Engelseweg	1	€ 25.000		ja, Parallelweg 2e fase
Aanpassingen kruispunt Veemarktkade-Diezekade (VRI+weg)	1	€ 50.000		ja, Parallelweg 2e fase
Maatregelen kruisend verkeer bij parkeren Paardskerkhofweg	1	€ 50.000		ja, Parallelweg 2e fase
(Proef) met uitstroom via dubbele rijstroken Diezekade	1		€ 20.000	Opnemen in bestaande inzet bij evenementen
<i>Extra inrit parkeerterrein 1931</i>	<i>1</i>	<i>ntb</i>		
<i>Inzet van overloopterreinen landtong en Michelinterrein</i>	<i>1</i>	<i>ntb</i>		

Afsluiting noordelijk deel Oude Parallelweg	2	€ 15.000		ja, Parallelweg 2e fase
<i>Inzet van overloopterreinen landtong en Michelinterrein</i>	2	<i>Ntb</i>		
<i>Aansluiting Parallelweg 2^{de} fase over EKP terrein</i>	3	<i>x¹</i>		<i>Nee</i>
<i>Faseringsvariant 1: parkeren landtong, ontsloten via Bibendumstr</i>	3	<i>€ 5.500.000²</i>		<i>Nee</i>
<i>Langzaam verkeer route ri Binnenstad via Veemarktweg</i>	3	<i>Ntb</i>		<i>Nee</i>

Zienswijze

- Brabanthallen/1931, DGF, bewoners Boschveld en Veemarktkwartier zijn voorstander van het zo snel mogelijk realiseren van een volledig auto-ontsluiting voor Brabanthallen/1931 via aanleg van een 2^e auto-ontsluiting 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 Parallelweg 2^{de} fase en "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 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 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 Boschveld en Veemarktkwartier zijn tegen gebruik van de landtong als overloop parkeerterrein met als toegang Oude Engelseweg. De brug vanaf Bibendumstraat naar de landtong hoort er al in de tweede fase te zijn. In de eerste fase kan het Michelinterrein tussen Bibendumstraat en Oude Vlijmenseweg wel (beperkt) als parkeerterrein gebruikt worden.
- Het Woonboten Comité 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

¹ Dit is vertrouwelijke en bedrijfsgevoelige informatie die niet in de rapport kan worden genoemd

² Exclusief kosten voor verplaatsing van woonboten

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 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 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 aan B en W 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 Engelenseweg 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 Engelenseweg 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 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).

1. Inleiding

Deze notitie gaat in op het integrale verkeersbeeld voor het gebied Industriehaven, Boschveld en Veemarktkwartier.

Deze notitie is bedoeld voor betrokken belanghebbenden en geeft een weergave van de resultaten van het verkeersonderzoek, de haalbaarheid van de verschillende oplossingsmogelijkheden in financieel, economisch, ruimtelijk, milieu, verkeerskundig en stedenbouwkundig opzicht en het proces van de bijeenkomsten met de belanghebbenden en hun zienswijze op de besproken onderwerpen.

Het college van B&W en de gemeenteraad worden geïnformeerd via een raadsinformatiebrief met deze rapportage als bijlage.

Deze notitie beschrijft:

- De aanpak van de 4 raadsmoties middels (aanvullend) verkeersonderzoek;
- Het overlegtraject met de betrokken belanghebbenden inzake de 4 raadsmoties;
- De zienswijze van de belanghebbenden op de knelpunten en maatregelen;
- Het gezamenlijke eindbeeld en de ambitie voor de Industriehaven, Boschveld, Veemarktkwartier;
- De stappen om te komen tot het gewenste eindbeeld in de komende jaren.

1.1 Aanleiding

Voor het gebied Industriehaven, Boschveld, Veemarktkwartier zijn verschillende plannen die afgelopen maanden zijn behandeld/besproken in de gemeenteraad.

In de commissievergadering van 22 mei 2012 is de Discussienotitie Industriehaven e.o. besproken. De commissie was van oordeel dat binnen de Discussienotitie Industriehaven e.o. een nadere onderbouwing nodig is op een aantal onderwerpen:

- de omvang, ligging en soort van de parkeerfaciliteiten,
- de verschillende ontsluitingsmogelijkheden voor het parkeren,
- de mogelijkheden en alternatieven van het openbaar vervoer zoals watertaxi, transferia, pendelbusjes
- de nut en noodzaak van een tweede ontsluiting van Brabanthallen/De Gruyter Fabriek (DGF) via doortrekking van de Bibendumstraat.

Tijdens de behandeling van het bestemmingsplan Parallelweg 2^{de} fase (raadsvergadering van 26 juni 2012) zijn de volgende moties aangenomen:

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 belanghebbenden zijn te onderscheiden in twee groepen. Een deel van de belanghebbenden heeft actief bijgedragen en deelgenomen aan de bijeenkomsten. Een ander deel is als agenda lid geïnformeerd. In bijlage 1 is hier onderscheid in gemaakt.

De actieve belanghebbenden zijn Verkadefabriek, Brabanthallen 's-Hertogenbosch/1931, bewoners Boschveld, Veemarktkwartier en woonboten comité, DGF, WSV Neptunus, ondernemersverenigingen Spoorzone en RiVu.

1.4 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 beschrijft de uitgangspunten die gehanteerd zijn, de projecten/ontwikkelingen in het gebied en het beleid. In hoofdstuk 3 worden de verkeersbewegingen en knelpunten per fase beschreven. De hoofdstukken 4 t/m 6 gaan in op de maatregelen voor de verschillende fasen. Vervolgens staan in hoofdstuk 7 de conclusies en advies.

2. Uitgangspunten

In het onderzoeksgebied Industriehaven, Boschveld, Veemarktkwartier spelen een aantal ontwikkelingen en ambities. In dit hoofdstuk staan de uitgangspunten toegelicht.

2.1 Beleid

Als uitgangspunt zijn de volgende vastgestelde documenten en beleid gehanteerd.

- Uitwerkingsplan Koersnota Hoofdinfrastructuur (2009), inclusief de andere uitwerkingsplannen binnenstadsring, fiets, parkeren binnenstad en transferia (concept), OV en verkeersmanagement.
- Wegcategoriseringsplan volgens Duurzaam Veilig (2004).
- Wijkplan Boschveld (vastgesteld februari 2010).
- Ontwikkelingsvisie Brabanthallen 's-Hertogenbosch (4 februari 2003).
- Bestemmingsplan Parallelweg 2^{de} fase (vastgesteld door de raad op 26 juni 2012).
- Ruimtelijke structuurvisie (2003).
- Economisch Actieplan 2010-2014 (september 2009).
- Kantoren- en bedrijventerreinenbeleid 2010-2020.
- Vervoermanagement Brabanthallen (maart 2010).
- Verkeersmanagement 's-Hertogenbosch: Beter Benutten infrastructuur (2012).

2.2 Projecten/ontwikkelingen

2.2.1 Parallelweg 2^{de} fase

In de raadsvergadering op 26 juni 2012 is het bestemmingsplan Parallelweg 2de fase vastgesteld. Dit betekent dat de Parallelweg doorgetrokken wordt over de nieuwe Diezebrug en vervolgens wordt aangesloten op de Zandzuigerstraat.

In deze raadsvergadering heeft de raad zich ook uitgesproken over aanvullende maatregelen in de fase dat de nieuwe Parallelweg op de huidige Parallelweg wordt aangesloten (genaamd "aansluiting Grasso"). In tegenstelling tot de door het college vastgestelde afsluiting in de Diezekade gaf de raad aan te kiezen voor een afsluiting van de huidige Parallelweg ter hoogte van de kruising met de Oude Engelseweg – Veemarktkade – Diezekade om zo de verkeersoverlast te beperken voor Boschveld en Veemarktkwartier. De raad heeft het college verzocht deze afsluiting zo snel mogelijk te realiseren zodra de nieuwe doorgetrokken Parallelweg 2^{de} fase over de nieuwe Diezebrug in gebruik wordt genomen.

In het Wijkplan Boschveld is als nagestreefd eindbeeld een aansluiting van de Parallelweg 2^{de} fase over het EKP terrein opgenomen.



Figuur 5 Parallelweg 2de fase

2.2.2 Discussienotitie Industriehaven e.o.

In 2003 heeft de gemeenteraad, middels de vastgestelde Ontwikkelingsvisie Brabanthallen 's-Hertogenbosch, besloten tot een fasegewijze doorontwikkeling van Brabanthallen 's-Hertogenbosch. Na de upgradering en uitbreiding van de hallen (fase 1) en de functionele restauratie annex transformatie tot 1931 (fase 2) is het project nu aangeland bij verbetering van de bereikbaarheid en uitbreiding van het parkeren (fase 3). In vervolg op de Ontwikkelingsvisie Brabanthallen 's-Hertogenbosch is in 2010 de landtong aangekocht met als bestemming parkeren. In 2008 heeft de gemeenteraad besloten tot functionele restauratie van DGF tot een eigentijds en passend bedrijfsverzamelgebouw voor de creatieve industrie. Dit proces nadert nu haar voltooiing.

Het vernieuwde complex van DGF en Brabanthallen/1931 vormen belangrijke pijlers voor realisatie van onze economische ambities zoals die zijn verwoord in het Economische Actieplan (2009). Zij behoren tot één van de onderscheidende dragers van het economisch profiel van de stad. Daarnaast is het herontwikkelen van bedrijventerreinen al ruim een decennium speerpunt van gemeentelijk beleid. Op bedrijventerrein De Rietvelden wordt wat betreft de ontwikkeling van de Industriehaven prioriteit gegeven aan versterking van de economische potenties en niet aan behoud van de ligplaatsen voor woonboten.

De Discussienotitie Industriehaven e.o. is een nadere uitwerking van de vastgestelde Ontwikkelingsvisie Brabanthallen 's-Hertogenbosch (4 februari 2003). De visie is uitgewerkt in een aantal scenario's die integraal zijn afgewogen. Het college heeft scenario B als voorkeursscenario bepaald om de volgende redenen:

- De gemeente heeft met andere overheden en marktpartijen geïnvesteerd in de herontwikkeling van De Rietvelden, de restauratie en transformatie van De Gruyterfabriek (DGF) en de doorontwikkeling van De Brabanthallen 's-Hertogenbosch. Voorts is enkele jaren geleden een start gemaakt met de herontwikkeling van de wijk Boschveld. Om deze investeringen optimaal te laten functioneren en renderen is de aanleg van een 2e auto-ontsluiting met uitbreiding van het parkeren een logische stap.
- De inrichting van de landtong met de functie parkeren is te prevaleren boven de vestiging van bedrijfsactiviteiten op de landtong. Gezien de langgerekte vorm, de beperkte breedte en het bereikbaarheidsprofiel van deze locatie is het vinden van passende bedrijfsfuncties een lastige zo niet onmogelijke opgave; mede gezien de kwaliteit van het aanbod van vestigingsmogelijkheden elders in de stad.
- De ontsluiting van de landtong moet uit oogpunt van milieu geschieden via doortrekking van de Bibendumstraat in combinatie met de aanleg van een brug. Een ontsluiting vanaf de Oude Engelseweg is onwenselijk om een verdere belasting van de Oude Engelseweg m.n. langs het Veemarktkwartier/nieuw Boschveld te



Figuur 6 Scenario B Discussienotitie Industriehaven e.o.

voorkomen en vanuit het gegeven dat een dergelijke ontsluiting niet zonder meer mogelijk is vanwege de geluidzone.

- Voor de stad kies je voor de juiste functie op de juiste plek. Scenario B gaat uit van de meest eenvoudige ingreep, geen uitbreiding van bedrijvigheid middels dempen van delen van de insteekhavens en geen nieuwe jachthavens op deze plek. Een jachthaven aan de Dieze (zie Waterkwartier in Wijkplan Boschveld of bij de Kop van 't Zand) is stedenbouwkundig, functioneel en vanuit het oogpunt van beheer en gebruik (o.a. minder bruggen, ligging aan doorgaande vaarroute) wenselijker dan een nieuwe jachthaven in een insteekhaven bij Brabanthallen 's-Hertogenbosch.

2.2.3 Wijkplan Boschveld Beweegt

In het Wijkplan Boschveld Beweegt (februari 2010) wordt vorm gegeven aan de herstructurering van deze wijk met als doel het verbeteren van de leefbaarheid in de wijk Boschveld. In dit plan is onder meer aangegeven:

- Een gecombineerde loop- en fietsroute richting de Rietvelden en Brabanthallen 's-Hertogenbosch loopt via Paardskerkhofweg.
- Nagestreefd eindbeeld 'nieuwe ontsluiting achter EKP langs': vanuit de gedachte van bundeling van verkeer is met het verleggen van de Parallelweg een nieuwe aansluiting op de Veemarktweg gewenst. Deze gewenste ontsluiting volgt uit het wijkplan voor Boschveld. In het wijkplan is de voorkeur uitgesproken om de invalsweg naar het westelijk deel van het centrum / Kop van 't Zand over het EKP-terrein te leggen en niet de huidige Parallelweg als invalsweg te gebruiken. De huidige Parallelweg verliest zo haar doorstroombaan. Dit nagestreefde eindbeeld van de nieuwe wijkontsluitingsweg is nu niet te realiseren, maar is mede afhankelijk van de (her)ontwikkeling van dit deel van de wijk Boschveld. Daarom is ervoor gekozen deze gewenste nieuwe ontsluiting niet op te nemen binnen dit bestemmingsplan.
- Wat betreft parkeren is bepaald dat in geheel Boschveld gereguleerd parkeren wordt ingevoerd. Dit gebeurt fasegewijs op basis van de herinrichting. Dit om de wijk te beschermen tegen parkeerders van elders.

2.3 Verkeersbeleid

Het beleid op gebied van verkeer en vervoer staat in de Koersnota Hoofdinfrastructuur 's-Hertogenbosch. Hierin staat dat knelpunten aangepakt worden volgens de Bossche Ladder van Verdaas: een gezamenlijke en integrale aanpak zorgt voor verbetering van de bereikbaarheid en leefbaarheid. In de Koersnota Hoofdinfrastructuur zijn voor auto, fiets en OV de doorstroommassen benoemd. Op doorstroommassen dient het interne en externe verkeer zoveel mogelijk gebundeld te worden. In de diverse uitwerkingsplannen van de Koersnota Hoofdinfrastructuur is bepaald hoe deze doorstroommassen vorm krijgen.



Figuur 7 Prioriteitenkaart auto

Voor autoverkeer zijn de Rietveldenweg, de Zandzuigerstraat en de toekomstige Parallelweg 2^{de} fase de doorstroommassen in dit gebied. De Rietveldenweg, Diezekade, Veemarktweg en Oude Engelseweg zijn aangewezen als gebiedsontsluitingswegen (50 km/uur). Daarnaast lopen er verschillende hoofdfietsroutes door dit gebied (over Rietveldenweg, Zandzuigerstraat, Christiaan Huygensweg, Magistratenlaan en Parallelweg 2^{de} fase).

In het Uitwerkingsplan Verkeersmanagement loopt de ontsluiting van De Rietvelden en Brabanthallen 's-Hertogenbosch via de voorkeursroutes: A59 en vervolgens via de Zandzuigerstraat/ Diezekade of de Rietveldenweg/ Bibendumstraat.

2.3.1 Parkeernormen

Het parkeerbeleid van de gemeente 's-Hertogenbosch staat beschreven in de Nota Parkeernormen 2003. In deze nota staat de hoeveelheid benodigde parkeerplaatsen per bestemming aangegeven. Daarbij is onderscheid gemaakt tussen de verschillende functies: wonen, werkgelegenheid, detailhandel, onderwijs en overige functies. Tevens wordt ingegaan op de aanwezigheidspercentages bij de verschillende functies.

Parkeerbehoefte Brabanthallen/1931 en DGF

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 parkeerkencijfers van het CROW (ASVV 2004). Zodra een groot evenement (> 5.000 bezoekers) in Brabanthallen 's-Hertogenbosch samenvalt met congres in 1931 en piekmoment DGF (werkdagmiddag) is de parkeerbehoefte groot. Uitgaande van de agenda van Brabanthallen 's-Hertogenbosch van 2008 vindt dit zo'n 20 tot 25 dagen per jaar plaats. De afgelopen jaren is dit door de recessie minder vaak voorgekomen. Wel zien we een groei in het samenvallen met congressen in 1931.

Hoe groot het tekort precies is, is lastig te bepalen en het wisselt per activiteit. De parkeerkencijfers voor een evenementenhal, beursgebouw en congresgebouw variëren tussen minimaal 6,0 parkeerplaatsen per 100 m² bvo en maximaal 11,0 parkeerplaatsen per 100 m² bvo. Hier is al aan te zien dat er grote marges zitten in de parkeerbehoefte. Om een goede inschatting te kunnen maken is met beide normen gerekend en is het gemiddelde genomen. In bijlage 2 staat een toelichting op de huidige parkeercapaciteit bij Brabanthallen/1931.

	Huidig aantal pp	Benodigd aantal pp	Tekort aan pp
De Gruyter Fabriek (DGF)	215	525	310
Brabanthallen/1931	2882	3343	461
DGF en Brabanthallen/1931 (dubbelgebruik)	3097	3650	553

Bovenstaande getallen gelden bij aparte parkeervoorzieningen. In de Discussienotitie Industriehaven e.o. zijn we uitgegaan van dubbelgebruik van de parkeervoorzieningen om de beschikbare capaciteit zo goed mogelijk te benutten. Hierdoor kan het tekort terug gebracht worden naar 553 parkeerplaatsen. In het vervolg van dit rapport gaan we uit van een tekort van 500 tot 600 parkeerplaatsen op piekmomenten.

Brabanthallen 's-Hertogenbosch is van mening dat er enkele keren per jaar (circa 20 dagen) piekmomenten zijn waarbij het tekort aan parkeerplaatsen hoger is dan de hierboven genoemde 500 tot 600 parkeerplaatsen.

2.3.2 Geluidsnormering

In deze omgeving hebben we ook te maken met een beperking. Het bedrijventerrein De Rietvelden is namelijk een geluidgezoneerd bedrijventerrein. De geluidzone ligt over Veemarktkwartier/Boschveld. In de huidige situatie bereikt de Brabanthallen met zijn milieuvergunning de grenzen van de milieuzone c.a. Dit beperkt de mogelijkheden voor toekomstige ontwikkelingen.

Bij het ontsluiten van de landtong vanaf de Oude Engelseweg wordt bij een ongelimiteerd gebruik de geluidzone c.a. overschreden (avond en nacht). Aanpassing van het muziekspectrum, parkeerfaciliteiten en overige geluidsbronnen van de Brabanthallen is waarschijnlijk geen optie, omdat dan de gebruiksmogelijkheden, en daarmee de exploitatie, van het complex weer worden beperkt. Bij ieder, meer permanent gebruik van de landtong als parkeerterrein bij een ontsluiting op de Oude Engelseweg zal de belasting hiervan op de Oude Engelseweg gezien moeten worden. Vooral nog is het uitgangspunt dat het incidenteel (10 tot 12 keer per jaar) is toegestaan om de landtong in te zetten als parkeerterrein als deze ontsloten wordt vanuit de Oude Engelseweg.

3. Verkeersbewegingen

In dit hoofdstuk worden de verkeersbewegingen voor Industriehaven, Boschveld en Veemarktkwartier beschreven. Bij de verkeersbewegingen wordt onderscheid gemaakt naar reguliere verkeerssituaties en situaties met evenementen in Brabanthallen 's-Hertogenbosch. Bij situaties met evenementen wordt ook de parkeersituatie beschreven. Door de vastgestelde, ingrijpende infrastructurele ontwikkelingen in de tijd uit te zetten ontstaan drie perioden met eigen kenmerken en verkeersbewegingen:

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

Dit resulteert in een overzicht met knelpunten tijdens de bovenstaande drie termijnen.

3.1 Fase 1: verkeersbewegingen korte termijn

Onder de korte termijn verstaan we de huidige situatie tot het moment dat Parallelweg 2^{de} fase is gerealiseerd.

Sinds de opening van de Randweg met de aansluiting op de Magistratenlaan (2011) zijn de verkeersstromen in dit gebied gewijzigd. Verkeer vanuit en richting het zuiden maakt meer gebruik van de huidige Parallelweg. Dit is de meest directe route richting Brabanthallen/1931, noordzijde van de Binnenstad en Rietvelden geworden. Hierdoor zijn de verkeersintensiteiten op de huidige Parallelweg 15% hoger dan voor opening Randweg. Tijdens tellingen in april 2011 was de etmaalintensiteit 8300 motorvoertuigen op een werkdag. De bewoners van Boschveld en Veemarktkwartier ervaren een exponentieel toegenomen hoeveelheid verkeer na opening van de randweg, vooral in de categorie zwaar vrachtverkeer. Zij ervaren in de huidige situatie overlast (fijnstof, geluid en trilling) van het verkeer op huidige Parallelweg en Oude Engelseweg. Daarnaast zien zij gevaarlijke situaties ontstaan onder meer door klemgereden fietsers en automobilisten door zware vrachtwagens.

Tijdens overleg met belanghebbenden zijn nog twee knelpunten genoemd die in de huidige situatie voor overlast zorgen:

- Op de Veemarktkade ontstaan drukke en gevaarlijke situaties door de grote hoeveelheid vrachtverkeer en de manoeuvres bij de weegbrug bij Diepop in combinatie met toename van verkeer naar DGF.
- In de huidige situatie heeft het fietspad langs de Diezekade een rare bocht bij de inrit naar Brabanthallen 's-Hertogenbosch. Dit kan tot onveilige situatie leiden (m.n. bij uitvallen verlichting).

Deze knelpunten waren niet bekend bij de gemeente en worden nader onderzocht.

Brabanthallen/1931 ligt op zo'n 1 tot 1,5 km lopen van het Centraal Station van 's-Hertogenbosch. Voor langzaam verkeer is er op dit moment geen duidelijke en aantrekkelijk verbinding. Qua openbaar vervoer is De Rietvelden ontsloten via een reguliere buslijn (lijn 65). Op zowel de Oude Engelseweg als de Diezekade bevindt zich een bushalte. In de huidige situatie ligt het voorbestaan van deze lijndienst onder druk vanwege de slechte kostendekkingsgraad en wensen van bewoners om de route te wijzigen. Hiernaar wordt onderzoek gedaan door de provincie Noord-Brabant. De resultaten hiervan worden verwacht voor de zomer 2013.

Brabanthallen/1931 hebben de wens om een extra inrit te realiseren aan de zijde van de Oude Engelseweg. Vanwege de geluidsnormering is dit niet gewenst op die locatie. Samen met de gemeente 's-Hertogenbosch dienen de mogelijkheden bepaald te worden.

3.1.1 Verkeersafwikkeling bij evenementen

Bij de Industriehaven liggen Brabanthallen 's-Hertogenbosch, '1931' en DGF die een verkeersaantrekkende werking hebben. Vooral tijdens evenementen in Brabanthallen 's-Hertogenbosch en/of 1931 stijgen de verkeersintensiteiten op de beschikbare aanrijdroutes: Rietveldenweg, Zandzuigerstraat, Diezekade, Oude Engelseweg en huidige Parallelweg. In 2011 en 2012 is de verkeerssituatie nauwlettend gemonitord vanuit de ingezette verkeersmanagement maatregelen. In bijlage 3 is een overzicht opgenomen van de metingen.

Uit deze tellingen weten we welke wegen worden gebruikt, hoeveel verkeer er extra te verwachten is bij evenementen en wat het aankomst- en vertrekpatroon van de bezoekers van evenementen is. In bijlage 4 is een uitgebreide analyse opgenomen van het verkeersbeeld bij evenementen.

De omvang van de verkeersdruk en het moment waarop die plaatsvindt verschilt per type evenement of beurs. Bij sommige evenementen komen veel bezoekers met de auto en bij andere niet. Daarnaast verschillen de aankomst- en vertrektijden en patronen. Er zijn evenementen waarbij alle bezoekers in een korte tijd arriveren en vertrekken (feesten, voorstellingen), bij andere evenementen is dat meer verspreid (beurzen). Hierdoor zijn er verschillende verkeerspatronen bij evenementen en zijn de benodigde parkeercapaciteiten en de topdrukemomenten anders.

Tijdens evenementen valt het piekmoment qua aankomst- en vertrektijden van de bezoekers gedeeltelijk samen met de reguliere spitsperiodes. Ze zorgen ook voor een verlenging van de ochtendspits en avondspits. Daarnaast zijn de reguliere spitsperiodes wat zwaarder: in de ochtendspits is er circa 15 tot 20% meer verkeer op het drukste moment en in de avondspits is dat circa 45%. Daarnaast is er in een aantal gevallen een extra piek van vertrekkend verkeer te zien in de avond-/nachtperiode.

In 2011 en 2012 zijn er geen doorstromingsknelpunten geconstateerd op de toeleidende wegen door extra verkeer bij de evenementen in Brabanthallen 's-Hertogenbosch. Wel zijn er verkeersproblemen geconstateerd van zoekverkeer op weg naar een parkeerplaats en verkeersknelpunten op terrein van Brabanthallen 's-Hertogenbosch zelf (met eventuele terugslag op de toeleidende wegen).

3.1.2 Parkeren korte termijn

De specifieke en verschillende verkeerskenmerken per evenement zien we ook terug in de parkeerbehoefte van Brabanthallen/1931. Een voorbeeld hiervan zijn de concerten. Afhankelijk van de doelgroep is het OV gebruik van de bezoekers groter of kleiner. Dit hebben we in 2012 gezien bij een concert van Armin van Buuren. Toen was het aandeel OV gebruik kleiner dan bij het dancefeest Masters of Hardcore. Hierdoor kent Brabanthallen/1931 een wisselende parkeerbehoefte. Als gevolg van het succes van de functionele transformatie van zowel Brabanthallen/1931 als DGF zal naar verwachting de parkeerbehoefte komende periode toenemen.

Zoals beschreven in paragraaf 2.3.1 is er een tekort van 500-600 parkeerplaatsen bij Brabanthallen/1931 en DGF.

Op piekmomenten is de huidige parkeercapaciteit van Brabanthallen/1931 en DGF niet toereikend. Er worden overloop parkeerterreinen (Paardskerkhofweg, landtong) ingezet tijdens topdagen in

Brabanthallen 's-Hertogenbosch. Dit zijn tijdelijke parkeerterreinen waarvan Brabanthallen 's-Hertogenbosch vanuit milieuwetgeving incidenteel gebruik mag maken.

Op dagen met grote evenementen wordt overlast ervaren van parkerende auto's en van bezoekers die van en naar het Centraal Station lopen. Daarnaast worden geparkeerde voertuigen in de wijk en op de Oude Engelenseweg (nabij de woonboten) aangetroffen omdat bezoekers het parkeertarief willen uitsparen.

Bij de inzet van Paardskerkhofweg als overloop parkeerterrein ontstaan onveilige situaties doordat verkeersstromen elkaar kruisen op de Oude Engelenseweg. Uit tellingen blijkt dat de parkeerdruk in het Veemarktkwartier hoog is (hoger dan 95%). Dit wordt versterkt door de reeds weggevallen parkeerplaatsen aan de Parallelweg en verdere afname van parkeerplaatsen aan de Parallelweg door aanleg Parallelweg 2^{de} fase. Gezien de plannen voor Boschveld is onduidelijk hoe lang het parkeerterrein aan de Paardskerkhofweg nog beschikbaar kan blijven als overloopterrein.

3.2 Fase 2: verkeersbewegingen middellange termijn (2015-2017)

Onder de middellange termijn verstaan we de periode waarbij de Parallelweg 2^{de} fase is gerealiseerd, inclusief "aansluiting Grasso". In 2015 is de verbinding over De Dieze in het verlengde van de Magistratenlaan naar de Zandzuigerstraat aangelegd (Parallelweg 2de fase) als alternatief voor de doorgaande route door de binnenstad. Deze verbinding is eveneens een doorstroomas en verbindt de Randweg met de Zandzuigerstraat.

Met een verkeersmodel is berekend hoe groot de verkeersomvang in 2020 is en hoe het verkeer zich verdeelt na bovenstaande infrastructurele wijziging. Door deze wijziging zullen ook de aanrijroutes van en naar Brabanthallen 's-Hertogenbosch wijzigen. Zo zal verkeer vanuit het zuiden (A2, Vught) via de nieuwe Randweg en Parallelweg 2^{de} fase rijden. Dit uit zich in een verkeerstoename op Zandzuigerstraat en Magistratenlaan en een afname van verkeer op de huidige Parallelweg. Ook op de Oude Engelenseweg neemt de hoeveelheid verkeer toe ten opzicht van de huidige situatie.

Bijlage 5 bevat een overzicht van de etmaalintensiteiten in 2020 met Parallelweg 2^{de} fase.

Uit een aanvullend onderzoek met een verkeersmodel (Verkeersonderzoek aansluiting Boschveld, 2011) blijkt dat met deze aansluiting de etmaalintensiteiten op de huidige Parallelweg afnemen met zo'n 20% tot 6500 mvt/etmaal (tov 2011).

Ondanks de afname wordt de aansluiting Grasso nog steeds gebruikt voor verkeer richting Brabanthallen 's-Hertogenbosch. 50% van het totale verkeer op de Diezekade komt vanuit de huidige Parallelweg. Dit is ongewenst, routes van en naar Brabanthallen/1931 en industrieterrein Rietvelden worden verwezen via A59 afslag Rietvelden, de Randweg / Zandzuigerstraat en niet via de aansluiting Boschveld en de Diezekade. De routenavigatie en routeplanners op internet wijzen de route via Boschveld en het Veemarktkwartier echter als kortste aan.



Figuur 8 Parallelweg 2de fase met aansluiting op huidige Parallelweg"

De toekomstige verkeersbewegingen bij evenementen staan beschreven in paragraaf 3.3.1.

3.2.1 Parkeren op middellange termijn

Zonder maatregelen is er in deze fase op piekmomenten een tekort van 500-600 parkeerplaatsen bij Brabanthallen/1931 en DGF. Het heeft de voorkeur om de huidige parkeercapaciteit structureel uit te breiden. Gezien de doorlooptijden (besluitvorming, bestemmingsplan wijziging, realisatie ed) van dergelijke maatregelen is het niet aannemelijk dat in 2015 de parkeercapaciteit structureel is uitgebreid. Daarom worden overloopterreinen ingezet op piekmomenten. Gezien de plannen voor Boschveld is niet bekend of het parkeerterrein aan de Paardskerkhofweg nog beschikbaar is in deze fase.

3.3 Fase 3: verkeersbewegingen lange termijn (2017-2020)

Onder de lange termijn verstaan we de periode waarbij de aansluiting Grasso van de Parallelweg 2^{de} fase is aangevuld met de aansluiting over het EKP terrein. Daarnaast wordt in de Discussienotitie Industriehaven e.o. maatregelen voorgesteld die mogelijk in deze fase gerealiseerd zijn. Hierover is nog niet besloten.

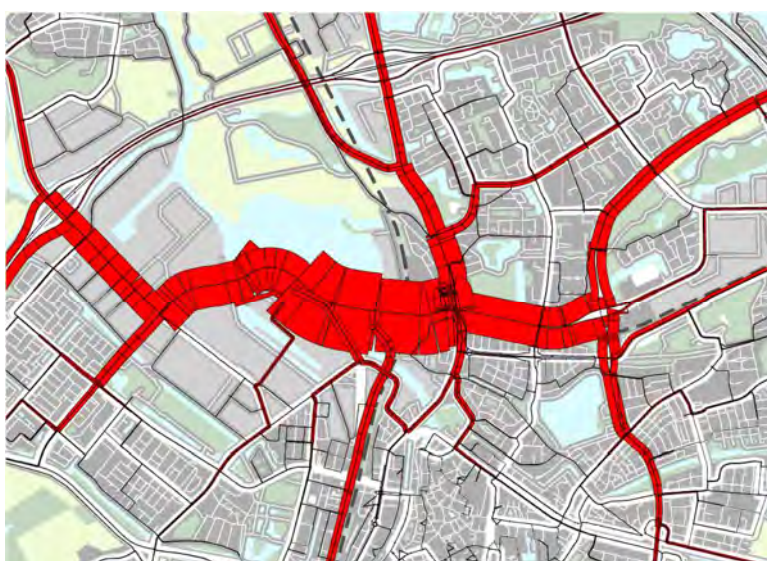
3.3.1 Verkeersbewegingen bij evenementen

Om inzicht te krijgen in de noodzaak van een volledige tweede auto-ontsluiting zijn de verkeersstromen rondom de Brabanthallen/1931 bij evenementen nader onderzocht. Hierbij is gebruik gemaakt van het verkeersmodel dat ook is gehanteerd voor Verkeersonderzoek aansluiting Boschveld (2011).

Uit de herkomsten van de bezoekers van Brabanthallen 's-Hertogenbosch blijkt het kruispunt Zandzuigerstraat-Diezekade ook in 2020 het maatgevende kruispunt richting Brabanthallen te zijn. In onderstaand figuur geeft de dikte van de lijnen de hoeveelheid verkeer richting Brabanthallen aan bij een middelgroot evenement.

Voor het kruispunt Zandzuigerstraat-Diezekade zijn de verkeersstromen in de ochtend- en avondspits nader bekeken. Uit berekeningen met het verkeersmodel blijkt dat in 2020 het kruispunt de verkeersstromen kan verwerken in een situatie met een middelgroot evenement. Daarnaast is berekend met een gevoeligheidsanalyse dat in de ochtendspits het inkomend verkeer met 50% en in de avondspits het vertrekkend verkeer met 60% kan groeien.

Uit bovenstaande analyse kan geconcludeerd worden dat de



Figuur 9 Omvang van verkeersstromen met bestemming Brabanthallen

verkeerslichtenregeling op het kruispunt Zandzuigerstraat-Diezekade in 2020 het verkeer kan verwerken, ook in situaties met evenementen bij Brabanthallen 's-Hertogenbosch. Bij grote evenementen waarbij de piek samenvalt met een reguliere avondspits (en in mindere mate ochtendspits) kunnen kortstondige vertragingen ontstaan. Dit leidt tot de conclusie dat er geen dringende urgentie of noodzaak is om een volledige tweede auto- ontsluiting te realiseren.

3.3.2 Parkeren op lange termijn

Zonder maatregelen zal ook in deze fase er een tekort van 500-600 parkeerplaatsen zijn op piekmomenten bij Brabanthallen/1931 en DGF.

In de Discussienotitie Industriehaven e.o. is een voorkeursvariant opgenomen met uitbreiding van de parkeercapaciteit (scenario B, zie paragraaf 2.2.2). Over deze variant is nog geen besluitvorming geweest.

3.4 Samenvatting en conclusies

Uit de analyse van de verkeersbewegingen zijn de volgende conclusies per fase getrokken.

Fase 1: korte termijn (huidige situatie tot realisatie Parallelweg 2de fase)

In een reguliere, huidige situatie wordt hinder ervaren van de huidige verkeersstromen (met name van vrachtverkeer en bussen) op de Oude Engelseweg en de huidige Parallelweg, vooral sinds de opening van de Randweg (2011). Daarnaast zien de bewoners gevaarlijke situaties ontstaan door klemgereden fietsers en automobilisten door zware vrachtwagens. Tijdens evenementen bij de Brabanthallen is er een specifieke en wisselende verkeerssituatie waardoor de ochtend- en avondspits drukker zijn en langer duren. Daarnaast ontstaan er bij grote evenementen parkeerproblemen. De huidige parkeercapaciteit is niet toereikend bij Brabanthallen/1931 en DGF en ontstaat er in de wijk Veemarktkwartier, op de Paardskerkhofweg, kop Copernicuslaan, Marconistraat en op de Oude Engelseweg nabij de woonboten overlast van parkerende auto's. Daarnaast zorgt de inzet van het overloop parkeerterrein Paardskerkhofweg voor onveilige situaties met kruisend verkeer bij de Oude Engelseweg.

Voor langzaam verkeer dat via trein reist, is de verbinding tussen Centraal Station en Brabanthallen/1931 en DGF niet duidelijk en deze is onaantrekkelijk ingericht. Daarnaast ligt het voortbestaan van de reguliere buslijn onder druk, die Brabanthallen/1931 en DGF aandoet.

Fase 2: middellange termijn (situatie met Parallelweg 2de fase en aansluiting Grasso)

Op de middellange termijn wordt de Parallelweg 2de fase aangesloten op de huidige Parallelweg via de "aansluiting Grasso".

Uit de berekeningen blijkt dat de hoeveelheden verkeer op de Zandzuigerstraat, verlengde Parallelweg en Magistratenlaan hierdoor toeneemt. Ook op de Oude Engelseweg neemt de hoeveelheid verkeer toe ten opzicht van de huidige situatie. Daarnaast wijzigen de aanrijdroutes van en naar de Brabanthallen 's-Hertogenbosch. Hierdoor neemt de hoeveelheid verkeer op de huidige Parallelweg af. Ondanks deze afname zal in de situatie waarbij de Parallelweg 2^{de} fase is aangesloten op de huidige Parallelweg ("aansluiting Grasso") de huidige Parallelweg nog steeds gebruikt worden door verkeer richting Brabanthallen/1931, DGF en industrieterrein Rietvelden. Dit is ongewenst omdat het niet de voorkeursroutes zijn en er overlast wordt ondervonden.

Zonder structurele maatregelen bestaat ook in deze fase een tekort van 500-600 parkeerplaatsen op piekmomenten bij Brabanthallen/1931 en DGF.

Fase 3: lange termijn (situatie met aansluiting EKP terrein vanuit Parallelweg 2de fase en maatregelen gebiedsvisie Industriehaven)

In deze fase gaan we uit van een definitieve aansluiting van de Parallelweg 2^{de} fase over het EKP terrein. Hierdoor is er minder overlast op de huidige Parallelweg omdat de weg verder van de woningen ligt.

In de situatie 2020 met evenementen kan het maatgevende kruispunt Zandzuigerstraat-Diezekade het verkeer verwerken. Bij grote evenementen waarbij de piek samenvalt met een reguliere avondspits (en in mindere mate ochtendspits) kunnen kortstondige vertragingen ontstaan. Dit leidt tot de conclusie dat er geen dringende urgentie of noodzaak is om een volledige tweede auto- ontsluiting te realiseren.

Zonder structurele maatregelen bestaat ook in deze fase een tekort van 500-600 parkeerplaatsen op piekmomenten bij Brabanthallen/1931 en DGF.

Een algemeen aandachtspunt is de monitoring van de verkeerssituatie tijdens evenementen in Brabanthallen/1931. Bij evenementen is sprake van een specifieke en wisselende verkeerssituatie met soms forse verkeerspieken die goed gemonitord moet worden om nieuwe knelpunten tijdig te ontdekken.

4. Maatregelen fase 1: korte termijn

Uit de analyse van de verkeersbewegingen komen een aantal knelpunten (zie hoofdstuk 3). In dit hoofdstuk wordt per fase ingegaan op de maatregelen bij deze knelpunten. Zoals beschreven in de Koersnota Hoofdinfrastructuur doen we dat volgens de Bossche ladder van Verdaas: een gezamenlijke en integrale aanpak zorgt voor verbetering van de bereikbaarheid en leefbaarheid. Het idee erachter dat eerst de treden 1 t/m 6 ingezet worden voordat overgegaan wordt tot bouw van nieuwe infrastructuur. Op deze manier kunnen grote investeringen zo lang mogelijk uitgesteld worden of zelfs onnodig worden. Hieronder is aangegeven hoe per stap hier invulling aan wordt gegeven.

De knelpunten in fase 1 zijn:

- De toegenomen verkeersintensiteiten op de huidige Parallelweg en Oude Engelenseweg zorgen in de huidige situatie voor overlast (mn door vrachtverkeer en bussen)
- Er is een tekort van 500-600 parkeerplaatsen bij Brabanthallen/1931 en DGF.
- In de wijk Veemarktkwartier en op de Oude Engelenseweg is overlast van parkerende auto's.
- Bij de inzet van overloopterrein Paardskerkhofweg ontstaan onveilige situaties met kruisend verkeer bij de Oude Engelenseweg.
- De verbinding tussen Centraal Station en Brabanthallen/1931 en DGF is voor langzaam verkeer niet duidelijk en onaantrekkelijk ingericht.
- Het voortbestaan van de reguliere buslijn, die Brabanthallen/1931 en DGF aandoet, ligt onder druk.

“Bossche ladder van Verdaas”



4.1 Ruimtelijke ordening

In de omgeving van de Industriehaven wordt onderscheid gemaakt naar wonen en bedrijven. In de wijken Boschveld en Veemarktkwartier dient de leefbaarheid vergroot te worden en wordt een aantrekkelijke verbinding gelegd met de binnenstad. Daarnaast worden de bedrijfsfuncties op het bedrijventerrein Rietvelden behouden en doorontwikkeld. Het beleid hiervoor staat beschreven in de Ruimtelijke Structuurvisie en is vertaald naar het wijkplan Boschveld en de Discussienotitie Industriehaven.

4.2 Beprijzen/parkeerbeleid

Het parkeerterrein van Brabanthallen 's-Hertogenbosch is voorzien van een parkeersysteem waarvan de inrijdslagbomen automatisch opengaan. Uitrijkaarten zijn in de entreehal te koop. Bij de meeste beurzen wordt dit systeem gebruikt. Bij concerten en evenementen waarbij een vast aanvangstijdstip geldt, wordt veelal vooraf afgerekend bij het parkeerpersoneel.

Het parkeertarief bij Brabanthallen 's-Hertogenbosch is in de huidige situatie € 8,- per dag. Als we uitgaan van een bezoek van 3 tot 4 uur is dit tarief vergelijkbaar met het tarief in de binnenstad. Het verder verhogen van het parkeertarief heeft overige negatieve consequenties.

4.3 Fiets/OV/transferia

4.3.1 Langzaam verkeer

Uit een onderzoek van Goudappel uit 2010 (Vervoermanagement Brabanthallen) blijkt dat circa 5% tot 10% van de bezoekers afkomstig is uit een gebied binnen een straal van circa 7,5 kilometer vanaf Brabanthallen 's-Hertogenbosch. De fiets is een geschikt alternatief voor deze bezoekers en werknemers binnen deze afstand.

Voor hen is het fietsgebruik gestimuleerd door een overdekte fietsenstalling te plaatsen. De Brabanthallen 's-Hertogenbosch promoot het fietsgebruik via haar website, ook voor bezoekers die met het openbaar vervoer komen en een OV-fiets kunnen huren.

De voorkeursroute voor langzaam verkeer tussen Centraal Station en Brabanthallen/1931 en DGF loopt via de Paardskerkhofweg (conform Wijkplan Boschveld) en sluit aan op een wandelboulevard langs Brabanthallen 's-Hertogenbosch en DGF. Met deze wandelboulevard wordt de loopafstand van DGF en Brabanthallen 's-Hertogenbosch verkleind. Het is een ontwerpogave om deze route aantrekkelijk vorm te geven en aan te laten sluiten op de route naar de fietsenstalling bij Brabanthallen/1931.

4.3.2 Openbaar vervoer

Het openbaar vervoer vervult voor Brabanthallen 's-Hertogenbosch een belangrijke functie. Met name de trein is belangrijk. Het Centraal Station 's-Hertogenbosch ligt op 15 minuten loopafstand. Deze verbinding wordt verbeterd door een aantrekkelijke wandel-/fietsroute via Paardskerkhofweg. Met een duidelijke en aantrekkelijk looproute zal ook de overlast voor de omgeving beperkt worden. Voor openbaar vervoer maken we onderscheid naar twee verschillende doelgroepen: werknemers en (evenementen)bezoekers.

De werknemers maken gebruik van de reguliere lijndienst die halteert bij Brabanthallen/1931 en DGF. De frequentie dient aan te sluiten bij het gedrag van de reiziger. In dit geval gaat het met name om werkers bij DGF die 's ochtends arriveren en 's avonds vertrekken. In de uiteindelijke situatie heeft DGF 1000 tot 1500 werkers/bezoekers in hun pand. In de huidige situatie ligt het voortbestaan van de bestaande lijndienst onder druk vanwege de slechte kostendekkingsgraad en wensen van bewoners om de route te wijzigen. *Belangrijk aandachtspunt is dat regulier OV de verantwoordelijkheid is van de concessiehouder, de provincie Noord-Brabant, waarbij de gemeente 's-Hertogenbosch een adviserende rol heeft.*

De bezoekers van evenementen bij Brabanthallen 's-Hertogenbosch zijn gebaat bij een frequente pendeldienst van en naar Centraal Station 's-Hertogenbosch. Een pendeldienst voor bezoekers zal slechts beperkt nieuwe reizigers aantrekken, mede omdat deze service nu al bij grote evenementen wordt aangeboden. Het effect hiervan zal hierdoor ook beperkt zijn. *Brabanthallen 's-Hertogenbosch en de organisator van grootschalige evenementen zijn hiervoor verantwoordelijk en initiëren en organiseren de inzet van deze pendeldienst en andere aanvullende vervoersdiensten.*

De verantwoordelijkheden voor bovenstaande OV maatregelen liggen niet bij de gemeente 's-Hertogenbosch. Om die reden is de invloed en zijn de mogelijkheden beperkt tot adviseren en meedenken.

De bovenstaande voorzieningen dienen ondersteund te worden met goede informatievoorziening. Dit kan in de vorm van een informatiebord met vertrektijden van de trein bij Brabanthallen/1931.

Aanvullend op regulier openbaar vervoer kan gekozen worden voor aantrekkelijk alternatief vervoer. Een voorbeeld hiervan is een verbinding met de binnenstad via een watertaxi. De effecten van inzet van alternatieve vervoerwijzen ten opzichte van regulier busvervoer zijn zeer beperkt. Alternatieve vervoerwijzen zullen niet of nauwelijks leiden tot meer gebruikers. De inzet van een watertaxi is er niet op gericht om substantiële bezoekersstromen af te wikkelen en is een aanvulling op bovenstaande inzet van regulier openbaar vervoer. Voor deze maatregel gaan we uit van particuliere initiatieven.

4.3.3 Parkeren/transferia

In de huidige situatie zijn er drie transferia in 's-Hertogenbosch: Vlijmenseweg, De Vliert en Pettelaarpark. Deze transferia dragen fors bij aan de bereikbaarheid en leefbaarheid van de binnenstad. Binnen enkele jaren wordt het transferium Vlijmenseweg vervangen door een nieuw transferium in Willemspoort.

De parkeerplaatsen op de transferia zijn bedoeld voor de bezoekers van de binnenstad (winkelend, recreatief en werkers), mede om het wegvallen van parkeerplaatsen in de binnenstad te compenseren. De transferia worden zo goed gebruikt dat ze regelmatig vol zijn.

Het gebruik van de transferia voor bezoekers van Brabanthallen 's-Hertogenbosch is niet gewenst omdat zo de bereikbaarheid en aantrekkelijkheid van de binnenstad verslechtert.

Daarnaast overlappen de kooppieken in de binnenstad de momenten waarop er evenementen bij Brabanthallen 's-Hertogenbosch zijn (op donderdag, vrijdag, zaterdag). Om die redenen kunnen de huidige transferia geen structurele oplossing zijn voor het tekort aan parkeerplaatsen. Daarvoor is uitbreiding van de parkeercapaciteit op de transferia nodig en een extra pendeldienst van transferia naar Brabanthallen 's-Hertogenbosch.

Na goedkeuring van het raadsvoorstel Parkeren binnenstad en transferia (2013) kan gestart worden met de daarin opgenomen verdere uitwerkingen. Eén van de uitwerkingen is het opstellen van een Uitwerkingsplan transferia. Daarin wordt onder meer gekeken naar de mogelijkheden om de bestaande parkeercapaciteit bij Brabanthallen/1931 en DGF op bepaalde momenten in te zetten voor binnenstad bezoekers (als transferium).

In de huidige situatie maakt Brabanthallen 's-Hertogenbosch bij grote evenementen gebruik van overloop parkeerterreinen. In de huidige situatie is het toegestaan om de parkeerterreinen aan Paardskerkhofweg en de landtong 10 tot 12 keer per jaar in te zetten als overloopterrein. In 2012 is 3x het parkeerterrein aan de Paardskerkhofweg en 2x de landtong ingezet als overloop parkeerterrein. Dit is geen structurele oplossing aangezien het parkeerterrein aan de Paardskerkhofweg ontwikkeld gaat worden. Sinds begin 2013 is Michelin terrein weer inzetbaar als overloop parkeerterrein voor 10 tot 12 keer per jaar en zolang het niet verkocht is.

Bij het inzetten van het parkeerterrein aan de Paardskerkhofweg is de kruising van verkeersstromen een aandachtspunt. Dit dient nader uitgewerkt te worden. Ook het voorkomen van overlast van wildparkeren aan de Oude Engelseweg (nabij woonboten) dient nader bekeken te worden.

4.4 Mobiliteitsmanagement

In 2010 heeft Brabanthallen 's-Hertogenbosch een Vervoermanagementplan op laten stellen. Dit plan bevat ook een meerjarenuitvoeringsprogramma. Een deel van die maatregelen is reeds gerealiseerd zoals het creëren van een vaste buslijndienst door omleggen van lijn 65 via Brabanthallen 's-Hertogenbosch, verbeteren van de bewegwijzering vanuit het Centraal Station, dynamisch reizigersinformatiepaneel bij Brabanthallen 's-Hertogenbosch en realisatie van gratis overdekte fietsenstalling voor circa 100 fietsen.

Andere maatregelen zijn nog niet uitgewerkt en/of gerealiseerd zoals het verbeteren van de looproute naar het Centraal Station, het uitwerken van mogelijkheden voor uitwisseling van de parkeercapaciteit door inzet van huidig parkeerterrein als transferium. Het onderzoeken van deze mogelijkheid maakt onderdeel uit van het op te stellen Uitwerkingsplan transferia. Een andere genoemde maatregel is het realiseren van een parkeerverwijssysteem dat het verkeer naar de verschillende parkeerlocaties leidt. In de huidige situatie wordt dit gedaan door het plaatsen van aanvullende vaste bebording en de inzet van verkeersregelaars. Zodra er meer duidelijkheid is over de toekomstige parkeerlocaties voor bezoekers van Brabanthallen 's-Hertogenbosch is het zinvol hier een automatisch systeem voor te plaatsen.

4.5 Benutting

Regelscenario Brabanthallen 's-Hertogenbosch

Sinds begin 2012 wordt het regelscenario Brabanthallen 's-Hertogenbosch ingezet om de overlast tijdens grote evenementen zoveel mogelijk te voorkomen en de grote stromen verkeer te faciliteren op de voorkeursroutes. Dit houdt het volgende pakket van verkeersmanagement maatregelen in:

- Verkeer op snelwegen sturen via de gewenste routes richting Brabanthallen 's-Hertogenbosch (A2, A59 en afrit Engelen) om hinder te beperken voor overig verkeer en omgeving.
- Verbeteren van de doorstroming op deze gewenste route door aanpassing van verkeerslichtenregelingen op kruispunten A59-Rietveldenweg, Rietveldenweg-Zandzuigerstraat en Zandzuigerstraat-Diezekade.
- Het vertrekkend verkeer wordt verspreid over 2 routes: Zandzuigerstraat-Rietveldenweg en Zandzuigerstraat-Orthen-Hambakenweg.
- Monitoring van de specifieke verkeerssituatie.



Figuur 10 Verkeersmanagement maatregel uit regelscenario Brabanthallen

Het pakket van maatregelen wordt uitgebreid met een proef: bij grote evenementen in Brabanthallen 's-Hertogenbosch wordt de Diezekade optimaal benut door bij uitloop het autoverkeer over twee rijstroken richtingen richting het kruispunt met de Zandzuigerstraat te laten rijden. Hierbij is het nodig om de Diezekade af te sluiten voor overig verkeer (vanwege "spookrijdend verkeer"). Mogelijk is deze maatregel ook inzetbaar bij inkomend verkeer bij evenementen.

De verkeerslichtenregeling op het kruispunt Oude Engelseweg – Diezekade is in 2012 vernieuwd. Met deze nieuwe verkeerslichtenregelingen is het mogelijk de verkeersstromen te faciliteren, speciale maatregelen in te bouwen voor situaties met evenementen en de verkeersafwikkeling te monitoren. Door de monitoring verbetert het inzicht in de verkeerssituatie waardoor knelpunten sneller en beter geregistreerd worden. Deze informatie wordt gebruikt om de inzet van het regelscenario Brabanthallen 's-Hertogenbosch te optimaliseren.

Naast de bovenstaande maatregelen is het zinvol om de aankomst- en vertrektijden zoveel mogelijk te spreiden zodat ze niet samenvallen met de ochtend- en avondspits. Dit kan door rekening te houden met het moment van aanvang (na de ochtendspits) maar ook door het vertrekkende verkeer te spreiden middels het aanbieden van (aanvullende) eet- en drinkfaciliteiten. De mogelijkheden

hiervan worden besproken binnen het reguliere afstemoverleg over het regelscenario tussen Brabanthallen 's-Hertogenbosch en de gemeente 's-Hertogenbosch.

Beter Benutten

Met het investeringsprogramma Beter Benutten (zie ook raadsbesluit 4 juni 2012) wordt in de periode tot en met 2014 verder ingezet op benutting van de bestaande infrastructuur om de bereikbaarheid van economische toplocaties te verbeteren. De volgende maatregelen worden gerealiseerd:

- Extra rechtsafstroken bij A59 aansluiting Engelen. Deze aansluiting is belangrijk voor de bereikbaarheid van Rietvelden, DGF en Brabanthallen/1931. Tevens lopen de voorkeursroutes via deze aansluiting. Om de verkeersafwikkeling te verbeteren en het verkeer bij grote evenementen te faciliteren worden bij deze aansluiting twee extra rechtsafstroken gerealiseerd. Eén voor verkeer vanuit Haverleij richting A59 Waalwijk en één op de afrit A59 Waalwijk richting Rietveldenweg. Daarnaast worden de verkeerslichtenregelingen op deze kruispunten geoptimaliseerd.
- Aanpassing kruispunt Rietveldenweg-Zandzuigerstraat: de bocht Zandzuigerstraat-Rietveldenweg wordt gewijzigd en opstelvakken worden aangelegd/verlengd waardoor de totale doorstroming A59 verbetert. Daarnaast wordt het fietspad verbeterd.
- Optimalisatie Hambakenweg/Orthen: door het koppelen en optimaliseren van de verkeerslichten op deze doorstroomas verbetert de doorstroming richting Binnenstad en Brabanthallen/1931.
- Route- en parkeerinformatie richting binnenstad: verstrekken van route-advies op informatiepanelen langs de rijkswegen over parkeerbezettingen. Deze maatregel voorkomt zoekverkeer en onnodige autokilometers van binnenstadsbezoekers. Hierbij is nadrukkelijk aandacht voor de beschikbare parkeerlocaties in de binnenstad en de beschikbare parkeerplaatsen op de 3 Bossche transferia aan de rand van de stad.

4.6 Reconstructie bestaande infra

Voor de bereikbaarheid van de Industriehaven maken we zoveel mogelijk gebruik van de bestaande infrastructuur. Waar mogelijk en gewenst wordt deze uitgebreid met kleinschalige infrastructurale maatregelen. Binnen het programma Beter Benutten zijn dergelijke maatregelen opgenomen om de bereikbaarheid te verbeteren (zie voorgaande stap).

Daarnaast worden maatregelen genomen om de overlast van (vracht)autoverkeer op huidige Parallelweg en Oude Engelenseweg te beperken. Beide wegen hebben in fase 1 een gebiedsontsluitende functie. Dit heeft tot gevolg dat het niet mogelijk is (vracht)verkeer te weren. Vanuit het project Parallelweg 2^{de} fase worden onder meer de volgende maatregelen genomen die zich richten dan ook op het beperken van de hinder:

- Onderhoud huidige Parallelweg vervroegen om geluidsoverlast van verkeer te verminderen. Aandachtspunt hierbij is het nieuwe profiel van de huidige Parallelweg. De bewoners Veemarktkwartier en Boschveld willen tevens de snelheid van vrachtverkeer verlagen om zo de veiligheid voor alle verkeer maar in bijzonder fietsverkeer te vergroten.
- Verwijderen van de stamlijn op rijbaan Oude Engelenseweg en huidige Parallelweg. Voor het deel vanaf Paardskerkhofweg willen bewoners een alternatieve invulling bedenken waardoor die daar dient te blijven liggen.
- Verwijderen / verplaatsen van de vluchtheuvel op Oude Engelenseweg.

Bij de wens van Brabanthallen/1931 om een extra inrit te realiseren aan de Oude Engelseweg wordt in overleg met de gemeente 's-Hertogenbosch gekeken naar mogelijkheden om deze op een andere locatie of wijze vorm te geven.

Het huidige knelpunt op de Veemarktkade moet nader onderzocht worden. Hierin wordt meegenomen dat medio 2013 de volgende wijzigingen plaatsvinden aan het kruispunt Diezekade-Zandzuigerstraat-Veemarktkade: onderhoud van wegdek, wijziging fietsoversteek en vernieuwing verkeerslichtenregeling.

4.7 Bouwen nieuwe infra

Met de opening van de Randweg en de aansluiting van de Magistratenlaan op de nieuwe Randweg is de verkeerssituatie op de huidige Parallelweg verslechterd. De noodzaak van doortrekking van de Parallelweg 2e fase is daardoor vergroot. De doortrekking zorgt namelijk voor een afname van verkeer op het huidige tracé van de Parallelweg ter hoogte van de woningen Veemarktkwartier. De Parallelweg 2^{de} fase is gereed in fase 2.

4.8 Samenvatting en conclusies

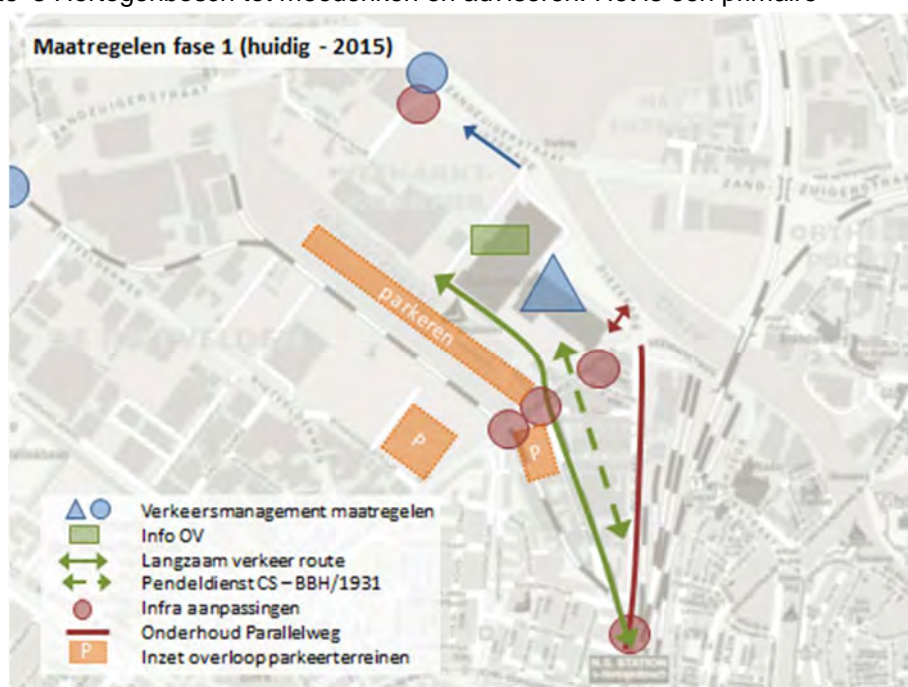
Om de knelpunten in fase 1 op te lossen zijn in dit hoofdstuk maatregelen genoemd. Dit is gedaan door de Bossche Ladder van Verdaas te volgen.

Stimuleren gebruik fiets en OV

Om gebruik van OV en fiets te stimuleren worden maatregelen genomen die zich richten op het verbeteren 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 primaire

verantwoordelijkheid van de provincie Noord-Brabant, organisatoren van evenementen en Brabanthallen/1931. 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.



Figuur 11 Maatregelen fase 1

Inzet van transferia

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 inzetbaar voor bezoekers van Brabanthallen/1931.

Benutten huidige infrastructuur

Sinds begin 2012 wordt het regelscenario Brabanthallen ingezet om de overlast tijdens grote evenementen zoveel mogelijk te voorkomen en de grote stromen verkeer te faciliteren op de voorkeursroutes. Dit regelscenario omvat een pakket van verkeersmanagement maatregelen. De inzet hiervan wordt voortgezet en uitgebreid met een proef op de Diezekade voor vertrekkend verkeer.

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 Orthen/Hambakenweg).

Een aandachtspunt is de monitoring van de verkeerssituatie tijdens evenementen in Brabanthallen/1931. Bij evenementen is sprake van een specifieke en wisselende verkeerssituatie met een beperkt aantal forse verkeerspieken die goed gemonitord moet worden om nieuwe knelpunten tijdig te ontdekken.

Tenslotte worden vanuit het project Parallelweg 2^{de} fase kleine aanpassingen gedaan om de overlast van verkeer op de Parallelweg en Oude Engelenseweg te beperken. Het gaat hierbij o.a. om het verwijderen van de stamlijn en asfaltering van de huidige Parallelweg. De realisatie van de Parallelweg 2^{de} fase moet op langere termijn deze overlast verminderen.

Bovenstaande maatregelen bieden geen oplossing voor het tekort van 500 tot 600 parkeerplaatsen op piekmomenten. Op de korte termijn wordt dit opgelost door overloop parkeerterreinen (Paardskerkhofweg, landtong, Michelinterrein) in te zetten. Hierover worden afspraken gemaakt tussen Brabanthallen/1931 en gemeente 's-Hertogenbosch.

Maatregelenpakket fase 1:

Maatregelen	Fase	Kosten (eenmalig)	Kosten (per jaar)	Dekking
Benutting huidige infrastructuur, verkeersmanagement maatregelen en monitoring van verkeerssituatie	1	€ 1.750.000		Ja, regelscenario BBH en Beter Benutten
Informatievoorziening OV	1	€ 20.000		Nee
Ontwerp en herinrichting Paardskerkhofweg	1	€ 200.000		ja, Parallelweg 2e fase
Onderhoud Parallelweg	1	Nvt		ja, Parallelweg 2e fase
Verwijderen Stamlijn Oude Engelenseweg en Parallelweg	1	€ 17.500		ja, Parallelweg 2e fase
Verwijderen / verplaatsen vluchtheuvel Oude Engelenseweg	1	€ 25.000		ja, Parallelweg 2e fase
Aanpassingen kruispunt Veemarktkade-Diezekade (VRI+weg)	1	€ 50.000		ja, Parallelweg 2e fase
Maatregelen kruisend verkeer bij parkeren	1	€ 50.000		ja, Parallelweg 2e

Paardskerkhofweg				fase
(Proef) met uitstroom via dubbele rijstroken Diezekade	1		€ 20.000	Opnemen in bestaande inzet bij evenementen
<i>Extra inrit parkeerterrein 1931</i>	<i>1</i>	<i>ntb</i>		
<i>Michelin terrein tijdelijk beschikbaar stellen voor parkeren</i>	<i>1</i>	<i>ntb</i>		

5. Maatregelen fase 2: middellange termijn

De periode 2015-2017 is als een verkeerskundige nieuwe fase benoemd omdat het verkeer gebruik maakt van Parallelweg 2^{de} fase met aansluiting Grasso. Verder is in deze fase het parkeerterrein aan de Paardskerkhofweg waarschijnlijk niet meer beschikbaar als overloopterrein voor Brabanthallen 's-Hertogenbosch.

Uit de knelpuntenanalyse is gebleken dat fase 2 de volgende knelpunten kent:

- Bij het ontsluiten van de Parallelweg 2de fase op de huidige Parallelweg via de “aansluiting Grasso” blijft op het noordelijk deel van de huidige Parallelweg overlast ontstaan van verkeer richting Brabanthallen/1931, Industrierrein Rietvelden, Ertveld en DGF.
- Er is een tekort van 500-600 parkeerplaatsen bij Brabanthallen/1931 en DGF.

In fase 2 zijn de maatregelen uit fase 1 gerealiseerd zoals de langzaam verkeer route via Paardskerkhofweg en verwijderen van de stamlijn (zie hst 4 voor volledig maatregelenpakket). In dit hoofdstuk beperken we ons tot maatregelen voor bovenstaande knelpunten.

5.1 Parkeren

Hoe op lange termijn invulling wordt gegeven aan het tekort van 500-600 parkeerplaatsen bij Brabanthallen/1931 en DGF staat in hoofdstuk 6 beschreven. Afhankelijk van de keuze voor een variant en de daarbij horende realisatietermijn zijn deze maatregelen mogelijk al in fase 2 gereed. Dat is op dit moment nog niet bekend.

Waarschijnlijk is het parkeerterrein aan de Paardskerkhofweg niet meer beschikbaar als overloop parkeerterrein. Dan is het enige overloop parkeerterrein de landtong. Deze is beperkt inzetbaar. Wellicht is het mogelijk om tevens het Michelinterrein in te zetten als overloop parkeerterrein. Dit is afhankelijk van de verkoop van het terrein en biedt dus geen garanties.

Vanuit de belanghebbenden gaat de voorkeur naar het beschikbaar houden van het Michelin terrein voor parkeren tot er een structurele oplossing is.

5.2 Reconstructie bestaande infra

Uit hoofdstuk 3 blijkt dat door de Parallelweg 2^{de} fase de verkeersintensiteiten op de huidige Parallelweg afnemen ten opzichte van de huidige situatie. Ondanks deze afname wordt deze weg nog steeds gebruikt voor verkeer richting Brabanthallen/1931. Dit is ongewenst, en om overlast te voorkomen worden aanvullende maatregelen voorgesteld.

In een onderzoek met het verkeersmodel zijn in 2011 verschillende varianten voor de aansluiting Boschveld van de Parallelweg 2^{de} fase onderzocht. In een aantal varianten werd de aansluiting Boschveld gecombineerd met fysieke afsluitingen. Bijlage 6 bevat een samenvatting van het onderzoek.

In de raadsvergadering op 26 juni 2012 heeft de raad zich uitgesproken over het afsluiten van de huidige Parallelweg (variant 4d). De raad gaf aan te kiezen voor afsluiting van de huidige Parallelweg ter hoogte van de kruising met de Oude Engelenseweg – Veemarktkade – Diezekade. De raad heeft het college verzocht deze afsluiting zo snel mogelijk te realiseren zodra de doorgetrokken Parallelweg 2^{de} fase over de nieuwe Diezebrug in gebruik wordt genomen.

In het overleg met de belanghebbenden is variant 4d besproken en zijn de voor- en nadelen aangegeven.

De voor- en nadelen van afsluiting “huidige noordelijke Parallelweg” zijn:

Voordelen	Nadelen
Geen (vracht)verkeer op “Oude Parallelweg noord”	Noordzijde binnenstad niet rechtstreeks bereikbaar via Parallelweg 2 ^{de} fase en aansluiting Grasso
Afname (vracht)verkeer Oude Engelseweg.	Brabanthallen / 1931 en DGF niet rechtstreeks bereikbaar via Parallelweg 2 ^{de} fase en aansluiting Grasso
Openhouden van verbinding Verkadefabriek – BBH/1931 en DGF	
Geen sluijverkeer op Rietveldenweg, Oude Engelseweg en Parallelweg.	Toename (sluij)verkeer Paardskerkhofweg zuid, Parallelweg zuid, Celsiusstraat, Copernicuslaan en Leegwaterlaan

Zienswijze

Variant 4d is ook de voorkeursvariant van bewoners Veemarktkwartier, Boschveld, Brabanthallen/1931 en DGF.

Verkadefabriek: “Bij het afsluiten van het noordelijk deel van de huidige Parallelweg is de Verkadefabriek lastiger bereikbaar via Parallelweg 2^{de} fase en aansluiting Grasso. Dit is een van de belangrijkste aanrijdroutes van Verkadefabriek. Deze variant zorgt voor een verslechtering van de bereikbaarheid van de Verkadefabriek. Verkadefabriek wil dat op moment van afsluiting huidige Parallelweg de aansluiting over het EKP terrein gereed is”.

Woonboten comité: “Wij zijn tegen een afsluiting in het noordelijk deel van de huidige Parallelweg. Hierdoor wordt een tweede ontsluitingsroute van Brabanthallen/1931 (namelijk vanuit zuiden via huidige Parallelweg en Diezekade) onmogelijk gemaakt”.

Bewoners Veemarktkwartier, Boschveld, Brabanthallen/1931, DGF: de stelling van het woonboten comité klopt niet vanuit het perspectief VMK, OBB, BH, Gruyter en 1931: de route via Parallelweg en Diezekade is geen volwaardige tweede ontsluiting omdat het verkeer via dezelfde entree naar Brabanthallen 's-Hertogenbosch rijdt.

In de zoektocht naar een gedragen en geschikte maatregel die recht doet aan de ambities van de gemeente en de belangen van de betrokkenen is een nieuwe variant aangedragen als aanvulling op het hierboven beschreven verkeersonderzoek.

In deze variant wordt het kruispunt Diezekade – Oude Engelseweg “geknipt” waardoor alleen de getekende verkeersbewegingen mogelijk zijn. Na doorrekening met het verkeersmodel bleek de verschuiving van deze extra variant



Figuur 12 Variant 5

voor een groot deel overeen te komen met de wijzigingen bij variant 4d. De omvang van de af- of toename verschilt per variant. Vooral de toename van verkeer op Parallelweg zuid en Paardskerkhofweg zuid is bij variant 5 groter dan bij variant 4d. Daarnaast is de afname op de huidige Parallelweg Noord minder groot dan variant 4d. Om deze redenen is de extra variant niet interessant.

5.3 Samenvatting en conclusies

Bij het ontsluiten van de Parallelweg 2de fase op de huidige Parallelweg via de “aansluiting Grasso” blijft op het noordelijk deel van de huidige Parallelweg overlast ontstaan van verkeer richting Brabanthallen/1931, industrieterrein Rietvelden, Ertveld en DGF. Om deze overlast te voorkomen wordt het noordelijk deel van de huidige Parallelweg afgesloten tegelijk met de ingebruikname van de Parallelweg 2^{de} fase.

Daarnaast zal in deze fase het tekort aan parkeerplaatsen op piekmomenten nog steeds bestaan. Daarom zullen, tot het moment dat er een structurele oplossing is, de overloop parkeerterreinen (landtong, Michelinterrein) beschikbaar moeten blijven. Voor Michelinterrein is onduidelijk hoe lang het nog beschikbaar is omdat het bestemd is voor bedrijfsvestiging en als zodanig wordt aangeboden. De landtong is, vanuit de milieuvergunning, beperkt inzetbaar als overloop parkeerterrein als hier vanuit de Oude Engelseweg op wordt gereden.



Figuur 13 Maatregelen fase 2

Maatregelenpakket fase 2:

Maatregelen	Fase	Kosten (eenmalig)	Kosten (per jaar)	Dekking
Afsluiting noordelijk deel Oude Parallelweg	2	€ 15.000		ja, Parallelweg 2e fase
<i>Inzet van overloopterreinen landtong en Michelinterrein</i>	2	<i>ntb</i>		

6. Maatregelen fase 3: lange termijn

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

Wel is er nog een structureel tekort van 500-600 parkeerplaatsen op piekmomenten bij Brabanthallen/1931 en DGF.

In dit hoofdstuk worden de aanvullingen op de maatregelen uit de fasen 1 en 2 genoemd.

6.1 Langzaam verkeer

Het wensbeeld voor de lange termijn bevat het aantrekkelijk maken van de langzaam verkeer verbinding met de binnenstad via de Veemarktweg. Door de aanpassingen aan de bruggen over de Dieze ontstaat hier fysieke ruimte die ingericht kan worden voor fiets/voetganger. Hiervoor zijn nog geen concrete plannen inclusief financiën beschikbaar.

6.2 Parkeren

Na inzet van de eerder genoemde maatregelen blijft er een tekort van 500 tot 600 parkeerplaatsen bij Brabanthallen/1931 en DGF op piekmomenten.

In de Discussienotitie Industriehaven e.o. is hier invulling aan gegeven door parkeerplaatsen op de landtong te realiseren en die te ontsluiten via twee vaste bruggen (naar doorgetrokken Bibendumstraat en bestaand parkeerterrein Brabanthallen 's-Hertogenbosch), zie ook paragraaf 2.2.2 (scenario B). Scenario B is de voorkeursvariant van het college van B&W in april 2012.

Dit is een goede oplossing voor het parkeren die tevens zorgt voor een verbetering van de verkeerafwikkeling. Het verkeer kan op drukke momenten verspreid worden wat zorgt voor een robuuste verkeersstructuur, die ook op piekmomenten het verkeer kan verwerken. Bij incidenten of calamiteiten zijn er meerdere routes in te zetten. Daarnaast is een uitwisseling tussen beide parkeerterreinen bij Brabanthallen 's-Hertogenbosch mogelijk. Dit zorgt voor flexibiliteit en beperkt de verkeersbewegingen tussen parkeerterreinen. Naast deze verkeerskundige voordelen zijn er ook economische en ruimtelijke argumenten. De totale kosten van dit scenario bedragen 10 tot 12,5 miljoen euro. Een fasering is mogelijk door op korte termijn te zorgen voor doortrekking van de Bibendumstraat, een brug over de westelijke havenarm en een sobere inrichting van de landtong.



Figuur 14 Scenario B Discussienotitie Industriehaven

Zienswijze belanghebbenden:

De actief betrokken belanghebbenden zijn allemaal (met uitzondering van het woonboten comité) voorstander van een bovenstaande variant met een volledige tweede auto-ontsluiting. Zij geven de voorkeur aan een robuuste en toekomstvaste lange termijn oplossing waarbij de ontsluiting van de Brabanthallen 's-Hertogenbosch optimaal geregeld is, zodat de overlast voor de omgeving zoveel mogelijk wordt beperkt.

Brabanthallen/1931 heeft de opmerking gemaakt dat zij de voorkeur geven aan een koppeling van de landtong met parkeerterrein 1931 (aan Oude Engelseweg). Deze verbinding dient zo zuidelijk mogelijk te komen. Daarnaast staan zij positief tegenover een voetgangersverbinding (ter hoogte van de brug) tussen landtong en Centrale Entree Brabanthallen 's-Hertogenbosch.

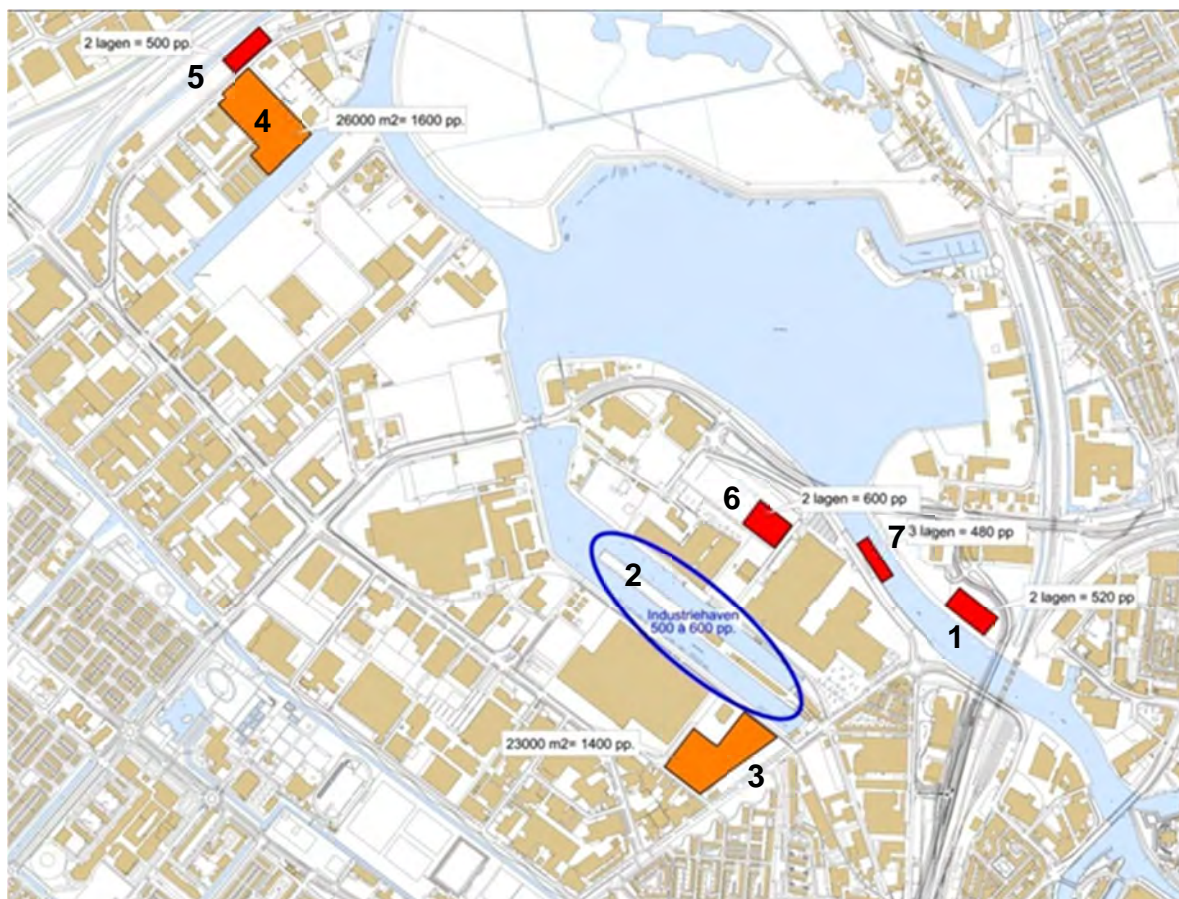
Het woonboten comité heeft bezwaar tegen een tweede auto-ontsluiting van Brabanthallen/1931 en DGF via doortrekken van Bibendumstraat. Daarnaast zijn zij tegen parkeren op de landtong. Er zijn twee woonboten die bij doortrekking van de Bibendumstraat en vaste brug naar de landtong niet meer voor onderhoud 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. Het voorstel van het woonboten comité is om Michelin terrein structureel in te zetten als parkeerterrein voor Brabanthallen/1931 en DGF.

In overleg met de belanghebbenden zijn twee trajecten doorlopen:

- Op verzoek van het woonboten comité is gekeken naar alternatieve parkeerlocaties voor Brabanthallen/1931 en DGF
- De faseringsmogelijkheden om te komen tot een volledige tweede auto-ontsluiting zijn nader afgewogen.

6.2.1 Alternatieve parkeerlocaties

Tijdens het overleg met de belanghebbenden zijn een aantal alternatieve locaties aangedragen die mogelijk kunnen dienen als parkeerterrein voor het tekort van 500 tot 600 parkeerplaatsen bij Brabanthallen/1931 en DGF.



Figuur 15 Voorstel alternatieve parkeerlocaties

In onderstaande tabel is met een verkenning een eerste selectie gemaakt van de onderzochte locaties.

Locatie	Eerste verkenning	Kostenindicatie
1. Ertveld Zuid	Omvang van locatie is beperkt. Daarnaast onderdeel van ecologische verbindingzone. Alleen mogelijk bij minimaal 2 parkeerlagen. Onzeker of deze locatie nog mogelijk is bij een eventuele doortrekking van Parallelweg 3 ^{de} fase.	€ 10 – 11 miljoen
2. Landtong	De locatie is als voorkeurslocatie opgenomen in de Discussienotitie Industriehaven e.o. en aangekocht voor parkeren	€ 4 tot 6 miljoen
3. Michelinterrein	Deze locatie staat op dit moment te koop als bedrijventerrein. Het is wellicht mogelijk om een deel tijdelijk in te zetten als parkeerterrein en het overige deel te verkopen. Dit terrein kan dan ontsloten worden via Bibendumstraat.	€ 5 - 6 miljoen
4. CHV terrein (Rietveldenhaven)	Heeft hogere milieucategorie dan locatie 3 en is daardoor van hogere economische en strategische waarde. Op grotere afstand tot Brabanthallen/1931 en DGF dus minder praktisch.	€ 5 tot 6 miljoen (excl. kosten pendeldienst)

5. Oude vuilnisoverslag (Graaf van Solmsweg)	Heeft hogere milieucategorie dan locatie 3 en is daardoor van hogere economische en strategische waarde. Op grotere afstand tot Brabanthallen/1931 en DGF dus minder praktisch.	€ 10 – 11 miljoen (excl. kosten pendeldienst)
6. Parkeerlaag op huidig parkeerterrein	Ruimtelijk gezien dient er vanuit de Diezekade zicht te blijven op het pand van DGF. Dit betekent dat de extra parkeerlaag dan op het zuidoostelijk deel van het parkeerterrein moet komen.	Circa € 10 - 11 miljoen
7. Drijvende parkeergarage op Dieze	Om op die locatie een drijvende parkeergarage te creëren van 500 tot 600 parkeerplaatsen dient deze minimaal 3 lagen hoog te worden.	Circa € 12 tot 13 miljoen

Een belangrijk aandachtspunt bij de genoemde bedragen is dat de landtong in 2010 is aangekocht om daar extra parkeerplaatsen op te realiseren. Als gekozen wordt voor een andere locatie voor parkeren dienen de kosten van de landtong daarin mee worden genomen. Bovenstaande bedragen zijn ook inclusief de kosten voor aanschaf landtong. Hierdoor is de inzet van een aantal locaties erg prijzig. Om die reden vallen de locaties 1, 5, 6 en 7 af.

Om de huidige parkeercapaciteit uit te breiden zoeken we naar mogelijkheden in de directe omgeving van Brabanthallen/1931 en DGF. Dit voorkomt namelijk de kosten voor een pendeldienst naar het parkeerterrein en vergroot de mogelijkheden voor uitwisseling en flexibiliteit. De verkeersstromen zijn dan beter te faciliteren en er is uitwisseling mogelijk tussen de parkeerterreinen. Daarnaast mag de loopafstand niet te groot zijn. Om die redenen valt de locatie 4 af.

6.2.2 Faseringsvarianten

Uit de knelpuntenanalyse in hoofdstuk 3 blijkt dat een volledige tweede auto-ontsluiting (met twee bruggen) verkeerskundig voor de huidige en toekomstige situatie (2020) zeker nuttig maar niet noodzakelijk is. Op het maatgevende kruispunt Zandzuigerstraat-Diezekade komen verschillende routes samen. Door optimalisatie van het kruispunt, verkeersmanagement maatregelen en overige benuttingsmaatregelen kan het kruispunt in 2020 de verkeersstromen verwerken.

Om te komen tot het eindbeeld uit de Discussienotitie Industriehaven e.o. is gekeken naar mogelijkheden om dit eindbeeld gefaseerd te realiseren vanwege de verschillende procedures die doorlopen moeten worden met de bijbehorende termijnen (vaststellen Gebiedsvisie Industriehaven e.o., beschikbaar stellen van uitvoeringskrediet en ruimtelijke procedures). Het doel hierbij is om zo snel mogelijk te komen tot een oplossing voor het tekort aan parkeerplaatsen op piekmomenten. Bij deze fasering is gekeken naar een aantal enkelzijdige ontsluitingsvarianten van de landtong en parkeren op Michelin terrein. Deze varianten zijn vervolgens beoordeeld op:

- Verkeer en parkeren
- Functioneel/planologisch
- Ruimtelijk/stedenbouwkundig
- Milieu (geluid, luchtkwaliteit, duurzaam ruimtegebruik)
- Financieel – economisch

De hierbij gehanteerde uitgangspunten zijn:

- Wandelboulevard is gereed en loopt via de Paardskerkhofweg langs Brabanthallen 's-Hertogenbosch langs het water richting DGF. Deze wandelboulevard staat los van dit verkeersonderzoek en kan onafhankelijk daarvan uitgevoerd worden.
- Laad- en loswal is niet meegenomen omdat die niet relevant is in deze afweging. Deze laad- en loswal maakt wel deel uit van de Discussienotitie Industriehaven e.o.

In bijlage 7 staan de varianten nader toegelicht en zijn de voor- en nadelen uitgebreid aangegeven.

Bij onderstaande faseringsvarianten is een inschatting van de kosten gemaakt. Deze dekken de infrastructurele aanpassingen en het sobere inrichting van de landtong. In een aantal gevallen liggen de kosten hoger omdat er ook kosten zijn voor het verplaatsen van WSV Neptunus en/of het verplaatsen van woonboten. Hieronder staan deze kosten toegelicht.

Bij incidenteel gebruik van de landtong voor parkeren kan de landtong worden ontsloten via de Oude Engelseweg. Indien de landtong als permanent p-terrein wordt ingezet dan zal de landtong moeten worden ontsloten via de aanleg van een 2^e auto-ontsluiting over de Industriehaven. In beide situaties hoeft de WSV Neptunus niet te worden verplaatst. De eigendommen van WSV Neptunus zijn gewaardeerd op € 450.000,- uitgaande van de situatie dat WSV Neptunus op eigen initiatief wil verhuizen naar een nieuwe locatie voor hun jachthaven.

Op dit moment is het niet mogelijk om een betrouwbare raming te geven van de kosten die gemoeid zijn met de verplaatsing van een of meer woonboten. De voornaamste kosten hebben namelijk niet betrekking op de verplaatsing van woonboten zelf, maar zijn gelegen in de inrichting van de nieuwe ligplaats voor de woonboten. Het is nog onduidelijk welke locatie of locaties daarvoor zal worden ingericht, omdat de studie gericht op de onderlinge afweging van de verschillende locatiealternatieven in januari 2013 wordt gestart. Van elk van die locaties zal moeten worden gekeken naar de planologische mogelijkheden en voorts naar de hoogte van de investeringen om die locatie voor dat doel geschikt te maken. Kosten wat betreft voorzieningen om aan te meren en vast te leggen, aanleg van de vereiste nutsvoorzieningen, aansluiting op gemeentelijke riolering, aanleg- en/of loopsteigers (vast of drijvend), aanleg verharding ten behoeve van parkeren, berging, afvalcontainers, brievenbus, e.d. Deze kosten kunnen per locatie sterk uiteenlopen.

Voorts moet worden bepaald in welke mate de betreffende woonbooteigenaren gecompenseerd dienen te worden. In dat verband moet onderzocht worden in hoeverre er sprake is van vermogensschade, of een eventuele vergoeding voor de hogere woonlasten in het geval er een hogere ligplaatsvergoeding moet worden betaald, de hoogte van de verhuiskosten (verplaatsing over water, administratieve consequenties), e.d. Al deze kosten kunnen pas betrouwbaar in beeld worden gebracht wanneer de toekomstige locatie bekend is en over die locatie ook overeenstemming met de woonbooteigenaren is bereikt.

<p>Het Woonboten Comité 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 Woonboten Comité 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 Woonboten Comité vindt pas dan, dat men een gefundeerde beslissing over het geheel kan nemen.</p>
--

6.2.2.1 Faseringsvariant 1: parkeren landtong ontsluiting via Bibendumstraat



Samenvatting

- Uitbreiding van parkeren op landtong
- Parkeerterrein ontsloten via doortrekking Bibendumstraat en vaste brug
- Bezoekers Brabanthallen 's-Hertogenbosch gaan via de landtong, Oude Engelseweg en wandelboulevard richting ingang

Verkeerskundig is dit een goede variant: het parkeren krijgt een structurele oplossing en het verkeer wordt verdeeld over twee routes richting Brabanthallen 's-Hertogenbosch. Omdat er geen uitwisseling mogelijk is tussen beide parkeerterreinen vraagt dit om informatie op het keuzepunt (kruispunt Rietveldenweg-Zandzuigerstraat).

Vanwege de locatie (dichtbij Brabanthallen/1931 en DGF) en de goede bereikbaarheid wordt in deze variant het klantgerichte imago van Brabanthallen/1931 en DGF versterkt. Op de kop van de landtong blijven ontwikkelingen mogelijk en de landtong wordt ingezet waarvoor hij is aangekocht, nl parkeren. Variant 1 past binnen een fasering naar eindbeeld van volledige tweede auto-ontsluiting door aanleg van tweede vaste brug en volledige koppeling met de bestaande parkeerterreinen.

Een nadeel is de geluidsoverlast voor de woonbootbewoners en de bewoners aan de Boksheuvelstraat van het verkeer en het parkeren. Tevens zullen de 2 zuidelijke woonboten verplaatst moeten worden. Indien dat niet mogelijk is zal er een beweegbare brug moeten worden gerealiseerd. Dit heeft negatieve gevolgen voor de planning en/of financiën.

Kosten voor variant 1 bedragen circa 5,5 miljoen euro (exclusief verplaatsing woonboten).

6.2.2.2 Faseringsvariant 2: parkeren landtong ontsluiting via parkeerterrein Brabanthallen 's-Hertogenbosch



Samenvatting:

- Uitbreiding parkeren op landtong
- Parkeerterrein ontsloten via parkeerterrein Brabanthallen 's-Hertogenbosch en vaste brug
- Bezoekers Brabanthallen 's-Hertogenbosch gaan via de vaste brug richting ingang

In variant 2 is invulling gegeven aan het parkeerprobleem en is uitwisseling met het huidige parkeerterrein van Brabanthallen 's-Hertogenbosch mogelijk. Dit vergroot de inzetbaarheid en flexibiliteit en beperkt zoekverkeer en extra autobewegingen.

Vanwege de locatie (dichtbij Brabanthallen/1931 en DGF) en de uitwisselbaarheid wordt in deze variant het klantgerichte imago van Brabanthallen/1931 en DGF versterkt. Op de kop van de landtong blijven ontwikkelingen mogelijk en de landtong wordt ingezet waarvoor hij is aangekocht, nl parkeren. Variant 2 past binnen een fasering naar eindbeeld van volledige tweede auto-ontsluiting door aanleg van tweede vaste brug en volledige koppeling met parkeerterrein. Een voordeel is dat variant 2 niet voor extra verkeersdruk zorgt voor woonbootbewoners, wel kan het parkeren op de landtong voor overlast zorgen voor de woonbootbewoners.

Om de kruising met voetgangersstromen te beperken zijn fysieke aanpassingen nodig op het parkeerterrein van Brabanthallen 's-Hertogenbosch. Op piekmomenten is er geen spreiding van verkeer en wordt de druk vergroot op de Zandzuigerstraat en Diezekade.

Realisatie van deze variant vereist verplaatsing van WSV Neptunus. Daar is de inzet wel op gericht maar op dit moment is nog niet duidelijk of het daadwerkelijk kan worden gerealiseerd c.q. gefinancierd. Indien dat niet mogelijk is zal er een beweegbare brug moeten worden gerealiseerd en dat verhoogt de kosten.

Kosten voor variant 2 bedragen circa 6 miljoen euro (exclusief de kosten voor verplaatsing van WSV Neptunus).

Zienswijze Brabanthallen 's-Hertogenbosch:

Brabanthallen 's-Hertogenbosch heeft aangegeven grote bezwaren te hebben tegen deze variant. Hun voornaamste argumenten hierbij zijn:

- In deze variant wordt het verkeer van en naar Brabanthallen 's-Hertogenbosch niet gespreid maar juist gebundeld. Zij verwachten hierbij doorstromingsproblemen op de route en op het parkeerterrein.
- Bij de Centrale Entree worden gevaarlijke situaties verwacht omdat autoverkeer en langzaam verkeer elkaar kruisen. In de huidige situatie wordt dit zoveel mogelijk voorkomen. In een aantal gevallen komt het wel voor als de parkeerterreinen aan de zijde van de Avenue en de Stadsentree worden ontsloten via parkeerterrein Brabanthallen. In variant 2 wordt door inzet van de landtong het kruisend verkeer versterkt.
- Het autoverkeer richting de landtong doorkruist de geplande wandelboulevard en zorgt voor extra kruising van langzaam verkeer en autoverkeer.

Brabanthallen/1931 geeft de voorkeur aan een koppeling van de landtong met de parkeerterreinen van 1931 ipv parkeerterrein Brabanthallen. Daarnaast staan zij positief tegenover een voetgangersbrug die de landtong met parkeerterrein Brabanthallen verbindt.

6.2.2.3 Faseringsvariant 3: parkeren landtong ontsluiting via Oude Engelenseweg



Samenvatting:

- Uitbreiding parkeren op landtong
- Parkeerterrein ontsloten via Oude Engelenseweg
- Bezoekers Brabanthallen 's-Hertogenbosch gaan via landtong, Oude Engelenseweg en wandelboulevard richting ingang

In variant 3 wordt het verkeer naar Brabanthallen/1931 verspreid over twee routes. Dit verbetert de verkeersafwikkeling op piekmomenten. Omdat er geen uitwisseling mogelijk is tussen beide parkeerterreinen vraagt dit om informatie op het keuzepunt. In deze variant is het keuzepunt minder helder dan in variant 1. Het parkeerterrein grenst aan DGF en Brabanthallen 's-Hertogenbosch, dit versterkt het klantvriendelijk imago van Brabanthallen 's-Hertogenbosch.

Voor deze variant hoeven WSV Neptunus en de woonboten niet verplaatst te worden. Dit is gunstig voor de financiën en realisatietermijn. De landtong wordt gebruikt waarvoor hij is gekocht nl parkeren. De ontsluiting via de Oude Engelenseweg zorgt voor een toename van de verkeersintensiteiten en dus extra hinder voor bewoners Boschveld/ Veemarktkwartier. Het woonmilieu van de toekomstige

bebouwing aan de Paardskerkhofweg en de bestaande woningen aan Oude Engelseweg verslechtert en ontwikkelingen op de kop van de landtong worden beperkt door de ontsluiting. Uitgaande van huidige en berekende toekomstige verkeersintensiteiten is overschrijding van de geluidszone te verwachten zodat parkeerterrein niet/beperkt inzetbaar is in de avond en nacht. Hierdoor is het geen volwaardige uitbreiding van het parkeren. Binnen variant 3 blijft een uiteindelijke volledige tweede auto-ontsluiting via doortrekking van de Bibendumstraat mogelijk. Wel worden extra kosten gemaakt omdat uiteindelijk nog twee bruggen gemaakt moeten worden.

Kosten voor variant 3 bedragen circa 4 miljoen euro.

6.2.2.4 Faseringsvariant 4: parkeren Michelinterrein ontsluiting via Bibendumstraat



Samenvatting:

- Uitbreiding parkeren op Michelinterrein
- Parkeerterrein ontsloten via Bibendumstraat
- Bezoekers Brabanthallen 's-Hertogenbosch en DGF gaan via Oude Engelseweg en wandelboulevard richting ingang.

Ook in deze variant is sprake van spreiding van verkeer over parkeerterreinen dat gunstig is voor de verkeersafwikkeling. Omdat er geen uitwisseling mogelijk is tussen beide parkeerterreinen vraagt dit om informatie op het keuzepunt (kruispunt Rietveldenweg-Zandzuigerstraat). In deze variant is geen verplaatsing nodig van woonbootbewoners en watersportvereniging Neptunus. Dit is gunstig voor zowel de realisatietermijn als de financiën. Een financieel nadeel is dat de landtong niet wordt gebruikt waarvoor hij is aangekocht. De afschrijvingskosten van de landtong zijn in deze variant meegenomen.

Het parkeerterrein ligt verder van Brabanthallen/1931 en DGF en is hierdoor minder aantrekkelijk. Na realisatie van het parkeren resulteert er een kleine kavel waardoor de uitgiftemogelijkheden beperkt worden. Het parkeren op Michelinterrein en het braak liggen van de landtong door het ontbreken functionele invulling zorgen voor een negatieve uitstraling op ambities herontwikkeling Boschveld en de omgeving. Een nadeel is de geluidsoverlast voor de bewoners aan de Boksheuvelstraat van het verkeer en het parkeren.

Variante 4 past binnen fasering naar eindbeeld van volledige tweede auto-ontsluiting, hij wordt niet onmogelijk gemaakt. Wel worden extra kosten gemaakt omdat uiteindelijk nog een verbinding met de landtong gemaakt moeten worden.

Kosten van deze variant bedragen circa 5,5 miljoen euro.

6.2.3 Samenvatting en conclusies

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 op de huidige Parallelweg.

De weg komt namelijk verder van de woningen te liggen.

Door de inzet van verkeersmanagement maatregelen is er geen verkeerskundige noodzaak voor een volledige ontsluiting. Een volledige ontsluiting via de Bibendumstraat blijft gewenst vanuit een doorontwikkeling van de Brabantthalen en de Gruyterfabriek en vanuit een goed woonklimaat (minder verkeersoverlast) voor de bewoners van Boschveld.

Wel blijft ook op de lange termijn het tekort aan van 500 tot 600 parkeerplaatsen op piekmomenten bij Brabantthalen/1931 en DGF bestaan. Daar geven alle faseringsvarianten een oplossing voor. Het heeft de voorkeur om uitwisselbaarheid tussen de parkeerterreinen mogelijk te maken. Dit voorkomt onnodige autobewegingen. Alleen faseringsvariant 2 heeft deze mogelijkheid. Daarnaast biedt het spreiden van verkeer voordelen. Dit gebeurt in de faseringsvarianten 1, 3 en 4. De



Figuur 16 Maatregelen fase 3

parkeervoorzieningen mogen de ontwikkelingen in het gebied niet beperken en moeten ze juist versterken. Dit gebeurt in de faseringsvarianten 1 en 2. Hierbij wordt ook de landtong gebruikt waarvoor hij is aangekocht. Een nadeel van faseringsvariant 2 is het kruisen van de autostromen met langzaam verkeer routes. Om die reden en vanwege de bezwaren van Brabantthalen 's-Hertogenbosch heeft het de voorkeur om te starten met faseringsvariant 1. In deze variant moet rekening worden gehouden met de verplaatsingskosten van twee woonboten. Die zijn niet meegenomen in het bedrag van € 5,5 miljoen. De varianten 3 en 4 kunnen als tijdelijke variant ingezet worden.

Maatregelenpakket fase 3:

Maatregelen	Fase	Kosten (eenmalig)	Kosten (per jaar)	Dekking
<i>Aansluiting Parallelweg 2^{de} fase over EKP terrein</i>	3	x ³		Nee
<i>Faseringsvariant 1: parkeren landtong, ontsloten via Bibendumstr</i>	3	€ 5.500.000 ⁴		Nee
<i>Langzaam verkeer route ri Binnenstad via Veemarktweg</i>	3	Ntb		Nee

³ Dit is vertrouwelijke en bedrijfsgevoelige informatie die niet in de rapport kan worden genoemd

⁴ Exclusief kosten voor verplaatsing van woonboten

7. Conclusies en advies

7.1 Conclusies

Fase 1: korte termijn (tot 2015)

In de huidige situatie zorgen de verkeersbewegingen voor een aantal verkeerskundige knelpunten. Sinds de opening van de Randweg wordt meer hinder ervaren van de huidige verkeersstromen op de Oude Engelseweg en de huidige Parallelweg. Daarnaast zien de bewoners gevaarlijke situaties ontstaan door klemgereden fietsers en automobilisten door zware vrachtwagens. Tijdens evenementen bij de Brabanthallen is er een specifieke en wisselende verkeerssituatie waardoor de ochtend- en avondspits drukker zijn en langer duren. Daarnaast ontstaan er bij grote evenementen parkeerproblemen. De huidige parkeercapaciteit is niet toereikend bij Brabanthallen/1931 en DGF en er ontstaat in de wijk Veemarktkwartier, op de Paardskerkhofweg, kop Copernicuslaan, Marconistraat en op de Oude Engelseweg nabij de woonboten overlast van parkerende auto's. Daarnaast zorgt de inzet van het overloop parkeerterrein Paardskerkhofweg voor onveilige situaties met kruisend verkeer bij de Oude Engelseweg.

Voor langzaam verkeer dat via trein reist is de verbinding tussen Centraal Station en Brabanthallen/1931 en DGF niet duidelijk en deze is onaantrekkelijk ingericht. Daarnaast ligt het voortbestaan van de reguliere buslijn onder druk, die Brabanthallen/1931 en DGF aandoet.

Voor de korte termijn (periode tot 2015) worden maatregelen genomen die zich richten op:

- Beperken van overlast van huidige verkeersstromen op Oude Engelseweg en de huidige Parallelweg
- Het faciliteren en monitoren van de specifieke verkeersstromen bij evenementen
- Het benutten van de huidige infrastructuur door kleine infrastructurele aanpassingen en verkeersmanagement maatregelen
- Verbeteren van de langzaam verkeer route tussen Centraal Station en Brabanthallen/1931 en DGF
- Inzet van overloop parkeerterreinen (landtong, Paardskerkhofweg, Michelinterrein) voor het structurele tekort aan parkeerplaatsen bij Brabanthallen/1931 en DGF. Over de beschikbare overloop parkeerterreinen worden jaarlijks afspraken gemaakt.
- Het adviseren van de provincie Noord-Brabant over de inzet van regulier OV naar Brabanthallen/1931 en DGF.
- Het adviseren van Brabanthallen/1931 over de inzet van specifiek vervoer bij evenementen (pendeldienst van/naar Centraal Station).
- Verbeteren van de informatievoorziening voor openbaar vervoer bij Brabanthallen/1931
- Studie naar knelpunt bij Veemarktkade – Diezekade.
- Samen met Brabanthallen/1931 mogelijkheden bepalen ontsluiten van parkeerterreinen van 1931 via Diezekade.

Een deel van bovenstaande maatregelen wordt gerealiseerd binnen het project Parallelweg 2^{de} fase.

Fase 2: middellange termijn (2015-2017)

Op de middellange termijn wordt na realisatie van de Parallelweg 2de fase deze aangesloten op de huidige Parallelweg via de "aansluiting Grasso". Uit de berekeningen blijkt dat de hoeveelheid verkeer op de Zandzuigerstraat, verlengde Parallelweg en Magistratenlaan hierdoor toenemen. Daarnaast wijzigen de aanrijdroutes van en naar de Brabanthallen 's-Hertogenbosch. Hierdoor neemt de hoeveelheid verkeer op de huidige Parallelweg af. Ondanks deze afname zal in de situatie waarbij de Parallelweg 2^{de} fase is aangesloten op de huidige Parallelweg ("aansluiting Grasso") de huidige Parallelweg nog steeds gebruikt worden door verkeer richting Brabanthallen/1931, DGF en industrieterrein Rietvelden. Dit is ongewenst omdat het niet de voorkeursroutes zijn en er overlast

wordt ondervonden. Om deze overlast te voorkomen wordt het noordelijk deel van de huidige Parallelweg afgesloten tegelijk met de ingebruikname van de Parallelweg 2^{de} fase.

Gezien de termijnen van de procedures die doorlopen moeten worden (vaststelling Gebiedsvisie Industriehaven e.o., uitvoeringskrediet regelen en ruimtelijke procedures) zal ook in 2015 op piekmomenten een tekort aan parkeerplaatsen bestaan bij Brabanthallen/1931 en DGF. Daarom zullen, tot het moment dat er een structurele oplossing is, de overloop parkeerterreinen (landtong, Michelinterrein) beschikbaar moeten blijven. Voor Michelinterrein is onduidelijk hoe lang het ingezet kan worden omdat het bestemd is voor bedrijfsvestiging en als zodanig wordt aangeboden. De landtong is, vanuit de milieuvergunning, beperkt inzetbaar als overloop parkeerterrein als hier vanuit de Oude Engelseweg op wordt gereden.

Fase 3: lange termijn (2017-2020)

Voor de lange termijn gaan we uit van een definitieve aansluiting van de Parallelweg 2^{de} fase over het EKP terrein. Hierdoor is er minder overlast op de huidige Parallelweg omdat de weg verder van de woningen ligt.

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 avondspits (en in mindere mate ochtendspits) kunnen kortstondige vertragingen ontstaan. Door het benutten van de huidige infrastructuur en de inzet van verkeersmanagement maatregelen worden deze vertragingen geminimaliseerd.

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 middels 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. Vanwege de geluidszone is het noodzakelijk de landtong te enkelzijdig te ontsluiten via doortrekking van de Bibendumstraat en één vaste brug naar de landtong. Op langere termijn zou desgewenst het parkeerterrein op de landtong verbonden kunnen worden met de bestaande parkeerterreinen bij Brabanthallen/1931.

Een algemeen aandachtspunt is de monitoring van de verkeerssituatie tijdens evenementen in Brabanthallen/1931. Bij evenementen is sprake van een specifieke en wisselende verkeerssituatie met soms forse verkeerspieken die goed gemonitord moet worden om nieuwe knelpunten tijdig te ontdekken.

Maatregelen	Fase	Kosten (eenmalig)	Kosten (per jaar)	Dekking
Benutting huidige infrastructuur, verkeersmanagement maatregelen en monitoring van verkeerssituatie	1	€ 1.750.000		Ja, regelscenario BBH en Beter Benutten
Informatievoorziening OV	1	€ 20.000		Nee
Ontwerp en herinrichting Paardskerkhofweg	1	€ 200.000		ja, Parallelweg 2e fase
Onderhoud Parallelweg	1	Nvt		ja, Parallelweg 2e fase
Verwijderen Stamlijn Oude Engelseweg en Parallelweg	1	€ 17.500		ja, Parallelweg 2e fase

Verwijderen / verplaatsen vluchtheuvel Oude Engelseweg	1	€ 25.000		ja, Parallelweg 2e fase
Aanpassingen kruispunt Veemarktkade-Diezekade (VRI+weg)	1	€ 50.000		ja, Parallelweg 2e fase
Maatregelen kruisend verkeer bij parkeren Paardskerkhofweg	1	€ 50.000		ja, Parallelweg 2e fase
(Proef) met uitstroom via dubbele rijstroken Diezekade	1		€ 20.000	Opnemen in bestaande inzet bij evenementen
<i>Extra inrit parkeerterrein 1931</i>	<i>1</i>	<i>ntb</i>		
<i>Inzet van overloopterreinen landtong en Michelinterrein</i>	<i>1</i>	<i>ntb</i>		
Afsluiting noordelijk deel Oude Parallelweg	2	€ 15.000		ja, Parallelweg 2e fase
<i>Inzet van overloopterreinen landtong en Michelinterrein</i>	<i>2</i>	<i>ntb</i>		
<i>Aansluiting Parallelweg 2^{de} fase over EKP terrein</i>	<i>3</i>	<i>x⁵</i>		<i>Nee</i>
<i>Faseringsvariant 1: parkeren landtong, ontsloten via Bibendumstr</i>	<i>3</i>	<i>€ 5.500.000⁶</i>		<i>Nee</i>
<i>Langzaam verkeer route ri Binnenstad via Veemarktweg</i>	<i>3</i>	<i>ntb</i>		<i>Nee</i>

7.2 Advies

Geadviseerd wordt om de volgende besluiten voor te leggen aan het College:

4. 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.
5. De meest geschikte locatie hiervoor is de landtong. Deze is in 2010 ook aangekocht met dat doel. Als fasering tot het eindbeeld uit Gebiedsvisie Industriehaven e.o. wordt gestart met deze enkelzijdig te ontsluiting via doortrekking van Bibendumstraat met een brug naar de landtong.
6. Een volledige tweede auto-ontsluiting is nuttig, maar niet noodzakelijk. Door het optimaliseren van de bestaande infrastructuur is ontsluiting via de Diezekade in 2020 nog mogelijk.
7. Voor de korte en middellange termijn wordt de landtong ingezet als overloop parkeerterrein met een ontsluiting via Oude Engelseweg. 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 en het parkeerterrein aan de Paardskerkhofweg, zolang het niet ontwikkeld wordt.
8. Bij grote evenementen met een verkeerspiek wordt er een pakket aan aanvullende maatregelen ingezet zoals verkeersmanagement maatregelen en inzet van pendeldienst vanuit Centraal Station.
9. Voor de korte termijn (fase 1) worden een aantal maatregelen gerealiseerd vanuit het project Parallelweg 2^{de} fase.

⁵ Dit is vertrouwelijke en bedrijfsgevoelige informatie die niet in de rapport kan worden genoemd

⁶ Exclusief kosten voor verplaatsing van woonboten

10. Tegelijk met in gebruik name van de doorgetrokken Parallelweg 2^{de} fase wordt de huidige Parallelweg bij de kruising met de Oude Engelseweg-Veemarktkade-Diezekade afgesloten.

7.3 Zienswijze

- Brabanthallen/1931, DGF, bewoners Boschveld en Veemarktkwartier zijn voorstander van het zo snel mogelijk realiseren van een volledig auto-ontsluiting voor Brabanthallen/1931 via aanleg van een 2^e auto-ontsluiting 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 Parallelweg 2^{de} fase en "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 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 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 Boschveld en Veemarktkwartier zijn tegen gebruik van de landtong als overloop parkeerterrein met als toegang Oude Engelseweg. De brug vanaf Bibendumstraat naar de landtong hoort er al in de tweede fase te zijn. In de eerste fase kan het Michelinterrein tussen Bibendumstraat en Oude Vlijmenseweg wel (beperkt) als parkeerterrein gebruikt worden.
- Het Woonboten Comité 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 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 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 aan B en W 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 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).

Bijlage 1

Lijst met actief betrokken belanghebbenden

Organisatie	Naam
OBB Boschveld	Kees Heemskerk
OBB Boschveld	Fulco Havelaar/Mary Driessen
Veemarktkwartier	Laura Hoek
Veemarktkwartier	Stefan Driessen
Brabanthallen 's-Hertogenbosch / 1931 – Libema	Theo vd Steen
Brabanthallen 's-Hertogenbosch / 1931 – Libema	Gerrit Dollekens
De Gruyter Fabriek	Clemens Bolhaar
BIM	Clemens Bolhaar
RiVu	Rene Holweg
Verkadefabriek	Ronald Rameckers
Woonboten comité	Marion Rens
Woonboten comité	Pieter Kromhout
Woonboten comité	Rob Koenders
Ondernemersvereniging Spoorzone	Martien vd Bouwhuijsen
WSV Neptunus	Jan Bonnemaier

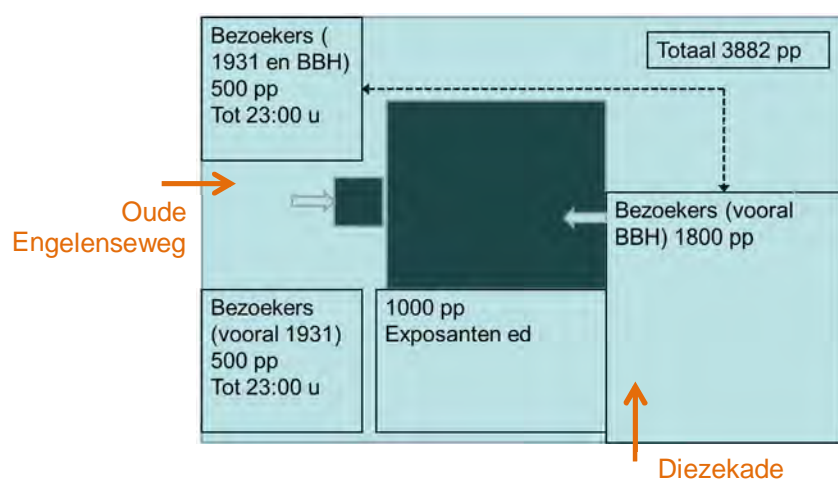
Lijst met overige genodigden/betrokkenen

Organisatie	Naam
WSV Neptunus	Wim vd Steen
Arriva	Marcel Fledderus
Bewonersvereniging 't Zand	Nico vd Heuvel
Bewoners Paleiskwartier	Ingrid Wakkee
Grasso	Gerard Bastiaansen
Post NL	Nikaj van Hermon
Willem II	Jos Wilbrink
Ondernemersvereniging Spoorzone	Anton vd Water
Bewoners Boksheuvelstraat	Familie Trum
Bewoners Oude Engelenweg (thv landtong)	Familie Beekwilder

Bijlage 2

Huidige parkeercapaciteit Brabanthallen/1931

Het huidige parkeerterrein van de Brabanthallen en 1931 is opgedeeld in een aantal delen:



Indeling parkeercapaciteit terrein Brabanthallen/'1931'

Daarnaast heeft DGF een parkeercapaciteit van 215 parkeerplaatsen.

De parkeercapaciteit op terrein Brabanthallen/1931 is niet volledig beschikbaar voor bezoekers. Een deel van de terrein wordt gereserveerd voor exposanten. Hierdoor blijven er circa 2882 parkeerplaatsen over voor bezoekers.

Het grote parkeerterrein (1800 pp) voor bezoekers Brabanthallen wordt ontsloten via de Diezekade. Het verkeer kan op twee manieren richting deze ingang rijden: via Parallelweg/Oude Engelseweg of via Zandzuigerstraat. De laatste route is de gewenste route.

Bezoekers voor 1931 komen via de ingang aan de Oude Engelseweg op de twee parkeerterreinen (van beide 500 pp).

Bijlage 3

Meetmomenten tijdens evenementen Brabanthallen 2011 en 2012

Periode	Onderzoeksvorm	Locatie
Oktober 2011	Telling kruispunt	Kp Zandzuigerstraat – Rietveldenweg Kp Zandzuigerstraat – Diezekade Kp Rietveldenweg – A59
13 oktober 2011	Observaties	Kp Zandzuigerstraat – Rietveldenweg Kp Zandzuigerstraat – Diezekade Kp Rietveldenweg – A59 Kp Diezekade – Oude Engelseweg
20 okt – 8 nov 2011	Telling wegvak	Diezekade tussen Oude Engelseweg en ingang Brabanthallen
Februari 2012	Telling kruispunt	Kp Zandzuigerstraat – Rietveldenweg Kp Zandzuigerstraat – Diezekade Kp Rietveldenweg – A59
3 februari 2012	Observaties	Kp Rietveldenweg – A59
April/mei 2012	Telling kruispunt	Kp Zandzuigerstraat – Rietveldenweg Kp Zandzuigerstraat – Diezekade Kp Rietveldenweg – A59

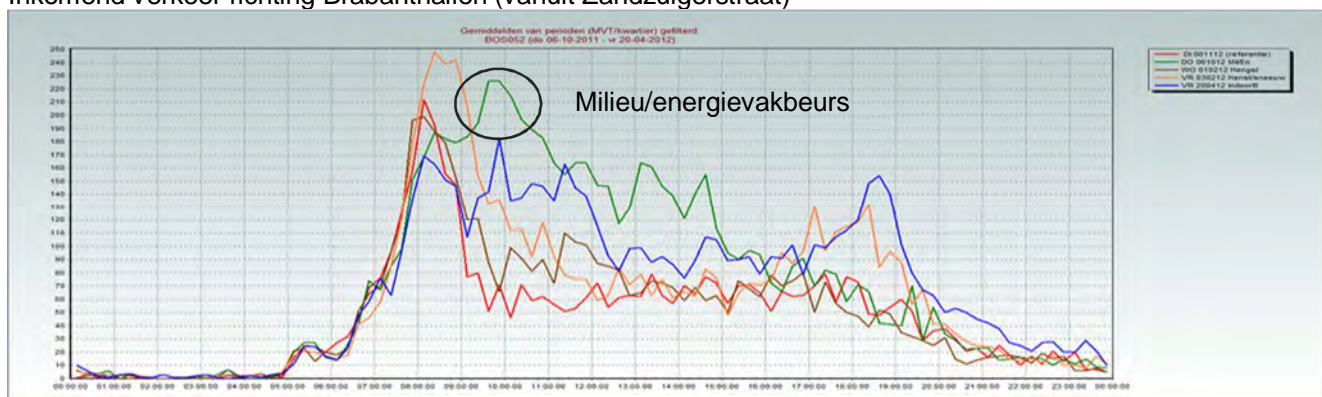
Bijlage 4

Analyse huidige verkeerssituatie bij evenementen

Ongeveer 2/3 van bezoekers Brabanthallen 's-Hertogenbosch komt vanuit Zandzuigerstraat (de beleidsmatig gewenste route) en 1/3 vanuit Oude Engelseweg/huidige Parallelweg. In onderstaande grafieken is het patroon aan aankomst- en vertrektijden te zien bij kruispunt Zandzuigerstraat-Diezekade. Dit is een maatgevend kruispunt omdat belangrijke aanrijdroutes richting Brabanthallen 's-Hertogenbosch hier samen komen.

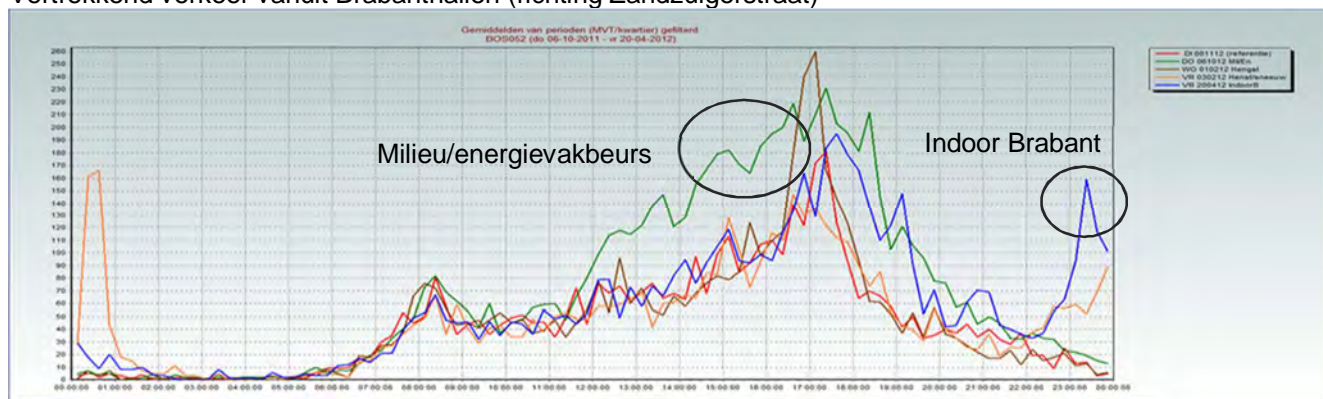
Verkeersomvang kruispunt Zandzuigerstraat-Diezekade

Inkomend verkeer richting Brabanthallen (vanuit Zandzuigerstraat)



- Tijdens een reguliere ochtendspits zien we op dinsdag tussen 8:00-9:00 uur in een piek circa 210 motorvoertuigen per kwartier vanuit Zandzuigerstraat richting Diezekade rijden (rode lijn). Tijdens evenementen is die piek circa 15 tot 20% hoger met 230-240 motorvoertuigen per kwartier (groene lijn). Vanwege hevige sneeuwval nemen we 3 februari 2012 niet mee in onze analyse (oranje lijn).
- In de periode na de ochtendspits is dat verschil groter: op een reguliere dag rijden rond 10:00 uur circa 70 motorvoertuigen per kwartier richting Diezekade. Tijdens grote evenementen loopt dat op tot 160 tot 220 motorvoertuigen in het drukste kwartier (+215%).
- De meeste evenementen hebben een piek ná de spits die vergelijkbaar is met de ochtendpiek. Er is dus sprake van een langer durende ochtendspits.

Vertrekkend verkeer vanuit Brabanthallen (richting Zandzuigerstraat)



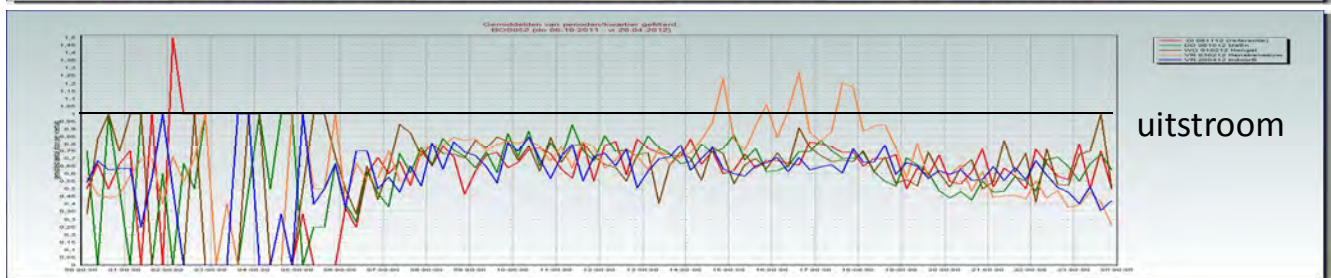
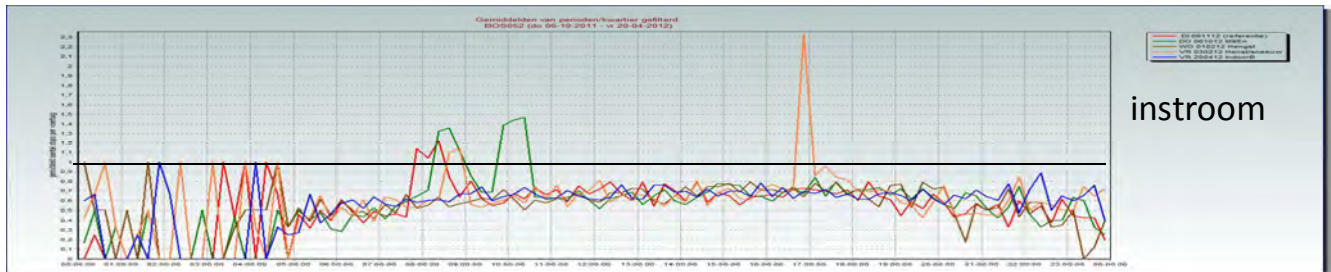
- Het aantal voertuigen dat op reguliere dagen vanuit de Diezekade naar de Zandzuigerstraat rijdt bedraagt in het drukste kwartier van de avondspits ca. 180 voertuigen (rode lijn).
- Op dagen met evenementen is die piek circa 45% hoger met 220-260 voertuigen in een kwartier. Dit beeld is te zien voor bijna alle grote evenementen.
- Bij evenementen is er een langer durende avondspits, soms drie uur.
- In de avond-nachtperiode zijn grote verschillen te zien. Na afloop van grote evenementen loopt het aantal motorvoertuigen dat vanuit de Diezekade richting Zandzuigerstraat rijdt op tot 160 motorvoertuigen in het drukste kwartier (+1500%). Op reguliere dagen rijden er dan maximaal 10 voertuigen per kwartier.

Aantal stops kruispunt Zandzuigerstraat – Diezekade

Het aantal stops geeft het aantal groenfasen weer dat een voertuig voor een groen verkeerslicht moet wachten voordat het door kan rijden. Bij een lange wachtrij is het soms niet mogelijk dat de laatste voertuigen in de rij ook door de eerstvolgende groenfase kunnen rijden. Als dit hoger is dan 1 kan een voertuig niet binnen een groenfase verwerkt worden.

Uit de ingewonnen verkeersgegevens blijkt het volgende:

- Over het algemeen ligt het aantal stops rond de 0,7 bij instroom van verkeer en rond de 0,8 bij uitstroom van verkeer. Tijdens (grote) evenementen kan het verkeer dus verwerkt worden binnen een groenfase.
- Op 3 februari is tussen 15:00 en 18:00 uur zowel bij de in- en uitstroom het aantal stops hoger dan 1 (oranje lijn). Door de hevige sneeuwval is dat geen representatieve dag.
- Bij de instroom was tijdens de energie- en milieuvakbeurs het gemiddeld aantal stops per voertuig 1,3 of 1,4 gedurende twee perioden.
- Op een paar uitzonderingen na kan het kruispunt in de huidige situatie het verkeersaanbod van en naar Brabanthallen 's-Hertogenbosch binnen een groenfase verwerken.



Bijlage 5

Verkeerssituatie 2020

Met een verkeersmodel is de verkeerssituatie voor 2020 in beeld gebracht met de volgende uitgangspunten:

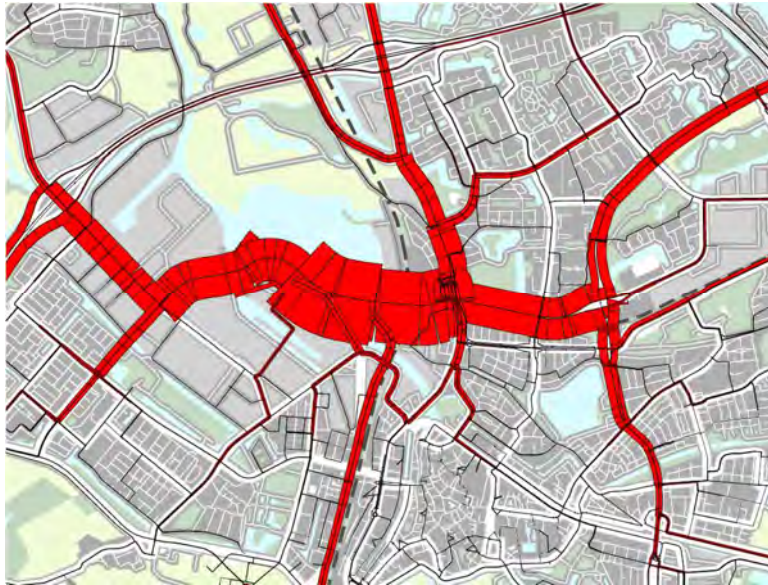
- Parallelweg 2de fase is gerealiseerd, inclusief aansluiting over EKP terrein
- Er is een tweede auto-ontsluiting van Brabanthallen/1931 en DGF via doortrekking van de Bibendumstraat
- In Brabanthallen is een middelgroot evenement.

Etmaalintensiteiten met Parallelweg 2^{de} fase

Wegvaknaam	Huidig 2009	Autonoom 2020	Paralelweg 2e fase 2020
Parallelweg (ten noorden van de Zandzuigerstraat)	0	0	0
Parallelweg (Brug over de Dieze)	0	0	14407
Parallelweg (noord van aansluiting Boschveld)	0	8832	14407
Ertveldweg (zuid van Zandzuigerstraat)	0	324	14547
Ertveldweg (noord van Zandzuigerstraat)	1744	1171	1171
Zandzuigerstraat (west van Ertveldweg)	21598	32443	27386
Zandzuigerstraat (oost v. Ertveldweg)	20885	32487	40870
Brugstraat (tussen Bruglein en Emmaplein)	19201	16326	12267
Oude Engelseweg (west van Parallelweg)	5475	9123	9216
Magistratenlaan t.n.v. Leeghwaterlaan	4351	8440	15471
Magistratenlaan t.z.v. Leeghwaterlaan	2719	8605	15035
Magistratenlaan t.n.v. Randweg	#N/B	15001	20872
Vogelstraat (t.h.v. onderdoorgang)	0	0	0
Orthenseweg (tussen Zandzuigerstraat en 't Wielsum)	26664	32207	33207
Orthenseweg (tussen Vogelstraat en Akeleistraat)	24566	31159	25293
Boschdijkstraat (ten oosten van Tramkade)	9292	13554	11179
Citadellaan (oost van orthenseweg)	14026	21172	20932
Aartshertogenlaan (oost van Orthenseweg)	10635	12375	11527
Onderwijsboulevard (t.n.v. Vlijmenseweg)	4417	4938	4801
Koningsweg (t.n.v. Willemsplein)	22211	14323	10341
Hambakenweg (t.n.v. Parallelweg)	18832	21260	21963
Randweg (west van Parallelweg)	0	37015	38494
Randweg (Zuid van Parallelweg)	0	44731	47353
Zandzuigerstraat (oost v. Orthenseweg)	20724	30397	32788
Diezebrug	21211	25709	19746

Aangezien in het verkeersmodel is gerekend met een tweede auto-ontsluiting via doortrekking Bibendumstraat geeft dit geen goed beeld van een verkeerssituatie *zonder* tweede auto-ontsluiting en de mogelijke knelpunten die dan ontstaan. Om die situatie toch in beeld te brengen zijn in het verkeersmodel 600 parkeerplaatsen toegevoegd aan het huidige parkeerterrein van Brabanthallen 's-Hertogenbosch.

Uit de herkomsten van de bezoekers van Brabanthallen 's-Hertogenbosch blijkt het kruispunt Zandzuigerstraat-Diezekade het maatgevende kruispunt richting Brabanthallen te zijn. In onderstaand figuur geeft de dikte van de lijnen de hoeveelheid verkeer richting Brabanthallen aan.



Daarnaast zijn de ochtend- en avondspits nader bekeken voor het kruispunt Zandzuigerstraat-Diezekade. De modelgegevens zijn gebruikt om met het regeltechnisch ontwerppakket COCON te bepalen of de verkeerslichtenregeling op het kruispunt het verkeer kan verwerken. Hieruit blijkt dat de maximale cyclustijden ruim beneden de aanvaardbare duur van 120 seconden blijven. Daarnaast is de gevoeligheid bepaald. Hieruit blijkt dat de verkeerslichtenregeling op het kruispunt in de ochtendspits met 50% extra inkomend verkeer kan verwerken. Voor het vertrekkend verkeer in de avondspits is een groei van 60% mogelijk.

Uit de analyse van de huidige situatie bleek dat tijdens grote evenementen de verkeersomvang in de ochtend- en avondspits 15-20% respectievelijk 45% hoger is dan bij een reguliere ochtend- en avondspits. Dit is ten opzichte van een reguliere situatie zonder evenementen. In het verkeersmodel is voor de Brabanthallen in het prognosemodel 2020 gerekend met een middelgroot evenement. Bovenstaande berekening geeft dus geen goed beeld van de verkeerssituatie met een groot evenement. Uit de bovenstaande groeimogelijkheden van 50 en 70% blijkt echterdat de verkeerslichtenregeling op het kruispunt Zandzuigerstraat-Diezekade ook het verkeer met grote evenementen kan verwerken.

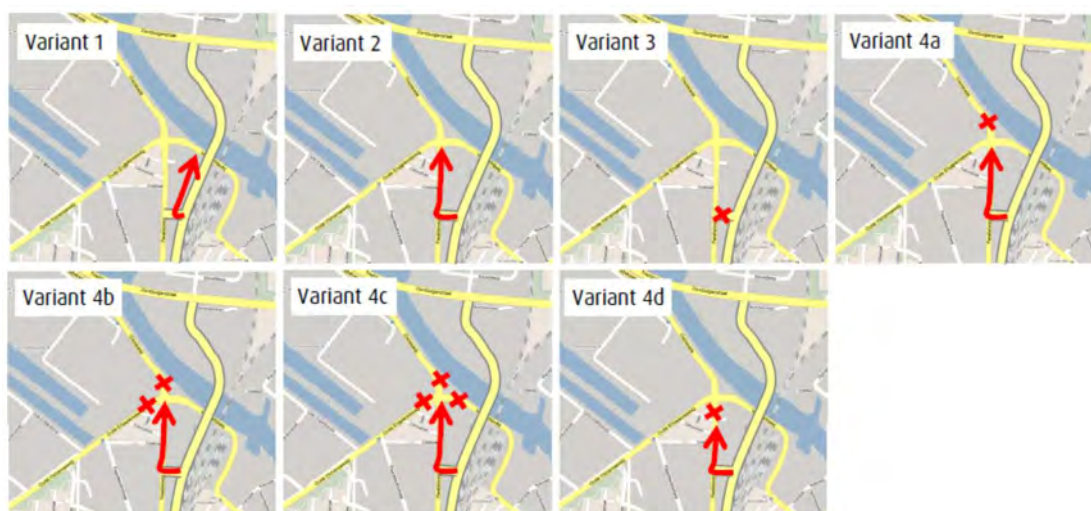
Bij grote evenementen waarbij de piek samenvalt met een reguliere avondspits (en in mindere mate ochtendspits) kunnen kortstondige vertragingen ontstaan.

Bijlage 6

Variantenonderzoek mogelijke aansluiting Boschveld

In een onderzoek met het verkeersmodel zijn in 2011 de mogelijke aansluitingen Boschveld van de Parallelweg 2^{de} fase onderzocht:

- variant 1: 'Voorkeursvariant' (aansluiting Boschveld over EKP terrein);
- variant 2: 'Aansluiting voorlangs woningen Veemarktkwartier';
- variant 3: 'Geen aansluiting Boschveld';
- variant 4a t/m d: 'Aansluiting voorlangs woningen Veemarktkwartier' met verschillende fysieke afsluitingen:
 - variant 4a: fysieke afsluiting Diezekade,
 - variant 4b: fysieke afsluiting Diezekade en Oude Engelenseweg,
 - variant 4c: fysieke afsluiting Diezekade, Oude Engelenseweg en Veemarktweg,
 - variant 4d: fysieke afsluiting huidige tracé Parallelweg noord.



De belangrijkste conclusies uit deze studie zijn:

- De aansluiting Boschveld (ter hoogte van Grasso) wordt gebruikt door verkeer met verschillende bestemmingen zoals Veemarktkwartier, Kop van 't Zand, Boschveld en Brabanthallen/1931, industrieterrein Rietvelden, Ertveld en DGF.
- Variant 2 ('Aansluiting voorlangs woningen Veemarktkwartier', oftewel: aansluiting Grasso) levert met name voor het noordelijk deel van de huidige Parallelweg onevenredig veel nadelen.
- Het afsluiten van de Diezekade en de huidige Parallelweg (respectievelijk variant 4a en 4d) verbeteren de verkeerssituatie op het huidige tracé van de Parallelweg. Deze wordt in variant 4d enkel door bestemmingsverkeer gebruikt en in variant 4a door circa 4.400 mvt/etm. Daarnaast zorgen de maatregelen in 4d tot een afname op de Oude Engelenseweg en het huidige tracé van de Parallelweg noord en tot een toename op de Copernicuslaan en Paardskerkhofweg. De toename in de woonstraten in Veemarktkwartier en Boschveld leiden echter in beide varianten niet tot verkeersveiligheidsknelpunten (gebruik past binnen de functie).
- Beide varianten leiden tot een beter gebruik van de doorstroommassen (zoals geformuleerd in de Koersnota). Variant 4a past beter binnen de hoofdwegenstructuur zoals vastgelegd in de

Koersnota. In de wegencategorisering van de gemeente zijn de Magistratenlaan, Parallelweg tot de aansluiting Boschveld, Oude Engelseweg, Leeghwaterlaan en Veemarktweg gecategoriseerd als gebiedsontsluitingswegen. De afname van intensiteiten op de Copernicuslaan en toename op de Oude Engelseweg in variant 4a past dan ook beter binnen deze categorisering.

- De uiteindelijke keuze voor de voorkeursvariant hangt echter samen met de ontsluiting van De Heus Voeders BV. Wanneer dit bedrijf is gesloten, lijkt er geen noodzaak voor variant 4d.
- De fysieke afsluiting in zowel variant 4a als 4d moet het mogelijk maken om voorkeursvariant 1 in de toekomst nog wel mogelijk te maken (en desinvesteringen te voorkomen).

wegdek	straatnaam	variant 1 (BPT terrain)	variant 2 (voorlars Veemarktkwarter)	variant 3 (geen aansluiting Boschveld)	variant 4a (variant 2 + afsluiting Dezekeade)	variant 4b (variant 4a + afsluiting Oude Engelersweg)	variant 4c (variant 4b + afsluiting Veemarktkw)	variant 4d (variant 2 + afsluiting Parallelweg noord)	variant 5 (variant 2 + spitsen Kruispunt Dezekeade- Veemarktkw)
1	parallelweg zuid	2.600	2.300	800	2.300	6.500	4.900	2.700	5.700
2	parallelweg noord	7.100	6.500	800	4.400	5.000	-	-	5.000
3	parallelweg 2 ^e fase zuid	15.500	15.300	14.400	15.300	15.600	14.600	14.300	15.100
4	doorgstraken Parallelweg	14.400	14.500	14.400	16.800	16.700	18.200	15.600	15.400
5	Veemarktkw	10.300	10.000	10.300	9.600	5.000	-	9.600	5.000
6	Dezekeade	4.700	5.000	4.000	-	-	-	3.400	3.000
7	Oude Engelersweg	9.200	9.800	9.800	10.400	3.000	2.100	9.300	3.000
8	Leegwaterlaan	4.800	4.800	6.400	4.800	5.400	5.700	5.200	5.100
9	Edisonstraat	1.500	1.200	600	1.200	2.700	2.200	1.200	2.200
10	Odjussstraat	1.900	2.200	3.100	2.200	3.100	2.900	2.300	2.600
11	Simon Steuvinweg	4.200	4.200	4.200	4.100	4.600	4.600	4.300	4.300
12	Zandzuigerstraat oost	27.400	27.300	31.400	30.000	31.600	31.700	30.400	32.900
13	Zandzuigerstraat west	23.800	23.900	24.000	22.800	23.900	23.800	23.800	23.900
14	Rietveldanweg	5.700	5.600	5.800	6600	6100	6100	5.700	5.300
15	Opemouslaan	3.900	4.400	4.900	3.900	5.700	4.600	4.700	4.400
16	Paardskerkhofweg Noord	2.800	2.800	2.900	2.900	3.000	2.100	2.600	2.800
17	Paardskerkhofweg Zuid	500	500	300	500	3.200	2.100	1.200	2.900



Bijlage 7

Faseringsvarianten uitbreiding parkeren Brabanthallen/1931 en DGF

Faseringsvariant 1: parkeren landtong ontsluiting via Bibendumstraat



- Uitbreiding parkeren op landtong
- Parkeerterrein ontsloten via doortrekking Bibendumstraat en vaste brug
- Bezoekers Brabanthallen 's-Hertogenbosch gaan via wandelboulevard richting ingang

Kosten voor deze variant bedragen circa 5,5 miljoen euro.

Beoordeling variant 1

Verkeer en parkeren:

Voordelen:

- De ontsluiting van de landtong zorgt voor spreiding van het verkeer en daarmee tot een betere verkeersafwikkeling
- Past binnen fasering naar eindbeeld van volledige tweede auto-ontsluiting door aanleg van tweede vaste brug en volledige koppeling met parkeerterrein

Nadelen:

- Loopafstanden vanaf landtong naar entree van Brabanthallen 's-Hertogenbosch is gemiddeld 700 m. Dat is langer dan de acceptabele loopafstand van 400-500 m bij een verblijfsduur langer dan 2 uur.
- Geen uitwisseling mogelijk met parkeerterrein Brabanthallen 's-Hertogenbosch dit vereist parkeerinformatie vooraf bij kruispunt Rietveldenweg-Zandzuigerstraat.
- Parkeerterrein op landtong loopt dood dit vereist begeleiding ter plekke.
- Bepaalde extra verkeersdruk op Oude Engelseweg van 200 mvt/etmaal (op piekdagen).

Functioneel / planologisch

Voordelen

- Parkeerterrein grenst aan DGF en Brabanthallen 's-Hertogenbosch, dit versterkt het klantgerichte imago van Brabanthallen 's-Hertogenbosch.
- Parkeren zorgt voor levendigheid en betere sociale veiligheid in het gebied.
- Goede bereikbaarheid van de parkeerterreinen voor bezoekers versterkt het klantvriendelijk imago van Brabanthallen 's-Hertogenbosch.
- Doortrekking van de Bibendumstraat garandeert een goede doorstroming van het verkeer op het bedrijventerrein hetgeen bijdraagt een verbetering van het vestigingsmilieu op de Rietvelden.
- Geen extra beperkingen t.a.v. toekomstige ontwikkelingen Boschveld en het Michelinterrein.

Nadelen

- Mogelijke overlast van woonbootbewoners door het parkeerterrein.
- Extra verkeersdruk voor bewoners aan Boksheuvelstraat en woonbootbewoners
- De 2 zuidelijke woonboten zullen verplaatst moeten worden. Indien dat niet mogelijk is zal er een beweegbare brug moeten worden gerealiseerd.

Ruimtelijk / stedenbouwkundig

Voordelen

- Parkeren op landtong is ruimtelijk een logische functie. Door beperkte maat, zichtbaarheid en bereikbaarheid is het vestigingsklimaat van bedrijven op de landtong weinig aantrekkelijk.
- Ontwikkelingen in de toekomst aan de kop van de landtong blijven mogelijk t.b.v. hogere ruimtelijke kwaliteit

Nadelen

- Een vaste brug sluit een deel van het water en belemmert mogelijk toekomstige ontwikkelingen.

Milieu (geluid, luchtkwaliteit, duurzaam ruimtegebruik)

Voordelen

- De aanleg van een 2e auto-ontsluiting zorgt voor spreiding van het verkeer en een betere verkeersafwikkeling. Geluidsniveau blijft binnen de zone.

Nadelen

- Bij gelijkvloers parkeerterrein is sprake van beperkte intensivering van duurzaam ruimtegebruik.
- Beperkte geluidsbelasting van rijdend verkeer, dichtslaan van portieren, e.d. voor bewoners van de woonboten en bewoners van de bedrijfswoningen aan de Boksheuvelstraat

Financieel - economisch

Voordelen:

- Deze variant biedt een invulling passend bij de beleidsmatige uitgangspunten om te komen tot een versterking van de economische functie.
- De landtong wordt ingezet waarvoor die is aangekocht: parkeren
- Flexibele en eenvoudige fasering is mogelijk bij planvorming en realisatie: 1^{ste} stap naar toekomstig beeld.
- Parkeerplaatsen worden afgestemd op de behoefte en de financiële mogelijkheden aangelegd. Met het oog op de beschikbare middelen kan de landtong eerst

sober maar doelmatig voor 500 parkeerplaatsen worden ingericht. Wanneer er op termijn meer investeringsruimte is gecreëerd, kan een volledige tweede auto-ontsluiting gerealiseerd worden. Daarnaast kan de kwaliteit van deze parkeervoorziening op een hoger niveau worden gebracht. Op het moment dat de kop van de insteekhaven in de toekomst herontwikkeld wordt, kunnen de eventuele extra benodigde parkeerplaatsen worden gerealiseerd op de landtong met als mogelijkheid een drijvend parkeerdek af te meren.

Faseringsvariant 2: parkeren landtong ontsluiting via parkeerterrein Brabanthallen 's-Hertogenbosch



- Uitbreiding parkeren op landtong
- Parkeerterrein ontsloten via parkeerterrein Brabanthallen 's-Hertogenbosch en vaste brug
- Bezoekers Brabanthallen 's-Hertogenbosch gaan via vaste brug richting ingang

Kosten voor deze variant bedragen circa 6 miljoen euro.

Beoordeling variant 2

Verkeer en parkeren:

Voordelen:

- Er is uitwisseling mogelijk tussen huidig parkeerterrein Brabanthallen 's-Hertogenbosch en parkeren landtong. Dit vergroot de flexibiliteit van inzet landtong en beperkt de hoeveelheid zoekverkeer en autokilometers
- Past binnen fasering naar eindbeeld van volledige tweede auto-ontsluiting door aanleg van tweede vaste brug en volledige koppeling met parkeerterrein.
- Loopafstanden van gemiddeld 350 m vallen binnen acceptabele loopafstand bij verblijfsduur langer dan 2 uur.

Nadelen:

- Parkeerterrein op landtong loopt dood, dit vereist parkeerbegeleiding terplekke.
- Op huidig parkeerterrein Brabanthallen 's-Hertogenbosch wordt het kruisen van langzaam verkeer met autoverkeer vergroot

Geen spreiding van verkeer mogelijk op piekmoment, alle verkeer gaat via ontsluiting Zandzuigerstraat.

Functioneel / planologisch

Voordelen

- Parkeerterrein grenst aan DGF en Brabanthallen 's-Hertogenbosch, dit versterkt het klantvriendelijk imago van Brabanthallen 's-Hertogenbosch
- Toename activiteiten zorgt voor levendigheid en betere sociale veiligheid in het gebied
- geen extra beperkingen t.a.v. toekomstige ontwikkelingen Boschveld en het Michelinterrein.
- interactie mogelijk tussen de parkeerterreinen
- geen extra verkeersdruk voor bewoners aan Boksheuvelstraat en woonbootbewoners

- De 2 zuidelijke woonboten hoeven niet verplaatst te worden.

Nadelen

- Oversteek parkeren tussen DGF en BBH beperkt pleinfunctie tussen deze gebouwen.
- Mogelijke overlast van woonbootbewoners door het parkeerterrein.
- Watersportvereniging Neptunus zal verplaatst moeten worden. Indien dat niet mogelijk is zal er een beweegbare brug moeten worden gerealiseerd.
- Eenzijdige ontsluiting zet druk op goede doorstroming verkeer over de Rietvelden en is daarbij van invloed op vestigingsmilieu bedrijven.
- Mogelijk mindere bereikbaarheid van Brabanthallen 's-Hertogenbosch bij topdrukke en kans op vermindering klantvriendelijke imago.

Ruimtelijk / stedenbouwkundig

Voordelen

- parkeren op landtong is ruimtelijk een logische functie. Door beperkte maat, zichtbaarheid en bereikbaarheid is het vestigingsklimaat van bedrijven op de landtong weinig aantrekkelijk.
- Ontwikkelingen in de toekomst aan de kop van de landtong blijven mogelijk t.b.v. hogere ruimtelijke kwaliteit

Nadelen

- een vaste brug sluit een deel van het water en belemmert mogelijk toekomstige ontwikkelingen.

Milieu (geluid, luchtkwaliteit, duurzaam ruimtegebruik)

Voordelen

Nadelen

- Bij gelijkvloers parkeerterrein is sprake van beperkte intensivering van duurzaam ruimtegebruik.
- Beperkte belasting van rijdend verkeer, , e.d. voor bewoners van de woonboten en bewoners van de bedrijfswoningen aan de Boksheuvelstraat
- Beperkte toename van geluidbelasting op Oude Engelseweg op piekmomenten

Financieel - economisch

Voordelen:

- Deze variant biedt perspectief op een invulling passend bij geformuleerde beleidsuitgangspunten.
- De landtong wordt ingezet waarvoor die is aangekocht: parkeren
- Flexibele en eenvoudige fasering is mogelijk bij planvorming en realisatie:
- Parkeerplaatsen worden afgestemd op de behoefte en de financiële mogelijkheden aangelegd. Met het oog op de beschikbare middelen kan de landtong eerst sober maar doelmatig voor 500 parkeerplaatsen worden ingericht. Wanneer er op termijn meer investeringsruimte is gecreëerd, kan een volledige tweede auto-ontsluiting gerealiseerd worden. Daarnaast kan de kwaliteit van deze parkeervoorziening op een hoger niveau worden gebracht. Op het moment dat de kop van de insteekhaven in de toekomst herontwikkeld wordt, kunnen de eventuele extra benodigde parkeerplaatsen worden gerealiseerd op de landtong met als mogelijkheid een drijvend parkeerdek af te meren.

Nadelen:

- Realisatie vereist verplaatsing van WSV Neptunus. Daar is de inzet wel op gericht maar op dit moment is nog niet duidelijk of het daadwerkelijk kan worden gerealiseerd c.q. gefinancierd.
- Zolang WSV Neptunus niet is verplaatst kan de landtong niet ontsloten worden met een vaste brug vanuit parkeerterrein Brabanthallen 's-Hertogenbosch.

Faseringsvariant 3: parkeren landtong ontsluiting via Oude Engelenseweg



- Uitbreiding parkeren op landtong
- Parkeerterrein ontsloten via Oude Engelenseweg
- Bezoekers Brabanthallen 's-Hertogenbosch gaan via wandelboulevard richting ingang

Kosten voor deze variant bedragen circa 4 miljoen euro.

Beoordeling variant 3

Verkeer en parkeren:

Voordelen:

- De ontsluiting van de landtong zorgt voor spreiding van het verkeer en tot een betere verkeersafwikkeling

Nadelen:

- Past niet binnen fasering naar eindbeeld van volledige tweede auto-ontsluiting.
- Vanuit overschrijding van geluidsnormen is parkeerterrein beperkt inzetbaar.
- Substantiële toename verkeer op Oude Engelenseweg van zo'n 2000 mvt/etmaal (op piekmomenten) en dus extra belasting voor bewoners Boschveld/ Veemarktkwartier.
- Loopafstanden vanaf landtong naar entree van Brabanthallen 's-Hertogenbosch is gemiddeld 700 m. Dat is langer dan de acceptabele loopafstand van 400-500 m bij een verblijfsduur langer dan 2 uur.
- Kruisend verkeer voetgangers en autoverkeer bij toegang tot landtong.
- Er is geen uitwisseling mogelijk tussen parkeerterrein Brabanthallen 's-Hertogenbosch en parkeren op landtong. Dit vraagt om parkeerinformatie vooraf.
- Parkeerterrein op landtong loopt dood, dit vereist parkeerbegeleiding terplekke.

Functioneel / planologisch

Voordelen

- Parkeerterrein grenst aan DGF en Brabanthallen 's-Hertogenbosch, dit versterkt het klantvriendelijk imago van Brabanthallen 's-Hertogenbosch
- Parkeren zorgt voor levendigheid en betere sociale veiligheid in het gebied
- geen extra verkeersdruk voor bewoners aan Boksheuvelstraat en woonbootbewoners

- De 2 zuidelijke woonboten hoeven niet verplaatst te worden.
- Watersport Neptunus hoeft niet verplaatst te worden.
- Snellere bereikbaarheid van de parkeerterreinen voor bezoekers versterkt het klantvriendelijk imago van Brabanthallen 's-Hertogenbosch

Nadelen

- Ontsluiting levert extra beperkingen op t.a.v. toekomstige woningbouwontwikkelingen Boschveld.
- Er is geen interactie mogelijk tussen de parkeerterreinen
- Verslechtering van het woonmilieu van de toekomstige bebouwing aan de Paardskerkhofweg en de bestaande woningen aan Oude Engelseweg.
- Mogelijke overlast woonbootbewoners door het parkeerterrein.

Ruimtelijk / stedenbouwkundig

Voordelen

- Het aspect water kan nog goed worden beleefd, grotere openheid vanuit Boschveld

Nadelen

- Toekomstige mogelijke ontwikkelingen op de kop van de landtong worden beperkt door de extra ontsluiting.

Milieu (geluid, luchtkwaliteit, duurzaam ruimtegebruik)

Voordelen

Nadelen

- Uitgaande van huidige en geraamde toekomstige invullingen is overschrijding van geluidszone te verwachten zodat parkeerterrein niet/beperkt inzetbaar in de avond en nacht.
- Bij gelijkvloers parkeerterrein is sprake van beperkte intensivering van duurzaam ruimtegebruik.
- Beperkte belasting van rijdend verkeer, dichtslaan van portieren, e.d. voor bewoners van de woonboten
- Geluidbelasting bestaande en toekomstige bewoners Boschveld

Financieel - economisch

Voordelen:

- Deze variant biedt een invulling passend bij de huidige en toekomstige omgeving. Het is en wordt geen toplocatie voor bedrijfshuisvesting, de industriële omgeving wordt versterkt.
- De landtong wordt ingezet waarvoor die is aangekocht: parkeren
- Relatief eenvoudig te realiseren

Nadelen:

- Het ontsluiten van de landtong via de Oude Engelseweg remt de ontwikkelingen in de omgeving.

Faseringsvariant 4: parkeren Michelinterrein ontsluiting via Bibendumstraat



- Uitbreiding parkeren op Michelinterrein
- Parkeerterrein ontsloten via Bibendumstraat
- Bezoekers Brabanthallen 's-Hertogenbosch en DGF gaan via Oude Engelseweg en wandelboulevard richting ingang.

Kosten van deze variant bedragen circa 5,5 miljoen euro.

Beoordeling variant 4

Verkeer en parkeren:

Voordelen:

- De ontsluiting van het Michelinterrein via Bibendumstraat zorgt voor spreiding van het verkeer en daarmee tot een betere verkeersafwikkeling.

Nadelen:

- Past niet binnen fasering naar eindbeeld van volledige tweede auto-ontsluiting.
- Loopafstanden vanaf landtong naar entree van Brabanthallen 's-Hertogenbosch is gemiddeld 800 m. Dat is langer dan de acceptabele loopafstand van 400-500 m bij een verblijfsduur langer dan 2 uur.
- Er is geen uitwisseling mogelijk tussen parkeerterrein Brabanthallen 's-Hertogenbosch en parkeerterrein Michelinterrein. Dit vraagt om parkeerinformatie vooraf bij kruispunt Zandzuigerstraat-Rietveldenweg.
- Beperkte extra verkeersdruk op Oude Engelseweg van 200 mvt/etmaal (op piekmomenten).

Functioneel / planologisch

Voordelen

- Indien bedrijven zich vestigen op de landtong levert dat een toename activiteiten zorgt voor levendigheid en betere sociale veiligheid in het gebied.
- snellere bereikbaarheid van de parkeerterreinen voor bezoekers versterkt het klantvriendelijk imago van Brabanthallen 's-Hertogenbosch.

- Doortrekking van de Bibendumstraat garandeert een betere doorstroming van het verkeer op het bedrijventerrein hetgeen bijdraagt een verbetering van het vestigingsmilieu voor de Rietvelden betekent.
- Mogelijk in toekomst betere interactie mogelijk tussen Brabanthallen 's-Hertogenbosch, DGF en het water.
- geen extra beperkingen t.a.v. toekomstige ontwikkelingen Boschveld en het Michelinterrein.
- geen verplaatsing nodig van woonbootbewoners en watersportvereniging Neptunus.

Nadelen

- Parkeerterrein ligt verder van de DGF en Brabanthallen 's-Hertogenbosch.
- Door beperkte maat, zichtbaarheid en bereikbaarheid is het vestigingsklimaat van bedrijven op de landtong weinig aantrekkelijk en wordt bedrijfsvestiging niet verwacht.
- Extra verkeersdruk voor bewoners aan Boksheuvelstraat
- Michelinterrein is niet in te zetten voor bedrijvigheid.
- Er resulteert een kleine kavel (circa 17.500m²) voor herontwikkeling en geluidsafscherming Boschveld.

Ruimtelijk / stedenbouwkundig

Voordelen

- vrijheid in het ruimtelijk ontwikkelen van de landtong?

Nadelen

- Voor een goede ruimtelijke kwaliteit is afscherming van parkeren aan de Oude Engelseweg zeer gewenst.
- Parkeren op Michelinterrein vormt negatieve uitstraling op ambities herontwikkeling Boschveld.
- Landtong blijft braak liggen door ontbreken functionele invulling. Dit werkt negatief op de omgeving.

Milieu (geluid, luchtkwaliteit, duurzaam ruimtegebruik)

Voordelen

- De aanleg van een 2e auto-ontsluiting zorgt voor spreiding van het verkeer en een betere verkeersafwikkeling. Geluidsniveau blijft binnen de zone.

Nadelen

- Bij gelijkvloers parkeerterrein is sprake van beperkte intensivering van duurzaam ruimtegebruik. Michelinterrein is beter geschikt voor intensief ruimtegebruik dan de landtong.
- Beperkte belasting van rijdend verkeer, dichtslaan van portieren, e.d. voor bewoners van de woonboten en bewoners van de bedrijfswoningen aan de Boksheuvelstraat

Financieel - economisch

Voordelen:

- Relatief eenvoudig te realiseren

Nadelen:

- Aankoop van landtong in 1 keer afschrijven
- Voor het resterende deel van Michelinterrein zijn de uitgifte mogelijkheden heel beperkt.

