

## Raadsvoorstel

Agendanr. :  
Reg.nr. : 11.0187  
B&W verg.. : 1 maart 2011  
Commissie : ROB  
Cie\_verg. : 19 april 2011  
Raadsverg.. : 17 mei 2011

### Onderwerp: Ontwikkelingsrichting voor het verkeer op de binnenstadsring

#### 1) Status

Op grond van uw bevoegdheid kaders voor beleid op hoofdlijnen te stellen, bieden wij u ter vaststelling deze nota over de binnenstadsring aan.

#### 2) Samenvatting

In 2010 zijn wij met de uitwerking van de opgave "Autoluwe Binnenstadsring" aan de slag gegaan. Het resultaat van de studie, die in nauwe samenwerking met externe partijen (Centrummanagement, Bewonersvereniging Leefbare Binnenstad en Bossche Milieugroep) is afgerond, is verwoord in het externe rapport 's-Hertogenbosch binnenstadsring "Van autoweg naar boulevard" van het bureau XTNT uit Utrecht.

Op grond van beoordelingscriteria en een mogelijk aantal oplossingsrichtingen is er door ons een te volgen koers uitgesproken die zal leiden tot een sterke vermindering van het doorgaande verkeer op de binnenstadsring. Concreet gaat het om de invoering van een 30 km/uur regiem op de binnenstadsring. Daarbij zal het van belang zijn tot een inrichting te komen die past in het ruimtelijk beeld van de binnenstad en daar dus onderdeel van uit gaat maken. Wij gaan uit van een realiseringperiode van maximaal 10 jaar (2020).

Wij stellen voor in te steken op een binnenstadsring met 30 km/uur als eindbeeld en daarvoor in aansluiting op de studie van XTNT een ruimtelijk ontwerp (beeldkwaliteitsplan) te maken. De kosten hiervoor worden geschat op € 100.000.

#### 3) Voorstel

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

1. het als eindbeeld invoeren van een 30 km/uur regiem op de binnenstadsring
2. voor het maken van een ruimtelijk ontwerp (beeldkwaliteitsplan) voor de binnenstadsring een aanvullend voorbereidingskrediet beschikbaar te stellen van €100.000,= en de begroting 2011 dienovereenkomstig te wijzigen.

**Steller** : voorst  
**Tel.** : 073-6155690  
**E-mail** : e.vanvoorst@s-hertogenbosch.nl

#### 4) Aanleiding

In de Koersnota Hoofdinfrastructuur 's-Hertogenbosch (2007/2008/2009) zijn door u de basisprincipes vastgesteld die moeten leiden tot invulling van de door u uitgesproken ambities voor 2015 (vermindering van het aandeel auto in de vervoerswijze keuze ten faveure van fiets en openbaar vervoer). Het gaat om:

1. Ontvlechten hoofdroutes auto en hoofdroutes OV/fiets;
2. De Ruit optimaal benutten;
3. Verkeer bundelen op doorstroommassen;
4. Heldere invalswegen naar het centrum;
5. Alleen centrumgebonden verkeer op de binnenstadsring;
6. Versterken verblijfsklimaat (kom) Rosmalen

Goed functionerende doorstroommassen maken het mogelijk om zoveel als mogelijk doorgaand verkeer op de binnenstadsring te verminderen. Het gaat daarbij om verkeer, dat geen relatie heeft met de binnenstad, maar wel gebruik maakt van de route rond de binnenstad. De hoeveelheid doorgaand verkeer varieert afhankelijk van de locatie op dit moment tussen de 30 en 70%, een aanzienlijk aandeel.

In de huidige situatie is er frequent (de piekmomenten) sprake van filevorming en vertraging op de binnenstadsring. Niet alleen het autoverkeer maar met name ook het openbaar vervoer en het fietsverkeer ondervinden daar hinder van.

Aan de noordzijde van de binnenstad wordt deze problematiek op sommige momenten nog versterkt door geopende bruggen van de Zuid-Willemsvaart.

Vermindering van de hoeveelheid doorgaand verkeer op de binnenstadsring zal bijdragen aan het versterken van de economische vitaliteit, de kwaliteit van het historisch stadsbeeld, het verbeteren van de leefbaarheid en het scheppen van ruimte voor fiets en openbaar vervoer.

In het coalitieakkoord 2010-2014 wordt hier als streefbeeld het volgende over gezegd:

“vermindering van het aantal verkeersbewegingen op de binnenstadsring waarbij het tempo van realisering nadrukkelijk is gekoppeld aan de economische belangen van die binnenstad”.

In dit raadsvoorstel wordt een voorstel gedaan voor een ontwikkelingsrichting voor de binnenstadsring die invulling geeft aan het doel om de hoeveelheid doorgaand verkeer te verminderen.

#### 5) Inhoud

Een goede bereikbaarheid van de binnenstad voor alle vervoersmodaliteiten (fiets, openbaar vervoer, noodzakelijk autoverkeer) is van groot belang voor het (economisch) functioneren van die binnenstad. Een goede samenwerking met betrokken externe partijen zal leiden tot het beste resultaat.

Daarom hebben wij in nauwe samenwerking met een drietal externe partijen, te weten CM (centrummanagement), BLB (bewonersvereniging leefbare binnenstad) en BMG (Bossche milieugroep) de opgave opgepakt. Voor dat proces is gebruik gemaakt van de expertise van het externe adviesbureau XTNT uit Utrecht.

De door XTNT opgestelde discussienota 's-Hertogenbosch binnenstadsring “Van autoweg naar boulevard” is als bijlage 1 bijgevoegd.

Voor het opstellen van de XTNT nota zijn vanuit het door de gemeenteraad vastgestelde uitwerkingsplan van de koersnota (2009) de volgende harde uitgangspunten gehanteerd:

- Realisering van de Randweg in 2011 (intussen in maart geopend);
  - Doortrekking van de parallelweg over de Dieze naar de Zandzuigerstraat in 2013/2014;
- De XTNT-nota houdt ook rekening met de in het uitwerkingsplan uitgesproken intentie om de volgende infrastructurele maatregelen te treffen:

- Geen gemotoriseerd verkeer meer door de tunnel onder het spoor vanaf de Chr. Huygensweg m.u.v. het openbaar vervoer op het moment dat de parallelweg is doorgetrokken (2013/2014);
- Geen gemotoriseerd verkeer meer via de van Berckelstraat m.u.v. het openbaar vervoer in 2014/2015 nadat het kanaal is omgelegd;
- Geen gemotoriseerd verkeer meer op het traject Brugplein-Boombrug-Zuid Willemsvaart m.u.v. het openbaar vervoer in 2014/2015 nadat het kanaal is omgelegd. Deze verbinding vervult nu nog een escape rol bij een geopende Citadelbrug.

In de XTNT-nota wordt achtereenvolgens:

- gerefereerd aan de ambities uit de koersnota en de doelstellingen voor de binnenstadsring;
- een beeld geschetst van de kenmerken van de binnenstadsring en de binnenstad;
- inzicht gegeven in de beoordelingscriteria, die gehanteerd worden bij het beoordelen en afwegen van oplossingsrichtingen. Aan de orde zijn daarbij onder andere de economische vitaliteit, de minimaal gewenste afname van het gemotoriseerde verkeer, de milieueisen ten aanzien van de luchtkwaliteit en geluid, de oversteekbaarheid van de ring voor de voetganger en de fietser, de doorstroming voor het openbaar vervoer en de herkenbaarheid;
- inzicht gegeven in een viertal oplossingsrichtingen, te weten:
  1. Verblijfszones binnenstadshaltes. Hierbij wordt ingestoken op de 3 binnenstadshaltes voor het openbaar vervoer (NS-station, GZG-locatie en omgeving Zuidwal) die uitgevoerd worden als “verblijfspleinen”, waar de maximum snelheid 30 km/uur is;
  2. Verblijfsgebied. De gehele binnenstadsring kent een 30 km/uur regiem en is qua beleving onderdeel van de binnenstad (boulevard gedachte);
  3. Onderbreking(en). Er zijn een zestal “harde” onderbrekingen onderzocht. Gekeken is onder andere naar het verkeerseffect van één of twee onderbrekingen;
  4. Eénrichtingsverkeer (zowel met 50 als 30 km/uur). Voor het autoverkeer is de gehele ring éénrichtingsverkeer. Het autoverkeer rijdt aan de buitenzijde, dus linksom.
- een beoordeling gegeven van de vier oplossingsrichtingen, op grond waarvan een nadere uitwerking heeft plaatsgevonden van een tweetal richtingen, te weten:
  1. een binnenstadsring met 30 km/uur en tweerichtingsverkeer en
  2. een binnenstadsring met éénrichtingsverkeer voor het autoverkeer en tweerichtingsverkeer voor het openbaar vervoer.
- een keuze gemaakt voor het uitwerken van een binnenstadsring met 30 km/uur en tweerichtingsverkeer omdat deze oplossingsrichting het meest beantwoordt aan de criteria;
- een inzicht gegeven in de uitgangspunten die gehanteerd moeten worden bij de verdere uitwerking van de binnenstadsring.

Reacties externe partijen klankbordgroep.

Op de XTNT-nota zijn conform de daarover in de klankbordgroep gemaakte afspraak reacties ontvangen van het centrummanagement (CM) en in aanvulling daarop ook nog van de Vereniging van Eigenaren (VVE), de bewonersvereniging leefbare binnenstad (BLB) en de Bossche milieugroep (BMG). Deze zijn als bijlage (2 t/m 5) bijgevoegd.

Op hoofdlijnen zijn de volgende reacties gegeven:

1. De wijze van functioneren van de klankbordgroep wordt door alle partijen als constructief ervaren;
2. Er ligt een nota van XTNT die van waarde is voor de keuze van maatregelen (volledige klankbordgroep);
3. De boulevardgedachte wordt door een ieder onderschreven;
4. Het niet onderbreken van de binnenstadsring wordt door centrummanagement en

- bewonersvereniging leefbare binnenstad als positief ervaren;
5. In relatie tot de ring wordt het belang van een doorgetrokken Parallelweg over de Dieze naar de Zandzuigerstraat door de externe partijen van de klankbordgroep benadrukt. Wel wordt uitgesproken door zowel centrummanagement als bewonersvereniging leefbare binnenstad, dat de Magistratenlaan voldoende doorstromingskwaliteit dient te hebben en houden;
  6. Met uitzondering van de vereniging van eigenaren wordt het 30 km/uur regiem onderschreven door de externe leden van de klankbordgroep. De vereniging van eigenaren spreekt geen voorkeur uit voor 30 km/uur. Zij vrezen voor een mogelijk negatief effect op de doorstroming. Zij zullen de maatregelen kritisch op hun effect volgen (monitoring);
  7. Met uitzondering van de bewonersvereniging leefbare binnenstad wordt door de externe leden van de klankbordgroep de variant met tweerichtingsverkeer gekozen. De bewonersvereniging leefbare binnenstad pleit voor éénrichtingsverkeer voor de auto (linksom) en het OV (rechtsom). Zij voert daarvoor diverse argumenten aan (zie reactie hieronder);
  8. Het niet betrekken van toekomstige mogelijkheden met het kanaaltracé wordt als een gemiste kans gezien (externe partijen klankbordgroep);
  9. Aandacht wordt gevraagd voor de transformatieperiode GZG-locatie qua bereikbaarheid (centrummanagement en vereniging van eigenaren);
  10. Betrek de inrichting van het traject Parklaan-Zuidwal gelijktijdig bij de reconstructie van het Heetmanplein (externe leden klankbordgroep);
  11. Milieudoelstellingen worden op stedelijk niveau niet gehaald door de stijging van het aantal autokilometers (0,7%). De klimaatneutrale optie komt verder weg te liggen. Er moet dus meer uit de kast gehaald worden (Bossche milieugroep).

Hoe nu om te gaan met de voorliggende XTNT-nota en de reacties van de externe leden van de klankbordgroep.

Wij zijn van mening dat het XTNT rapport op hoofdlijnen de basis is voor verdere uitwerking. Daarbij onderstrepen wij het belang van een boulevard die qua vorm en beleving bij de binnenstad hoort en dus als zodanig een inrichting kent. Voor een groot deel van de ring is dat op hoofdlijnen al het geval.

Waar wij als basis vooralsnog niet in mee gaan is het voorstel om in de periode 2015-2020 de noord-zuidtunnel Koninginnelaan-Koningsweg op te heffen. Op zich past dit wel in de beeldvorming t.a.v. de boulevardgedachte, echter rekening moet worden gehouden met de mogelijkheid voor beperkt noord-zuid doorgaand verkeer (vv) als de doorstroomas Magistratenlaan-Parallelweg op piekmomenten te veel onder druk zou komen staan. Volgens de prognoses zit dat wegvak in 2020 tegen haar grens aan wat betreft de capaciteit. Hieronder wordt beknopt ingegaan op de reacties van de externe leden van de klankbordgroep (punten 6 t/m 11).

6. Wij kiezen voor de insteek van 30 km/uur, omdat daarmee een aanzienlijk deel van het doorgaande verkeer verdwijnt van de binnenstadsring en verschuift naar in hoofdzaak de doorstroommassen (belangrijke doelstelling). De hoeveelheid verkeer dat resteert (zie blz. 14 van de nota) na volledige aanpak van de ring neemt sterk af (30-70%). Die afname zal ook betekenen dat er sprake zal zijn van een goede doorstroming. De angst van de vereniging van eigenaren delen wij dan ook niet. Wel zijn wij voornemens de maatregelen die genomen worden goed te monitoren, zodat mede in relatie tot maatschappelijke ontwikkelingen bijstelling steeds mogelijk blijft;
7. Wij kiezen, conform het advies van XTNT, voor de variant 30 km/uur met tweerichtingsverkeer. Allereerst wijzen wij erop dat de éénrichtings variant alleen werkt bij

30 km/uur en dan ook goed ingericht. Immers, zolang er nog sprake is van 50 km/uur neemt de intensiteit op de rijstrook met autoverkeer zo sterk toe dat deze niet te verwerken is (prognose intensiteiten, zie blz. 15 van de nota). Een geleidelijke invoering kan dus niet aan de orde zijn. Daarnaast vinden wij het van groot belang dat de economische vitaliteit verbetert. Bij éénrichtingsverkeer is dat door het meer moeten omrijden minder aan de orde. Verder is voor ons van belang de herkenbaarheid voor de weggebruiker en het beperken van sluipverkeer. In beide gevallen scoort de éénrichtings variant minder goed. Wel scoort deze variant beter op de afwikkeling van het verkeer bij de toegangen naar het centrum en naar de centrumwegen. Voor het openbaar vervoer is er sprake van een plus in één richting (daar waar geen autoverkeer meer meerijdt). Voor de terugreis zal men voor een andere halte moeten kiezen, wat tot veel onduidelijkheid bij de gebruiker kan leiden. Overigens kan het openbaar vervoer ook in twee richtingen rijden, dus ook met het autoverkeer mee. In de XTNT-nota is daar ook van uitgegaan in de variant met éénrichtingsverkeer;

8. Wij hebben bestuurlijk vastgelegd dat er onder andere in dit project geen koppeling wordt gelegd met toekomstige mogelijkheden van het kanaaltracé. Die lijn is dan ook vastgehouden in de klankbordgroep;
9. Vanzelfsprekend zal de kwaliteit van de bereikbaarheid bij de transformatie van de GZG-locatie een belangrijke rol spelen. Ook ons is er alles aan gelegen dat de bereikbaarheid en het functioneren van de binnenstad goed blijft tijdens de verbouwing. Wij zullen daar voor zorgdragen;
10. Wij zullen zoveel mogelijk de natuurlijke momenten (Hekellaangarage, GZG ontwikkeling, reconstructie Heetmanplein) aangrijpen om invulling te geven aan de voorgestane boulevardgedachte. Bij de verdere uitwerking zullen wij serieus nadenken over het voorstel om bij de reconstructie van het Heetmanplein het traject Parklaan-Zuidwal te betrekken (o.a. in relatie tot de te realiseren binnenstadshalte voor het openbaar vervoer);
11. In de rapportage van XTNT is bij de berekening van de milieueffecten nog niet uitgegaan van effecten op de keuze van vervoermiddel. Dat effect mogen we echter, in samenhang met stimulerende maatregelen voor zowel het openbaar vervoer als de fiets wel verwachten. Wij gaan er vanuit dat de uitvoering van de koersnota, waarvan de maatregelen op de binnenstadsring onderdeel uitmaken, in samenhang wel degelijk zullen leiden tot een verschuiving van autogebruik naar openbaar vervoer en fiets. De opmerking van de Bossche milieugroep over dat er meer uit de kast gehaald moet worden kunnen wij bevestigen, immers wij zijn bezig een koersnota uit te voeren die juist in samenhang moet leiden tot de ambities die er door de raad gesteld zijn, ook op het gebied van milieu.

NB. De ontwikkeling in het denken over verkeer in steden verloopt schoksgewijs. Ging eerst al het autoverkeer dwars door de (binnen)stad, dus letterlijk over de Markt, in de afgelopen decennia is er steeds meer ruimte gekomen voor de voetganger en de fietser in het hart van de stad en is het autoverkeer "buitenom" geleid. In bijlage 6 is, ter informatie en illustratie, een beknopt beeld geschetst van de ontwikkeling van het verkeer vanaf de 19<sup>e</sup> eeuw.

#### **Wijze van aanpak /oplossingsrichting:**

Wij willen gaan voor een oplossingsrichting met 30 km/uur op de gehele binnenstadsring. Daar hoort, zoals eerder vermeld een kwalitatief hoogwaardige inrichting bij. Die kwaliteit komt nu al aan de orde bij de lopende projecten, zoals de reconstructie van het Heetmanplein (een voorstel daarover kunt u spoedig verwachten), de realisering van de Hekellaangarage met haar voetgangersverbinding naar het centrum en uitwerking van de GZG-locatie. Deze projecten kunnen we als natuurlijke momenten aangrijpen om tot de 30 km/uur inrichting te komen.

Een ruimtelijk ontwerp van de binnenstadsring (beeldkwaliteitsplan) moet naar onze mening

worden opgesteld.

Alle te nemen maatregelen die moeten leiden tot een boulevard met 30 km/uur zullen steeds gespiegeld worden aan het ruimtelijk ontwerp en zullen qua effecten ook steeds gemonitord worden.

### **Communicatie/ vervolgprocedure**

Wij hebben, zoals eerder aangegeven, uitvoerig met externe partijen overlegd over de te varen koers voor de binnenstadsring. Dat constructieve overleg met het CM, de BLB en de BMG heeft geleid tot de voorliggende nota van XTNT. Met de externe partijen is tijdens het traject afgesproken dat hun reacties op de nota meegenomen en meegewogen worden in de bestuurlijke procedure. In het vervolgtraject voor de binnenstadsring zullen wij deze partijen wederom intensief betrekken.

### **6) Financiële paragraaf**

Het project autoluwe binnenstadsring bevindt zich in de planstudiefase. Met het raadsvoorstel "Uitwerkingsplan koersnota" dd januari 2010, regnr. 09.1326 is het project van de verkenningsfase overgeheveld naar de planstudiefase. Voor het bepalen van de koers, die moet leiden tot een autoluwe binnenstadsring, is destijds een voorbereidingskrediet beschikbaar gesteld ad. € 70.000 ten laste van het structuurfonds. De voor u liggende nota van XTNT is daar het resultaat van.

Voor het vervolg van de studie Autoluwe Binnenstadsring, het maken van een ruimtelijk ontwerp (beeldkwaliteitsplan) vragen wij u een aanvullend voorbereidingskrediet beschikbaar te stellen van € 100.000. Dit bedrag kan eveneens ten laste worden gebracht van de in het structuurfonds opgenomen post koersnota, onderdeel overige projecten.

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

mr. drs. I.A.M. Woestenberg      mr. dr. A.G.J.M. Rombouts

### **Bijlagen:**

1. 's-Hertogenbosch binnenstadsring "Van autoweg naar boulevard"
2. reactie Centrummanagement dd 24 januari 2011
3. reactie Vereniging van Eigenaren dd 2 februari 2011
4. reactie Bewonersvereniging Leefbare Binnenstad dd 1 februari 2011
5. reactie Bossche Milieugroep dd 29 januari 2011
6. trendbreuken in de ontwikkeling van het verkeer

**Ter inzage:**  
geen

De gemeenteraad van 's-Hertogenbosch in zijn openbare vergadering van 17 mei 2011;  
gezien het voorstel van burgemeester en wethouders d.d 1 maart 2011, regnr. 11.0187;  
gelet op de Gemeentewet;

### **Besluit**

1. het als eindbeeld invoeren van 30 km/uur regiem op de binnenstadsring
2. voor het maken van een ruimtelijk ontwerp (beeldkwaliteitsplan) voor de binnenstadsring een aanvullend voorbereidingskrediet beschikbaar te stellen van € 100.000,= en de begroting 2011 dienovereenkomstig te wijzigen

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

De voorzitter,

drs. A. van der Jagt

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