

**Verslag gesprek bewonersvereniging 't Zand-zuid en gemeente 's-Hertogenbosch**  
**Onderwerp: Monitoring Julianaplein en bussen op de Koningsweg**  
**Gespreksdatum: 15 augustus 2019**  
**Datum verslag: 20 augustus 2019**

---

### **Proces**

De gemeente heeft het volgende proces voorgesteld voor monitoring van het tweede kwartaal. De bewonersvereniging stemt in met:

- Gemeente deelt met de bewonersvereniging de Q2 bevindingen, de ervaringen van de bewoners worden meegenomen in het verslag
- Samen tot een verslag komen
- Ambtelijke bespreking met wethouder op basis van verslag
- Gesprek wethouder met afgevaardigden van de wijk
- Via college een brief aan de raad, richting conclusies, met inbegrip van verslag

### **Monitoring doorstroming Julianaplein**

De gemeente deelt de bevindingen op basis van de camerabeelden van het tweede kwartaal 2019.

De beelden van een uur ochtendspits (tussen 8:00-9:00) en een uur avondspits (tussen 17:00-18:00) van 5-werkdagen in de weken 19, 23 en 25 zijn bekeken. Dit is 30 uur aan camerabeelden steeds van twee spitsuren per dag (een uur ochtend en een uur avondspits), van drie verschillende weken. Geconstateerd is dat:

- De ochtendspits drukker is dan de avondspits. In de ochtend rijdt het verkeer langzaam. Het komt voor dat het verkeer stilstaat bij de Ovonde, maar dat is van korte duur (enkele minuten).
- In ochtendspits zien we ook veel verkeer afslaan naar de Capucijnenlaantje (vermoedelijk richting de Beekmanschool).
- In de avondspits zien we geen bijzonderheden met uitzondering van 20-6-2019. Toen was het druk gedurende de hele avondspitsperiode. De verkeerslichten bij de Lekkerbeetjesstraat en het Emmaplein geven meer vertraging dan gebruikelijk, vermoedelijk was er in het gebied een calamiteit. Er ontstonden doorstromingsproblemen: langzaam rijdend en stilstaan verkeer, blokkade op de ovonde Julianaplein.
- Het verkeersbeeld Q2 kwam sterk overeen met het verkeersbeeld van Q1.

Het geschetste beeld wordt bevestigd voor de bewoners. Zij ervaren daarnaast ook dat de avondspits inderdaad minder een issue is dan de ochtendspits. De avondspits is meer gespreid en begint vroeger ook vanwege de scholieren.

### **Voetgangers / oversteekbaarheid Koningsweg**

Bewoners ervaren dat het oversteken van de Koningsweg bij de Ovonde lastig is, soms komt je er als voetganger niet tussen. Verderop is een geregelde voetgangersoversteekplaats (GOP). Op de bekeken camerabeelden is te zien dat voetgangers ook niet altijd het groene licht afwachten maar oversteken bij rood. Auto's en bussen stoppen dan terwijl er geen overstekende voetganger meer is. Dit kan leiden tot schijnveiligheid.

Bewoners geven aan dat het lang kan duren voor het voetgangerslicht op groen gaat.

→ We spreken af dat de gemeente hier naar gaat kijken, of dit licht sneller op groen kan en kijken naar de roodlichtnegatie.

### **Veiligheid fiets**

De kruising Verlengde Luibenstraat –Oranje Nassaulaan wordt door de bewoners als onveilig ervaren voor fietsers. Fietsers hebben daar voorrang maar de afslaande bussen blokkeren de fietsstrook,

waardoor fietsers achter de bus om in de dode hoek terecht komen of (noodgedwongen) via de stoep hun weg vervolgen. De bewoners hebben hier eerder al beelden van gemaakt. Overigens is deze situatie fysiek (inrichting) niet veranderd ten opzichte van eerder, bewoners geven aan dat de toename van bussen voor de huidige gevaarlijke situatie zorgt.

Bewoners en gemeente zijn het er over eens dat fietsers hier in de voorrang moeten blijven, en dat er qua inrichting/ontwerp ook weinig te doen is. Het begint bij het feit dat de buschauffeurs zich aan de (voorrangs)regels moeten houden. Bewoners hebben dit aangekaart bij Arriva, maar er is niets veranderd.

→ We spreken af dat bewoners door gaan met hun actie richting Arriva en dat de gemeente dit (bestuurlijk) ook blijft aankaarten bij Arriva.

### **Aantal bussen: tellingen bewoners**

De bewoners hebben het aantal bussen geteld en geven aan dat hun telling niet strookt met de eerder verstrekte cijfers door de gemeente. De gemeente geeft aan dat ze altijd gecommuniceerd heeft over de bussen die als gevolg van de dienstregeling van Arriva rijden. We delen samen dat er een verschil is tussen het aantal bussen op de corridor (Koningsweg) en het aantal bussen op de keerlus (Julianaplein) de Oranje Nassaulaan en de Colveniersstraat. Juist op die keerlus zijn er meer busbewegingen omdat de bus daar keert.

De vraag die bewoners daarbij hebben is wat dit betekent voor de effecten van geluid en fijnstof en hoe dit dus meegenomen is in het [milieurapport van de binnenstadring](#).

→ We spreken af dat de bewoners hier over doorpraten met milieuspecialisten van de gemeente

### **Overlast (onder andere fijnstof en geluid) en logische busroutes**

Naast het rapport dat reeds gedeeld is en wat nog besproken wordt, maken de bewoners zich zorgen over de milieueffecten. Ze ervaren overlast van het busverkeer. Bewoners ervaren de “diarree van bussen” als overlast en duidelijke derving van woongenot.

De bewoners geven aan dat ze het aantal bussen “zat zijn”. Ze begrijpen ook niet waarom er maar voor één route door de stad wordt gekozen, ze vinden de overlast voor de bewoners Koningsweg te groot en te fragiel bij calamiteiten. Ze vragen zich ook af waarom er geen bussen meer over de Onderwijsboulevard gaan. Mensen moeten daar toch zijn, moeten ze nu allemaal via het station naar de Onderwijsboulevard? Waarom kunnen er geen bussen over de Onderwijsboulevard blijven rijden? Dan kan er toch nog steeds een campus zijn? De bewoners geven aan dat ze niet tegen bussen zijn, maar wel dat ze voor spreiding zijn.

Bewoners geven aan dat door de verplaatsing van de bussen van de Onderwijsboulevard naar de toekomstige Oranje Boulevard de situatie bij het station veel drukker is geworden, ondanks dat de nieuwe haltes aan de Vlijmenseweg goed gebruikt worden.

De gemeente geeft aan dat er ook haltes nabij de Onderwijsboulevard zijn, en dat daar met name de scholieren en studenten uitstappen. Het station is een drukke plek die alleen maar drukker gaat worden met de toename van reizigers in het openbaar vervoer. Daar wordt door de gemeente, samen met onder andere de NS en ProRail aan gewerkt, door het ontwikkelen van een toekomstbestendig station.

Bewoners vragen zich verder af of ze wel bij de Spoorzone horen, de gemeente zorgt dat de laatste raadsinformatiebrief over de stand van zaken Spoorzone gedeeld wordt met de bewoners. Zie daarvoor [deze link](#) en de [bijlage](#) (Rapportage Stand van de Spoorzone).

Bewoners geven aan dat de problemen volgens hen alleen oplosbaar zijn als een substantieel aantal bussen weer aan de westzijde van het station gaat rijden. De Onderwijsboulevard lijkt daarbij een logische keuze maar het mag van hen ook parallel daaraan.

### **Living lab Magistratenlaan / Onderwijsboulevard**

Bewoners willen graag betrokken worden bij de Living lab Magistratenlaan / Onderwijsboulevard. Uit onderzoek van Studio Bereikbaar (Actualisatie Stedelijke Bereikbaarheidsstrategie en –Agenda) blijkt dat er bij afsluiting van de Onderwijsboulevard voor auto's, zo'n 2.000 voertuigen extra gebruik kunnen gaan maken van de toekomstige Oranjeboulevard. Studio Bereikbaar schijft ook dat deze

maatregel “inpasbaar [is] op Koningsweg maar wel met beperkte verslechtering van doorstroming en leefbaarheid. Als [de] Magistratenlaan beter doorstroomt, neemt deze verkeer over van Koningsweg zodat toename gecompenseerd wordt.”. In het Living Lab wordt de doorstroming van de Magistratenlaan dan ook expliciet meegenomen

→ de gemeente zal bij dit bij de projectleider aankaarten en zorgen dat de bewoners aan de Koningsweg betrokken worden bij de effecten tijdens de afsluiting.

Als achtergrond is meer te lezen in de [Raadsinformatiebrief](#) van januari 2019. Het idee is dat de Onderwijsboulevard bij wijze van proef voor ongeveer (tijdelijke maatregel) achttien weken wordt afgesloten. Input en ervaringen worden tijdens die periode opgehaald, via een digitaal formulier, enquêtes en/of inloopavonden.

### **Toename als gevolg van nieuwe dienstregeling**

In december 2019 gaat een nieuwe dienstregeling rijden. Er zullen spitsbussen naar de Maaspoort gaan rijden, wat extra bussen op de Koningsweg/Julianaplein betekent. Al het stad- en streekvervoer blijft over de toekomstige Oranjoboulevard rijden.

### **NS Bussen**

De gemeente is constructief in gesprek met onder andere de NS en ProRail over de opstaptelek aan de westzijde van het spoor voor calamiteitenbussen tijdens werkzaamheden (treinstremmingen) of andere ongeregeligheden op het spoor. De gesprekken verlopen positief. De bewoners geven aan dat de foto's en filmpjes die tijdens het Informeren en Ontmoeten gedeeld zijn niet ten tijde van spoorcalamiteiten of evenementen waren, maar “gewone” dagen waren.

### **Werkzaamheden binnenstadring**

Bewoners vragen zich af wat er met de bussen gaat gebeuren ten tijde van de werkzaamheden aan de binnenstadring. Gemeente geeft aan dat er eerst een ontwerp gemaakt wordt, en de periode van realisatie nog niet bekend is. Pas als dat gaat spelen, worden er afspraken gemaakt over omleiding voor de bussen.