

Aan de leden van de raad

Uw brief van
Uw kenmerk
Afdeling :SO/LO
Zaaknummer : 8992674
Datum : 21 mei 2019/[18 juni 2019](#)
Onderwerp : Monitoring ovonde Julianaplein

Ref. : Berends [en bewoners](#)
Tel. :6155614
E-mail : berends@s-hertogenbosch.nl
Bijlage(n) : -

Geachte raadsleden,

Begin december voerde Arriva een nieuwe dienstregeling in, waarbij [op verzoek van de gemeente s'-Hertogenbosch](#) de bussen van de Onderwijsboulevard zijn verplaatst naar de Oranjeboulevard. Bewoners aan de Koningsweg, [die op dat moment met de gemeente in gesprek waren over de herinrichting van hun straat tot autoluwe 30km zone, waren hierover niet vooraf geïnformeerd. Zij hebben aan ons en uw raad hun zorgen daarover geuit en gevraagd vooraf de impact en alternatieven te onderzoeken. Ook hebben bewoners gevraagd om een nulmeting voor geluid en fijnstof en metingen voor geluid, fijnstof en trillingen als de nieuwe dienstregeling was ingegaan. We hebben geen metingen toegezegd maar berekeningen en spraken verder alleen met de bewoners af om de situatie te monitoren om te bekijken wat de effecten zijn. En de uitkomsten daarvan aan hen en aan Arriva te verschaffen. Ook aan uw raad zegden we toe de analyse van de monitoring te delen.](#)

Op basis van de uitgelezen en geanalyseerde beelden van het eerste kwartaal van 2019 delen we in deze brief onze bevindingen. Deze hebben we ook met Arriva en bewoners gedeeld. Beelden van het tweede kwartaal zullen we te zijner tijd ook analyseren en delen.

Aanpak

Voor de monitoring hebben we een camera op het Julianaplein geplaatst. Tot op heden zijn er 30 uur aan camerabeelden van de ovonde Julianaplein ontvangen en bekeken. [Dat is 2,4% van de grofweg 1.250 uur dat er door de week bussen rijden.](#)

De camerabeelden zijn bekeken en vervolgens over de drukste uren (1 uur ochtendspits (tussen 8:00-9:00) en 1 uur avondspits (tussen 17:00-18:00)) beoordeeld. De verkeersafwikkeling in de perioden buiten de spitsuren gaf geen aanleiding voor verdere bestudering.

Bij die beoordeling zijn de volgende criteria, die relevant zijn voor het beoordelen van het functioneren van de ovonde, gehanteerd:

- Doorstroming; kan het verkeer voldoende doorrijden bij de ovonde?

Dit hebben we onderzocht met de standaard reistijdnorm, waarbij uitgegaan wordt van een geaccepteerde vertraging in de spits. In het Raadsvoorstel Actualisatie Stedelijke Bereikbaarheidsstrategie en -agenda (d.d. 7 mei 2019, reg.nr. 8801293) is aangegeven dat een goede doorstroming op de auto-doorstroommassen betekent dat er geen reistijd in de spits is die langer is dan twee maal de reistijd tijdens de rustige perioden. Hoewel de Oranjaboulevard officieel geen auto-doorstroommas is, rijdt er bijzonder veel autoverkeer. Daarom is wel de vraag of er vertraging is in de spits ten opzichte van de niet-spits, hoe lang eventuele vertraging duurt en in welke mate er vertraging is. De vertraging hebben we nader bestudeerd aan de hand van de volgende criteria:

- Zijn er wachtrijen waargenomen?
- Blokkeert het verkeer/bussen de ovonde?
- Wat valt in het algemeen op met betrekking tot de verkeersafwikkeling?

Bij een stationsomgeving mag een druk verkeersbeeld worden verwacht, zeker tijdens spitsuren, zo lang dit niet leidt tot structurele doorstromingsproblemen.

[We hebben alleen de huidige verkeerssituatie beoordeeld. Deze is niet vergeleken met de verkeerssituatie vóór de herrotering van de bussen.](#)

Bewoners

[Wie wij niet in deze monitoring hebben betrokken zijn de bewoners van de Oranje Nassaulaan, het Julianaplein en de Koningsweg e.o. In een bewogen gesprek met bewoners over de voorliggende monitoring van de ovonde is ons opnieuw gebleken dat bewoners veel overlast ervaren van de nieuwe busdienstregeling. De grote hoeveelheid bussen die door deze woonwijk rijdt veroorzaakt geluidsoverlast, fijnstof en trillingen. Dit gaat in ernstige mate ten koste van de leefbaarheid. En ook van de verkeersveiligheid. De blokkade door bussen van het fietspad aan de Oranje Nassaulaan, waar bussen fietsers voorrang zouden moeten geven, is u bekend uit de foto's van bewoners. Bewoners wijzen ook op te hoge snelheden van een deel van het busverkeer en het met enige regelmaat negeren van het voetgangersstoplicht op de Koningsweg. Arriva reageert niet op klachten hierover van bewoners.](#)

[Voor de nieuwe dienstregeling inging kwam er al veel busverkeer door de wijk. Er is destijds nooit geklaagd over de hoeveelheid bussen. De overlast is pas ontstaan wij besloten 98% van het totale stads -en streekvervoer over de toekomstige Oranjaboulevard af te wikkelen. Dit heeft tot meer dan een verdubbeling van het aantal busbewegingen geleid, en op sommige plaatsen – Julianaplein, Oranje Nassaulaan - tot een verviervoudiging.](#)

[Wat bewoners naar hun zeggen het meest steekt is dat het gemeentebestuur het initiatief voor een 'groene onderwijscampus' laat prevaleren boven het beschermen van een gezonde en veilige woonomgeving voor zijn bewoners. Dat een dunbevolkte onderwijswijk die alleen door de week overdag studenten trekt en die bovendien ruim drie maanden per jaar stil ligt, is vrijgemaakt van busverkeer – bestemmingsverkeer voor studenten – en al die bussen zijn naar een woonwijk verplaatst, waar bewoners het hele jaar 24/7 wonen. Dat u als gemeenteraad – vertegenwoordigers van de Bossche kiezers – hier keer op keer in meegaat, wordt door de bewoners als pijnlijk en onbegrijpelijk ervaren.](#)

[Bewoners geven aan niet tegen een groene onderwijscampus te zijn, maar wel tegen de ingrijpende gevolgen ervan voor de leefbaarheid van hun wijk. De dagelijkse overbelasting van de toch al drukke stationspasserelle is een ander ongewenst effect.](#)

[Bewoners zeggen ook niets tegen bussen te hebben, maar wel tegen de hoge concentratie bussen waarmee ze nu geconfronteerd worden.](#)

[Ze stellen dan ook voor om in een living lab te experimenteren met een vrije busbaan op e Onderwijsboulevard. Waarbij daar doorgaand gemotoriseerd verkeer geweerd wordt, zodat het OV-verkeer weer over beide wijken verdeeld kan worden. Daarbij kunnen de gevolgen voor beide wijken in kaart worden gebracht.](#)

Bewoners zijn aan het turven geweest hoeveel busbewegingen per 10 minuten bij hen voorbij komen. Op de Koningsweg komen in de spits 16 bussen voorbij binnen 10 minuten. Dat is gemiddeld om de 37 seconden een bus. Op het Julianaplein zijn dit er 23 per 10 minuten, Gemiddeld elke 26 seconden een bus. Op de Oranje Nassaulaan komen in de spits 36 bussen voorbij binnen 10 minuten. Dat is gemiddeld om de 16 seconden een bus. In intensiteit per etmaal zien we dan deze aantallen busbewegingen:

<u>Koningsweg</u>	<u>675</u>
<u>Colvenierstraat</u>	<u>835</u>
<u>Julianaplein</u>	<u>1200</u>
<u>Julianaplein keerlus</u>	<u>1725</u>
<u>Oranje Nassaulaan</u>	<u>1820</u>

Bevindingen samengevat

Puntsgewijs samengevat zijn de bevindingen over de *ochtendspits* in eerste periode als volgt:

- De ochtendspits is drukker dan de avondspits.
- De piek varieert, maar ligt tussen 8:20 en 8:45 uur.
- Er is met name langzaam rijdend verkeer, stilstaand verkeer komt beperkt voor.
- Gedurende een korte periode staat het verkeer wel eens stil ter hoogte van de ovonde; stilstaand verkeer komt niet langer voor dan een paar minuten.
- De periode van drukte is niet langer dan tien minuten.
- Buiten deze piekperiode is geen vertraging waargenomen.
- De reistijdnorm gedurende de spitsperiode wordt niet overschreden.

Over de *avondspits* zijn de bevindingen:

- De avondspits ondervindt weinig oponthoud.
- Tussen 17:30 en 17:45 rijdt het verkeer langzamer.
- Er is geen stilstaand verkeer ter hoogte van de ovonde, met uitzondering van één specifieke dag. Op 22 januari was er oponthoud in de tunnel; dit sloeg terug tot aan de ovonde.
- Buiten deze piekperiode is geen vertraging waargenomen.

Ook hebben wij gekeken naar het film- en het fotomateriaal van de ~~voorzitter van de Werkgroep bewonersvereniging~~ 't Zand-zuid, op basis van de zorgpunten van ~~de voorzitter bewoners~~. Deze beelden ~~hebben betrekking gehad op onder meer de inzet van NS-bussen bij treinstremmingen~~ zijn gemaakt tijdens een normale ochtendspits zonder NS-vervoer of congresbussen.

We hebben eerder ook beelden ontvangen die betrekking hebben gehad op onder meer de inzet van NS-bussen bij treinstremmingen. Hieronder gaan wij op deze specifieke situatie in.

NS-bussen en evenementenbussen

Er zijn momenten geweest waar - naast de reguliere bussen van Arriva - ook NS- of evenementenbussen gebruik maken van het Julianaplein.

NS spreekt in dat geval van een buitendienststelling en/of een calamiteitenstremming. Hiervoor wordt vervangend busvervoer ingezet. In 2019 zijn er vier buitendienststellingen geweest. De laatste buitendienststelling was op 11/12 mei. Dit jaar volgen er nog 5 buitendienststellingen. Meestal in het weekend als Arriva met een aangepaste dienstregeling rijdt met minder reguliere bussen. Deze buitendienststellingen worden ruim van tevoren gepland. NS overlegt hierover met de gemeente. In voorkomende gevallen wordt met NS afgesproken om verkeersregelaars in te zetten nabij de ovonde om de extra bussen te begeleiden. Deze extra inzet verloopt over het algemeen goed. Maar helaas was dat afgelopen weekend van 11/12 mei niet het geval. Dat vinden we erg vervelend, omdat bewoners en weggebruikers daar hinder en overlast van ondervonden. De oorzaak wordt momenteel onderzocht, maar zou te maken kunnen hebben met een nieuwe NS-busvervoerder die niet goed bekend is in onze stad.

Calamiteitenstremmingen ontstaan als gevolg van trein- of wisselstoringen en ongevallen op het spoor. Deze kunnen dan ook niet worden voorbereid.

We hebben in november 2018 ondervonden dat een combinatie van calamiteitenbussen met tegelijkertijd de inzet van evenementenbussen capaciteitsproblemen met zich meebrengen. Voornamelijk door het ontbreken van begeleiding door verkeersregelaars in de eerste uren. *Zowel* op het busstation alsmede in de directe omgeving van de ovonde is er dan kans op ernstige stagnatie, zoals onlangs in november 2018.

We hebben toegezegd voor deze extra NS- en evenementenbussen een oplossing aan de westzijde van het spoor te zoeken. Daartoe hebben wij NS en ProRail gevraagd om met ons samen te werken aan een oplossing. Dit proces is eind vorig jaar opgestart. Wij maken hiervoor momenteel ontwerpen, waarbij we streven deze zo te maken dat deze gelijk passen in de Quickwin MIRT A2 maatregelen aan het Centraal Station. Omdat we hier niet op willen wachten, bekijken we vooruitlopend hierop of de voorgenomen verplaatsing van deze tijdelijke incidentele bussen al mogelijk is door gebruik te maken van het eerste deel van Leeghwaterlaan. We willen hier snel duidelijkheid over hebben en zullen de bewoners aan de Koningsweg en u daar dan over berichten.

Vervolg

Na afloop van het tweede kwartaal zullen de beelden over die periode ook worden bekeken en geanalyseerd. [We gaan ook met de bewoners in gesprek over hun ervaringen.](#) De bevindingen zullen weer met de bewoners en Arriva gedeeld en besproken worden en we zullen uw raad hierover informeren.

Wij vertrouwen u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,
namens het college,
De waarnemend secretaris,

De burgemeester,

mr. drs. J.W. Hansum MBA MCM

drs. J.M.L.N. Mikkers

Bijlage(n): -