

Bijeenkomst werkgroep Oranjoboulevard – Koningsweg

27 juni 2018

19.00 – 20.30 uur

Locatie: Melkfabriek, Guldenvliesstraat, Den Bosch

Aanwezig

Namens gemeente 's-Hertogenbosch:

- William Jans, ontwerper openbare ruimte
- Rens van Zwieten, verkeerskundig ontwerper
- Janske Tielen, projectondersteuner (verslag)

Bewoners vanuit de omgeving Koningsweg.

Aanleiding

De gemeente 's-Hertogenbosch heeft het voornemen om in de periode 2019/2020 de Koningsweg, specifiek het gedeelte tussen de Lekkerbeetjesstraat en het Julianaplein, opnieuw in te richten. Vertrekpunt voor de herinrichting Koningsweg is het, door de Raad vastgestelde, handboek Binnenstadsring. De gemeente gaat met bewoners uit de omgeving inhoud geven aan het nieuwe ontwerp voor de Koningsweg. Deze avond is de eerste bijeenkomst om met elkaar hierover van gedachten te wisselen.

Doel van deze avond

Het doel van deze eerste bijeenkomst is driedelig:

1. Het informeren van de werkgroep over de plannen en besluitvorming van de Koningsweg in relatie tot de Binnenstadsring;
2. Afstemmen van de ontwerpuitgangspunten voor de Koningsweg;
3. Ophalen van wensen en ideeën uit de werkgroep.

Rol van de bewonersgroep

De rol van de werkgroep is om eigen wensen, ideeën en aandachtspunten voor de inrichting van de Koningsweg aan de gemeente kenbaar te maken. Onderdelen die strijdig zijn met de uitgangspunten, die in het handboek Binnenstadsring zijn vastgesteld door de Raad op 10 september 2013, worden teruggekoppeld aan de wethouders Kâhya en Van der Geld.

1. Informatie aan de werkgroep

Geschiedenis:

- In 1938 was de Koningsweg een mooie laan met bomen en er was weinig verkeer.
- In 1959 is er een tunnel aangelegd onder De Draak. De Koningsweg vormde een belangrijke verkeersader door de stad. De A2 was er nog niet.
- In de jaren '70 is de A2 om de stad heen gelegd. Hierdoor nam de verkeersfunctie van de Koningsweg af.
- In de jaren 90 is de Koningsweg onderdeel van wat we nu de 'Binnenstadsring' noemen. De Oranjoboulevard, vormt samen met de Kanaalboulevard en de Vestingboulevard deze binnenstadsring. Op dit moment is het ingericht met veel verharding; asfalt en beton. Het doel is om dit een verblijfsgebied te maken in plaats van een verkeersgebied, met als uitgangspunt het instellen van een 30km/uur-regime.
- De Koersnota van 2011 concludeert dat de binnenstadsring intensief wordt gebruikt door doorgaand verkeer en niet alleen door bestemmingsverkeer, waar het eigenlijk wel voor bedoeld is. Het instellen van een 30km/uur regime is dan ook niet realistisch zonder infrastructurele aanpassingen, die uitnodigen om ook 30km/uur te rijden op de Binnenstadsring.

2. Afstemmen van de ontwerpuitgangspunten voor de Koningsweg;

Uitgangspunten Handboek Binnenstadsring

Met de werkgroep zijn de uitgangspunten uit het Handboek Binnenstadsring besproken en gedeeld (zie bijlage). In de uitgangspunten, zoals deze zijn vastgelegd in het Handboek Binnenstadsring kunnen bewoners zich over het algemeen wel vinden. Het invoeren van een 30km/uur-regime werd positief ontvangen. Er was wel een aantal vragen, opmerkingen en punten van discussie:

1. Asfalt versus klinkers op de hoofdrijbaan

Eén punt van discussie is het gebruik van klinkers. Asfalt hoort bij auto's. Bij een 30km/per uur-zone passen klinkers. Bewoners geven aan dat klinkers geluids- en trillingsoverlast geven. Naast het autoverkeer, is er zorg over het groot aantal bussen wat er over de Koningsweg rijdt als er klinkerbestrating komt. Enkele bewoners zijn wel voorstander van klinkers voor de auto's. Een bewoner geeft aan dat sommige aspecten nu eenmaal horen bij de keuze voor wonen in een stad.

Reactie gemeente:

Antwoord

We begrijpen de zorg van de bewoners over de verwachte geluids- en trillinghinder. We onderzoeken deze effecten. Tevens gaan we opzoek naar alternatieve materialen voor de rijbaan. De zorg is gedeeld en besproken met onze wethouder. Hoewel dit een afwijking is van het handboek Binnenstadsring is een alternatief voor gebakken klinkers bespreekbaar.

Toelichting

In de tweede werkgroep bijeenkomst komen we hier op terug.

2. Asfalt voor fietsers

Ook geven zij aan dat klinkers niet prettig zijn om overheen te fietsen. Voor het fietspad zou het voor de hand liggen om voor asfalt te kiezen. De fietsstrook/fietsstraat los van de autostrook is voor velen een must.

Reactie gemeente:

Antwoord

De gemeente deelt de voorkeur van de werkgroep om asfalt toe te passen voor de fietsvoorzieningen. Dit past ook binnen de kwaliteitseisen die we stellen aan een dergelijke fietsroute. De fietsroute langs de Koningsweg heeft een wijk verbindende functie en is onderdeel van ons hoofdfietsnetwerk.

Toelichting

Het toepassen van asfalt, als gekozen wordt voor aparte fietsvoorzieningen (fietsstraat/fietspaden/fietsstroken), heeft ook de voorkeur van de gemeente. Alleen bij een gemengde afwikkeling van het verkeer zonder aparte fietsvoorzieningen is dat niet het geval. Verschillende varianten worden besproken tijdens de tweede bijeenkomst.

3. Hoe wordt 30km/uur afgedwongen?

Er wordt gevraagd hoe we er voor zorgen dat er ook 30km/uur gereden gaat worden. Kunnen er flitskasten komen? Volgens sommige bewoners zijn flitskasten de enige goede maatregel om snelheid terug te dringen, omdat men dan geraakt wordt in de portemonnee.

Reactie gemeente:

Antwoord

Flitskasten worden niet geplaatst. Het Openbaar Ministerie (OM) bepaalt waar de flitskasten komen. Het OM stelt strenge voorwaarden en is zeer terughoudend hiermee. De opgave is daarom om in het ontwerp alternatieve oplossingen te verzinnen die ervoor zorgen dat men niet te hard gaat rijden.

Toelichting

Flitskasten worden in 30 km/uur gebieden niet toegepast. Het OM gaat er van uit dat in 30 km/uur zones door de inrichting van de weg de lagere snelheid van 30 km/uur wordt afgedwongen.

Politiehandhaving en flitskasten in 30 km/uur zones hebben bij het OM geen prioriteit. Het OM stelt dat de verantwoordelijkheid hier volledig ligt bij de wegbeheerder (gemeente).

4. Verkeersveiligheid

Bewoners geven aan veiligheid een heel belangrijk item te vinden. In het voorlopig ontwerp zijn gelijkwaardige kruisingen opgenomen. Dit is een snelheid remmende maatregel, omdat de zijstraten van rechts voorrang hebben op de automobilisten van de Koningsweg. Voor enkele bewoners is de aansluiting van de zijstraten op de Koningweg absoluut geen optie. Zij vrezen voor de veiligheid van buiten spelende kinderen in deze zijstraten. Men vreest dat de zijstraten gebruikt gaan worden door sluipverkeer, zeker zolang de Diezebrug behouden blijft en hiermee de Noord-Zuid-verbinding. Ook wordt gevreesd dat het winkelend publiek dat parkeert in de Does de Willeboissingel de zijstraten gaat gebruiken.

Reactie gemeente:

Een verkeersveilige inrichting van de Koningsweg is voor de gemeente een randvoorwaarde. We delen de mening dat mogelijke aansluitingen op de Koningsweg geen onveiligheid of sluipverkeer mag opleveren in de omgeving.

Toelichting

Of en op welke wijze zijstraten worden aangesloten op de Koningsweg is niet bepaald. Dit is afhankelijk van de nieuwe inrichting en het gekozen profiel. Het voorkomen van sluipverkeer kan door het instellen van éénrichtingsverkeer (bv. wijk uit). Een dergelijke wens ligt er voor de Alfons Diepenbrockstraat. Dit is een wens van de Beekmanschool. Deze wens komt voort uit verkeersveiligheidsproblemen rondom de school tijdens het halen en brengen. Voorstel is om de route Capucijnenslaan (in) en Alfons Diepenbrockstraat (uit) mogelijk te maken. Het doel is om draaien en keren wat nu vóór de school plaatsvindt te beperken.

In 2019 wordt er een nieuw beleidsplan parkeren voor de binnenstad gemaakt. Dit gaat over de verhouding tussen vergunninghouders parkeren en betaald parkeren. Bewoners zullen worden meegenomen in het opstellen van dit nieuwe parkeerbeleid. De uitkomst hiervan is van invloed op de parkeersituatie in de wijk en of de zijstraten worden gebruikt door het winkelend publiek.

5. Oversteekplaatsen

In eerste instantie komen er geen met voorrang-geregelde oversteekplaatsen of zebra's. Dit past niet binnen een 30km/per uur-zone. Enkele bewoners attenderen op de school die in Van der Does de Willeboissingel ligt, waardoor een zebra's wellicht toch meegenomen zou moeten worden in de herinrichting.

Reactie gemeente:

Antwoord

Gemeente stemt maatregelen ten behoeve van de Beekmanschool af met de school, dit staat los van de plannen voor de Koningsweg. We overwegen om de geregelde voetgangers oversteekplaats (GOP) Koningsweg op te heffen.

Toelichting

Voor de plannen Koningsweg wordt overwogen om de verkeerslichten geregelde oversteekplaats (GOP) op te heffen. Een dergelijke voorziening past niet in een 30 km/uur zone. De oversteekbaarheid

van de Koningsweg zal bij herinrichting sterk verbeteren (denk aan brede middenberm en korte oversteeklengte). Varianten worden besproken tijdens de tweede bijeenkomst.

6. Parkeren

Er wordt gevraagd het parkeervergunningensysteem (dat onder de sector Stadsbeheer / Stadstoezicht van de gemeente valt) te betrekken bij de herinrichting. Ook wordt er verzocht om meer te laten controleren op parkeren, omdat dit nu nauwelijks wordt gedaan.

Reactie gemeente:

Antwoord

De afdeling Stadstoezicht wordt meegenomen in het herinrichtingsproces.

Toelichting

In 2019 wordt er een nieuw beleidsplan parkeren voor de binnenstad gemaakt. Dit gaat over de verhouding tussen vergunninghoudersparkeren en betaald parkeren. Bewoners zullen worden meegenomen in het opstellen van dit nieuwe parkeerbeleid. In dit traject kan men aangeven dat men ontevreden is over de frequentie van de controles. Dit aspect maakt geen onderdeel uit van dit project.

3. Ophalen van wensen en ideeën uit de werkgroep.

Naast de algemene uitgangspunten zijn er ook concrete wensen en ideeën geopperd voor de uitwerking van varianten voor een voorlopig ontwerp. Onderwerpen die besproken zijn waren:

A. Bomen

De bewoners hebben de voorkeur voor andere bomen in de straat. De lindebomen die er nu staan, geven veel overlast voor de geparkeerde auto's (plakken).

Reactie gemeente:

Het wel of niet vervangen van de bomen is onderdeel van het ontwerp. Bespreken we met de werkgroep.

B. Trottoirs

Enkele bewoners, aan de oneven-zijde van de Koningsweg geven aan graag een stukje van het trottoir te willen kopen van de gemeente, om zo een privé voortuin te kunnen realiseren. De oneven-zijde heeft nu geen voortuin.

Reactie gemeente:

Het huidige profiel van de Koningsweg is nog hetzelfde als ooit in het stedenbouwkundig plan voor 't Zand is vastgelegd. De Koningsweg is (samen met de overige delen van de Oranjaboulevard) de belangrijkste stedenbouwkundige as van 't Zand. De gemeente wil niet meewerken aan de wens van bewoners om een deel van deze openbare ruimte te kopen. Wel bestaat de mogelijkheid om voor de gevel een 'geveltuin' aan te leggen van ca. 45 cm diep.

C. Stallen van fietsen

Wellicht is er ook een mogelijkheid voor een gezamenlijke voorziening om fietsen te stallen? Rens geeft aan dat hij bezig is geweest met zogenaamde fietstrommels, waar bewoners met een pasje hun fiets kunnen stallen. Het plaatsen van fietstrommels is bouwvergunningplichtig en omdat de wijk 't Zand binnen het 'beschermd stadsgezicht' valt en dergelijke 'bouwwerken' strijdig zijn met het bestemmingsplan, wordt dit niet gerealiseerd. Wel kunnen we kijken of er plekken zijn waar fietsrekken geplaatst kunnen worden.

Reactie gemeente:

De gemeente heeft in 2013/2014 onderzocht of het plaatsen van zogenaamde fietstrommels voor bewoners in de omgeving in 't Zand en de binnenstad mogelijk is. De gemeente ontving namelijk met enige regelmaat gelijksoortige verzoeken. Dit bleek geen eenvoudige aangelegenheid. Drie aspecten maakte dit ingewikkeld:

- 1. Een fietstrommel wordt beschouwd als een 'bouwwerk' en bouwwerken in de openbare ruimte zijn strijdig met het bestemmingsplan;*
- 2. Voor het plaatsen van fietstrommels is een omgevingsvergunning nodig;*
- 3. Het gebied waar de meeste aanvragen voor binnen kwamen liggen in en rond het centrum (oa. Van der Does de Willeboissingel) van de stad wat valt binnen het 'Beschermd Stadsgezicht'.*

De Afdeling Ergoed heeft zwaarwegende argumenten om niet in te stemmen met het verlenen van de nodige vergunningen. Dit is doorslaggevend geweest voor het staken van onze poging om fietstrommels te realiseren in de omgeving van de binnenstad. Wat overblijft is het plaatsen van fietsenrekken.

D. brede groene middenberm of brede groene bermen aan de zijkant?

De brede groene middenstrook in het voorlopig ontwerp, vindt men over het algemeen mooi, maar niet functioneel. Om het groen functioneler te maken, zouden de groenstroken aan de buitenkant geplaatst moeten worden. De doorgaande rijbaan komt dan in het midden. Er wordt gevraagd of de groene berm helpt tegen geluid. Dit is niet het geval, maar het werkt wel psychologisch snelheidsverlagend. Er wordt door een bewoner gevraagd of er ook een variant kan worden meegenomen waarin het haagje behouden blijft.

Reactie gemeente:

Dit is onderdeel van het ontwerp. Bespreken we met de werkgroep. Varianten zijn getekend voor- en nadelen worden besproken tijdens de bijeenkomst.

E. Bussen op de Koningsweg.

Er wordt verzocht om in het ontwerp rekening te houden met de bus-afwikkeling (voor NS en evenementen bussen). Volgens een bewoner passeren er dagelijks 1.800 bussen langs zijn huis. Gevraagd wordt of de bushalte aan de Koningsweg blijft bestaan. Op dit moment zijn er geen plannen om bushalteplaatsen op te heffen. Wel is het mogelijk om te bekijken of de halteplaatsen in de huidige vorm (in een haltekomp) nodig is. We onderzoeken of de bus kan halteren op de rijbaan.

Reactie gemeente:

In december 2018 zal Arriva een routewijziging doorvoeren waarbij de stad- en streekbussen die nu nog via de Onderwijsboulevard rijden, via de 'Oranjaboulevard' (de westelijke tak van de binnenstadsring) gaan rijden. Het gaat om een omleiding van ca. 480 bussen per dag, in de drukste periode.

Door maatregelen op de Magistratenlaan en het instellen van 30 km/uur op de Oranjaboulevard, zal de verkeersdruk op de Oranjaboulevard afnemen. Als er in de praktijk onverhoopt toch problemen optreden door de toename van bussen, dan wordt er natuurlijk naar oplossingen gezocht.

Bij invoering van 30 km/uur op de Koningsweg heeft halteren op de rijbaan de voorkeur, omdat dit de snelheid van het overige verkeer op de Koningsweg zal verlagen. Bij halteren op de rijbaan zal inhalen ter hoogte van de bushalte voor komen worden door de rijbaanbreedte te beperken en een midden eiland of geleider aan te brengen.

E. Bereikbaarheid vuilnisophaal en hulpdiensten

Men vraagt om in het ontwerp rekening te houden met de vuilnisophaal en met hulpdiensten. Ook moet rekening worden gehouden met de inritten van bewoners die aansluiten op de ventweg.

Reactie gemeente:

Er heeft overleg plaatsgevonden met de hulpdiensten. Zij delen de zorgen. Afgesproken is dat het ontwerp ter beoordeling en goedkeuring wordt voorgelegd aan de coördinator van de hulpdiensten.

F. Openbare verlichting

Qua verlichting komt het verzoek van een bewoner om in plaats van wit licht, geel licht te blijven gebruiken. Dat de lantaarnpalen lager moeten, daar is iedereen het wel mee eens, maar er moet daarbij wel rekening gehouden worden met dat de lantaarns niet direct bij mensen naar binnen schijnen.

Reactie gemeente:

Met het oog op duurzaamheid wordt in de hele gemeente de verlichting vervangen door LED verlichting. Vanwege de sociale veiligheid is hierbij gekozen voor wit licht. Verlichting (masten en armaturen) zijn voor de hele binnenstadsring gelijk. Bij de uitwerking van het ontwerp wordt de specialist van de gemeente betrokken bij het opstellen van het verlichtingsplan. We houden hierbij rekening met de positie van de lantaarns.

G. Even en oneven zijde van de Koningsweg

Enkele bewoners vragen of het mogelijk is om de oneven-zijde en even-zijde verschillend te benaderen in de herinrichting, omdat de belangen hier anders liggen.

Reactie gemeente:

Dit is onderdeel van het ontwerp en wordt in de bijeenkomst van de werkgroep nader besproken.

Planning

De planning is als volgt: het Julianaplein wordt dit jaar aangepakt. Volgend jaar volgt de Maijweg. Voor de Koningsweg is de planning 2019-2020.

Vervolgafpraak

In oktober 2018 komt de werkgroep weer bij elkaar. Afgesproken is dat in de volgende bijeenkomst de genoemde discussiepunten en aanvullende wensen worden uitgewerkt/uitgetekend en voorzien worden van een helder afwegingskader.

Vragen

Voor tussentijdse vragen, kunnen bewoners zich melden bij William Jans (w.jans@s-hertogenbosch.nl)