

Bijeenkomst werkgroep Kanaalboulevard – Zuid Willemsvaart

3 juli 2018
19.00 – 20.30 uur
Locatie: Mariapaviljoen

Aanwezigen

Namens gemeente 's-Hertogenbosch:

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

- Bewoners omgeving Zuid Willemsvaart

Aanleiding

De gemeente 's-Hertogenbosch heeft het voornemen om in de periode 2019/2020 de Zuid Willemsvaart, specifiek het gedeelte tussen de Van Berkelstraat en Sluis 0, opnieuw in te richten. In het Bestuursakkoord 2018-2022 is opgenomen dat de Binnenstadsring heringericht wordt. Vertrekpunt voor de herinrichting is het, door de Raad vastgestelde, handboek Binnenstadsring. De gemeente wil met bewoners uit de omgeving inhoud geven aan het nieuwe ontwerp voor de Zuid Willemsvaart. 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 drieledig:

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

Rol van de bewonersgroep

De rol van de bewonersgroep is om eigen wensen, ideeën en aandachtspunten voor de inrichting van de Kanaalboulevard 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 betrokken wethouders Kâhya en Van der Geld.

1. Informatie aan de werkgroep

Geschiedenis:

- In 1993 is het beleidsplan 'Binnenstad buiten' opgesteld. Dit beleidsplan had tot doel om de binnenstad wat meer op orde te krijgen. Waarbij de binnenstad het domein is voor fietser en voetganger, benadrukt door het gebruik van gebakken materiaal en natuursteen. De Binnenstadsring werd beschouwd als een parkeerring, het domein voor de automobilist. Dit is benadrukt door het gebruik van asfalt en beton.

- In 2011 is de Koersnota 'Van autoweg naar boulevard' opgesteld. Er blijkt veel doorgaand verkeer op de Binnenstadsring te zitten en niet alleen bestemmingsverkeer, waar de ring eigenlijk wel voor bedoeld is. De bedoeling is dat de Binnenstadsring een 30 km per uur zone wordt (in plaats van de huidige 50 km per uur). Door het verlagen van de snelheid wordt doorgaand verkeer geweerd en de bereikbaarheid van de binnenstad voor bestemmingsverkeer verbeterd. Het is van belang dat de inrichting van de openbare ruimte hier op aangepast wordt, zodat het er ook uit ziet als een 30 km per uur zone. Er wordt nu

vaak te hard gereden. In de Koersnota wordt gesteld dat 'de Binnenstadsring weer onderdeel wordt van de binnenstad'. Het wordt hiermee een verblijfsgebied in plaats van een verkeersgebied.

- In 2013 is het Handboek Binnenstadsring vastgesteld. Onder andere de Bewonersvereniging Leefbare Binnenstad (BLB), Ondernemersvereniging Hartje Den Bosch en het Gehandicaptenplatform (GHP) hebben meegewerkt aan dit handboek. In het handboek zijn ontwerputgangspunten opgenomen voor de inrichting van de Binnenstadsring. In 2014 zijn deze ontwerputgangspunten verder uitgewerkt tot een Inrichtingsplan voor de Binnenstadsring. Dit is de basis van waaruit het Definitief Ontwerp wordt gemaakt.

2. Afstemmen van de ontwerputgangspunten voor de Kanaalboulevard;

Uitgangspunten Handboek Binnenstadsring

Op de vraag van William Jans: "Wie wil dat de Kanaalboulevard blijft zoals het nu is?" Is de reactie uit de werkgroep eenduidig, alle aanwezigen zijn positief en kijken uit naar de nieuwe inrichting van de Zuid-Willemsvaart.

Met de werkgroep zijn vervolgens de uitgangspunten uit het Handboek Binnenstadsring besproken en gedeeld (zie bijlage). De belangrijkste vraag aan de werkgroep is of men zich kan vinden in de uitgangspunten uit het Handboek Binnenstadsring en of deze als basis kunnen dienen voor het ontwerp van de Zuid-Willemsvaart. Dit leidde tot veel vragen, opmerkingen en punten van discussie:

1. Direct 30km/uur invoeren

Men is positief over het instellen van een 30 km/uur zone in de Zuid-Willemsvaart. Een bewoner stelt voor om de weg nu al zo te maken dat er niet meer hard gereden kan worden. Neem een verkeersbesluit, plaats 30 km/uur bordjes en neem maatregelen bv. het plaatsen van bloembakken. Het instellen van een 30 km/uur regime wordt beschouwd vanuit het totaal van de Binnenstadsring (Oranjaboulevard, Vestingboulevard en Kanaalboulevard). Uitgangspunt is een 30 km/uur regime op de hele Binnenstadsring.

2. Asphalt versus klinkers op de hoofdrijbaan, alternatieve geluiddempende materialen

Eén punt van discussie is het gebruik van klinkers. Bewoners willen geen klinkers. Klinkers geven geluids- en trillingsoverlast. Een bewoner geeft aan dat de genoemde materialen redelijk traditioneel zijn en vraagt of er ook gekeken wordt naar innovatieve geluiddempende materialen. Uitgangspunt uit het handboek is het toepassen van klinkers op de hoofdrijbaan, asphalt hoort bij auto's. Bij een 30km/per uur-zone passen klinkers.

3. Instellen van éénrichtingsverkeer

Om meer ruimte te maken voor het langzaam verkeer (voetgangers en fietsers) stelt een bewoner voor om éénrichtingsverkeer in te stellen op de Kanaalboulevard. Het gedeelte tussen Sluis 0 en de van Berkelstraat is smal. Het uitgangspunt voor de Binnenstadsring is tweerichtingsverkeer op de hele ring.

4. Vervuiling, fijnstof en geluid

Een aantal bewoners maakt zich zorgen over vervuiling en fijnstof rondom de Zuid-Willemsvaart. Men is verbaasd dat er in de uitgangspunten geen norm ten aanzien van vervuiling is opgenomen. Er is niet gemeten op fijnstof en men vraagt om een fijnstofmeting te laten doen. Een bewoner geeft aan graag een geluidswal te willen langs de even-kant van de Zuid Willemsvaart tegen het verkeersgeluid. Dit aspect maakt nog geen onderdeel uit van de uitgangspunten.

5. Herziening uitgangspunten/creëren meer fysieke ruimte

Een bewoner geeft een pleidooi om de uitgangspunten kritisch te herzien. Hij komt tot de conclusie dat er te weinig ruimte is om alle wensen te kunnen realiseren. We willen meer groen, de parkeerplaatsen behouden (ook voor bezoekers), geen trillingen en geen lawaai. Hij stelt voor te gaan onderzoeken hoe er meer ruimte gemaakt kan worden. Hij wil hier graag mogelijkheden voor zien, zodat er in de beperkte ruimte, ruimte gecreëerd kan worden om alle wensen te vervullen. Hij vraagt of er voorbeelden zijn van nieuwe ideeën. In onze eigen gemeente is de parkeergarage Sint Jan zo'n voorbeeld. Hij stelt voor om met de werkgroep op excursie te gaan naar een andere stad om voorbeelden te gaan bekijken.

6. Parkeren

Een bewoner vraagt of het klopt dat zij na de herinrichting geen parkeerplaatsen meer krijgen langs de weg. Zij geeft aan er zwaar op tegen te zijn als de parkeerplaatsen weg gaan. Ze geeft aan dat er nu al te weinig parkeerplekken zijn, dus dat ze allemaal moeten blijven. Meerdere bewoners geven aan niet te willen dat de parkeerplaatsen worden weggehaald, tenzij hiervoor een goed alternatief komt.

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:

A. Verkeer op de Zuid-Willemsvaart

Over het verkeer op de Zuid-Willemsvaart waren een aantal vragen:

- Klopt het dat 80% van het verkeer op de Zuid-Willemsvaart doorgaand verkeer is?
- Is er een alternatieve route voor het doorgaand verkeer, dat omgeleid wordt wanneer de Binnenstadsring een verblijfsgebied wordt?
- Is hiervan het effect bekend voor het omliggende gebied?
- Wat is de verhouding tussen bestemmings- en doorgaand verkeer op de Zuid-Willemsvaart?
- Kan de stadsring verschoven worden naar de Van Grobbendoncklaan?
- Is bekend dat er ook veel auto's zijn die continue rondjes rijden (waarschijnlijk vanwege de coffeeshop)?

B. Fietsers en voetgangers

Ten aanzien van het langzaam verkeer maken bewoners zich zorgen over:

- Fietsers gebruiken het voetpad als fietspad;
- Men vindt de rijbaan te smal voor fietsers, fietsers durven er niet te fietsen;
- Een bewoner geeft aan veiligheid voor fietsers en voetgangers te missen;
- Een bewoner geeft aan graag een fietsstraat te willen. Mochten de bussen hierbij eventueel een probleem zijn, dan kan de bus route misschien wel aangepast worden.
- Een bewoner vraagt of overwogen kan worden om een kade te maken (ruimte aan de andere kant van de bomen d.m.v. een talud) om zo meer ruimte te maken voor de fietsers.

C. Zuid-Willemspark

Ten aanzien van het Zuid-Willemspark werden de volgende opmerkingen gemaakt:

- Een bewoner vraagt wat is fictie en wat is realiteit aan de afbeeldingen van het Zuid-Willemspark.
- Een bewoner verzoekt om prullenbakken bij de bankjes aan de Zuid Willemsvaart.
- Een bewoner zegt dat er ook rekening moet worden gehouden met overlast van verslaafden en hangjongeren.

D. Handhaven te hard rijden

Een bewoner geeft aan dat er meer gehandhaafd zou moeten worden. Er wordt regelmatig veel te hard gereden. Deze bewoner geeft aan dat hij heeft gehoord dat er een conflict is tussen de gemeente en de politie inzake de Sint Janssingel. De politie geeft aan daar niet te willen handhaven, omdat de straat er niet uit ziet als een 30 km/uur zone.

E. Woongenot

Een bewoner geeft aan dat hij het woongenot mist voor de mensen die er nu wonen. Hij geeft aan dat het woongenot er in ieder geval niet slechter op moet gaan worden na de herinrichting.

F. Rollators en scootmobiel

Een bewoner vraagt om bij het ontwerp rekening te houden met rollators en scootmobiel.

G. Parkeerbak onder het water

Een bewoner stelt voor om een betonnen bak te maken onder het water, waarin geparkeerd kan worden. Hiermee kan het parkeerprobleem worden opgelost en ontstaat er meer ruimte in het openbaar gebied. Een bijkomend voordeel is dan ook dat het water hoger komt te liggen, zodat het water ook beter beleefd kan worden. Hij beseft dat dit voorstel veel geld kost, maar inkomsten genereert. Hij daagt de gemeente uit om te durven dromen.

H. Botenlift

Een bewoner stelt voor om een attractie te maken: een botenlift.

I. Bankje bij Sluis 0

Door een bewoner worden zorgen geuit dat er bij Sluis 0 een parkeerplaats is opgeofferd voor het plaatsen van een bankje.

J. Strakkere richtlijnen

Een bewoner geeft aan behoefte te hebben aan strakkere richtlijnen om duidelijkheid te hebben over waar nog wel over gesproken kan worden en wat niet meer. Ze is bang dat er anders over veertig jaar nog geen plan is. Ze stelt voor dan ook binnen die uitgangspunten te blijven.

Slotconclusie

Aan het begin van de bijeenkomst heeft de werkgroep als geheel aangegeven dat ze niet willen dat de straat blijft zoals hij nu is. Dit geeft een goede basis om met de werkgroep tot een plan en een ontwerp te komen. Tevens blijkt dat de bewoners geen klinkers willen maar asfalt (of een gelijkwaardig alternatief), ook het behoud van parkeren en meer ruimte voor fietsers en voetgangers kwam sterk als wens naar voren. Gegeven de beperkte ruimte op dit deel van de Zuid-Willemsvaart kunnen we concluderen dat er een uitdaging ligt om tot een ontwerp te komen waarin al deze aspecten naar wens kunnen worden meegenomen.

Vervolgafspraken

Het vervolg van de werkgroepbijeenkomsten is als volgt:

- In deze eerste bijeenkomst zijn de uitgangspunten voorgelegd en de wensen en ideeën geïnventariseerd.
- In de tweede bijeenkomst (begin september) geeft de gemeente terugkoppeling aan de werkgroep op de vragen en onderwerpen die deze avond aan bod zijn gekomen en wordt een schetsontwerp voorgelegd aan de werkgroep, met mogelijke varianten. Vooraf heeft afstemming plaatsgevonden met de verantwoordelijke wethouder(s).
- In een slot bijeenkomst legt de gemeente het definitieve ontwerp voor aan de werkgroep op basis van de opmerkingen en wensen uit de tweede bijeenkomst.

Vragen

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