

Raadsinformatiebrief

Reg.nr. : 8617589
B&W verg. : 22 januari 2019

Onderwerp: herinrichting binnenstadsring en Living lab bereikbaarheid Paleiskwartier

1) Status

In het licht van de actieve informatieplicht informeren wij U over de stand van zaken met betrekking tot de beleidsuitvoering van de herinrichting van de binnenstadsring en het Living Lab bereikbaarheid Paleiskwartier.

2) Samenvatting

Graag informeren wij u via deze raadsinformatiebrief over een drietal maatregelen die de komende tijd in voorbereiding en daarna richting uitvoering gaan. Deze maatregelen zijn: de herinrichting van de binnenstadsring, het living lab bereikbaarheid Paleiskwartier/Onderwijsboulevard en de aanpak van de Van Berckelstraat. Wij lopen hiermee vooruit op een verkeerskundige studie over de brede binnenstad en Spoorzone die wij u komende maanden gaan aanbieden. Parallel aan verdere besluitvorming over deze studie werken we al aan een aantal maatregelen die passen in de vigerende beleidsdoelen en bereikbaarheidsstrategie, en reeds van financiële dekking zijn voorzien. Met deze maatregelen werken we aan onze beleidsdoelen (Actualisatie Koersnota 2017) een bereikbare, economisch sterke én leefbare stad door onder andere een sterke hoofdinfrastructuur en een autoluwe binnenstad (en wijken).

De *herinrichting van de binnenstadsring* heeft de opgave om het doorgaande autoverkeer op en rond de Binnenstadsring te weren. Momenteel werken wij aan twee delen van de binnenstadsring: de Kanaalboulevard tussen Sluis 0 en het Kardinaal van Rossumplein en de Oranjaboulevard tussen het Julianaplein, de Koningsweg tot aan de Lekkerbeetjesstraat. Wij werken – samen met bewonerswerkgroepen – aan een ontwerp. Voor het deel aan de Kanaalboulevard is realisatie voorzien in 2019, voor het deel aan de Oranjaboulevard is realisatie voorzien in 2020.

De *Living Lab aanpak voor de bereikbaarheid Paleiskwartier en de Onderwijsboulevard* richt zich op de doorstromingsopgave op de Magistratenlaan (autodoorstroomas) en omgeving, de ambitie voor een groene en autoluwe Onderwijsboulevard (wat betekent dit verkeerskundig en hoe ziet een herinrichting eruit?) en de kansen voor verbetering van de westzijde Centraal Station (veiligheid fiets en voetganger, Kiss&Ride, fietsparkeren, ...). In een Living Lab-aanpak werken we via een vernieuwend proces met gebruikers door middel van co-creatie aan mogelijke oplossingen en testen we deze in de praktijk. We beproeven voor de Onderwijsboulevard, Magistratenlaan en eventueel andere straten tijdelijke verkeerssituaties die ons moeten leren hoe we ambities en opgaven structureel kunnen oppakken. Binnen het Living Lab-project werken we met een op te richten gebruikersgroep

(gebruikers infrastructuur, bewoners, bedrijven en onderwijsinstellingen). We werken de eerste helft van 2019 aan een nadere analyse en het komen tot maatregelen, na de zomer testen we op straat. Begin 2020 maken we keuzes voor het vervolg.

Voor de *Van Berckelstraat* (fiets en OV-as) werken we aan doorstroming voor fiets en bus, en verkeersveiligheid. Middels een variantenstudie ontwikkelen we in 2019 een voorkeursvariant voor de definitieve inrichtingsvorm. Het belangrijkste doel van de nieuwe inrichtingsvorm is de doorstroming en verkeersveiligheid voor fietsers en OV-bussen en het ontmoedigen van doorgaand autoverkeer. Na een eerste selectie werken we kansrijke varianten verder uit en analyseren op basis van verkeersintensiteiten de lokale bereikbaarheid, toegankelijkheid voor hulpdiensten en realisatiekosten. We betrekken hierbij stakeholders (in ieder geval bewoners, binnenstadpartijen, Fietzersbond en Arriva). Afhankelijk van de definitieve resultaten kan ervoor gekozen worden één of twee voorkeursvarianten eerst in de vorm van een 'living lab'-concept daadwerkelijk op straat te beproeven alvorens definitief te kiezen/uit te voeren. Dit keuzemoment verwachten wij rond de zomer.

3) Wij bieden u dit stuk ter informatie aan.

Steller : de Ridder

Tel. : 6153280

E-mail : a.deridder@s-hertogenbosch.nl

4) Aanleiding

Graag informeren wij u via deze raadsinformatiebrief over een drietal maatregelen die de komende tijd in voorbereiding en daarna richting uitvoering gaan.

Vooruitlopend op studie Doorrekening Stad

Deze maatregelen maken onderdeel uit van een groter pakket aan maatregelen die volgen uit een verkeerskundige studie over de brede binnenstad en Spoorzone (en effecten voor gebied ten westen van de A2) die wij u komende maanden gaan aanbieden ("Doorrekening Stad"). Het Uitvoeringsprogramma voor 2018-2019 horende bij de Actualisatie Koersnota 2017 (reg nr. 6680239) kondigde deze studie al aan (maatregel A.1 Bereikbaarheid stad westzijde). Het doel van deze studie is inzicht te verkrijgen in de mate van toekomstige bereikbaarheid (voor fiets/ lopen, auto en OV/bus) in de stad, uitgaande van de ruimtelijke ambities.

Werken aan bereikbaarheid - drie maatregelen

In lijn met de Actualisatie Koersnota 2017 werken we aan een bereikbare, economisch sterke én leefbare stad door onder andere een sterke hoofdinfrastructuur, een autoluwe binnenstad (en wijken) en het stimuleren en faciliteren van het fietsgebruik. Ook duurzaamheid, gastvrijheid en actieve stad zijn beleidsmatige doelen. Voor bereikbaarheid kennen we een systeem van doorstroommassen voor auto, bus en fiets. De studie doorrekening stad onderzoekt in hoeverre de bereikbaarheidsstrategie met het huidige systeem aan doorstroommassen nog voldoet, en in hoeverre de bredere doelen leefbaarheid en duurzaamheid hierin passen. Parallel aan verdere besluitvorming over deze studie en de bereikbaarheidsstrategie werken we al aan een aantal maatregelen die passen in de vigerende beleidsdoelen en bereikbaarheidsstrategie, en reeds van financiële dekking zijn voorzien. We werken hier samen met partners uit de stad aan. We nemen u vast graag mee in deze maatregelen, zodat u ook tijdig op de hoogte bent. We nemen u nu al mee in het waarom, wat, met wie en wanneer (planning) van drie aanstaande maatregelen:

- Herinrichting van de Binnenstadsring
- Living lab Magistratenlaan/Onderwijsboulevard
- aanpak van Berckelstraat.

5) Inhoud

5.1) Herinrichting van de Binnenstadsring

Opgave en besluitgeschiedenis

Er blijkt veel doorgaand verkeer op de binnenstadsring te zitten en niet alleen bestemmingsverkeer, waar de ring eigenlijk wel voor bedoeld is. Deze doelstelling is vertaald in de door u vastgestelde studie 'Van autoweg naar boulevard' en heeft ertoe geleid tot het besluit (17 mei 2011) om op de Binnenstadsring 30 km per uur in te voeren (in plaats van de huidige 50 km per uur). Hiertoe is op 10 september 2013 het Handboek Binnenstadsring vastgesteld waarin de ontwerputgangspunten zijn opgenomen. Met het Uitvoeringsprogramma Koersnota 2018-2019 is geld gereserveerd voor twee delen van de binnenstadsring (een deel van de Kanaalboulevard en een deel van de Oranjaboulevard). In

maart 2018 is door uw raad de snelheid van 30 km per uur nogmaals vastgesteld, ook vanuit argumentatie voor het vergroten van de leefbaarheid en veiligheid.

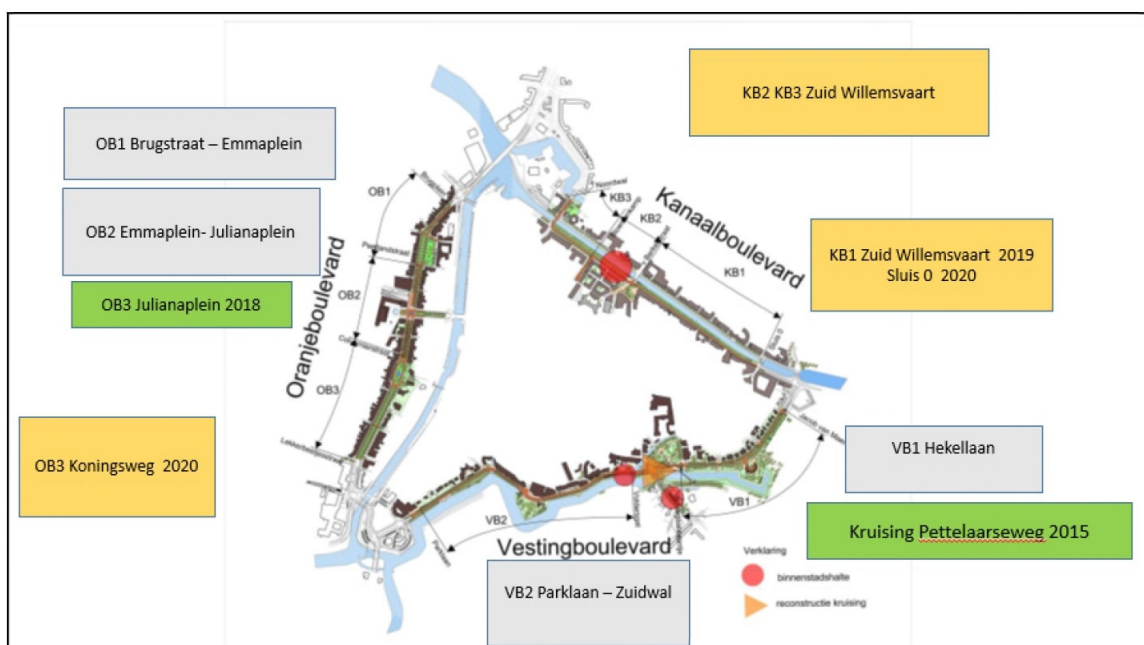
De bedoeling is dat de binnenstadsring een 30 km per uur zone wordt door herinrichting van de weg. Dit moet leiden tot minder doorgaand verkeer en daarmee een betere bereikbaarheid van de binnenstad voor bestemmingsverkeer. Het is van belang dat de inrichting van de openbare ruimte hier op aangepast wordt, zodat het er ook uit ziet als een 30 km per uur zone. Er wordt nu vaak te hard gereden. Eerder is gesteld dat 'de binnenstadsring weer onderdeel wordt van de binnenstad'. Het wordt hiermee een verblijfsgebied in plaats van een verkeersgebied.

Uitwerking

Onderstaand figuur geeft een totaaloverzicht van de binnenstading in de drie delen Kanaalboulevard (KB), Oranjaboulevard (OB) en Vestingboulevard (VB). Twee delen van de binnenstadsring zijn reeds uitgevoerd: de Kruising Pettelaarsweg en het Julianaplein (dat in 2018 is opgeleverd). Op dit moment richten wij ons op het uitwerken van het ontwerp voor de herinrichting van twee delen van de binnenstadsring:

- de Kanaalboulevard tussen Sluis 0 en het Kardinaal van Rossumplein (KB1). Realisatie is voorzien in 2019
- de Oranjaboulevard tussen het Julianaplein, de Koningsweg tot aan de Lekkerbeetjesstraat (OB3). Realisatie is voorzien in 2020.

Het resterende deel van de Kanaalboulevard (KB3) wordt uitgevoerd indien de woningbouw aan het GZG terrein gereed is.



-
-
-

-
-
-
-
-
-
-
-
-
-
-
-
-
-
-
-
-
-
-
-
-

Figuur: totaaloverzicht binnenstadring

De precieze herinrichting van de twee delen in voorbereiding (KB1 en OB3) wordt momenteel uitgewerkt. De basis wordt gevormd door de ontwerpuitgangspunten uit het Handboek en het Inrichtingsplan Binnenstadsring. Wij werken deze uitgangspunten verder uit tot een voorlopig ontwerp en bespreken deze met bewonerswerkgroepen. Over eventuele afwijkingen van het Handboek/Inrichtingsplan Binnenstadsring wordt u via een Raadsinformatiebrief geïnformeerd.

Voor deze twee delen zijn middelen gereserveerd in het Investeringsplan 2018. Voor de KB1 is € 1.000.000 euro gereserveerd en voor OB3 is € 500.000 euro gereserveerd.

Overige delen Binnenstadsring

Voor de overige onderdelen van de Binnenstadsring werken we de fasering en dekking van de kosten verder uit.

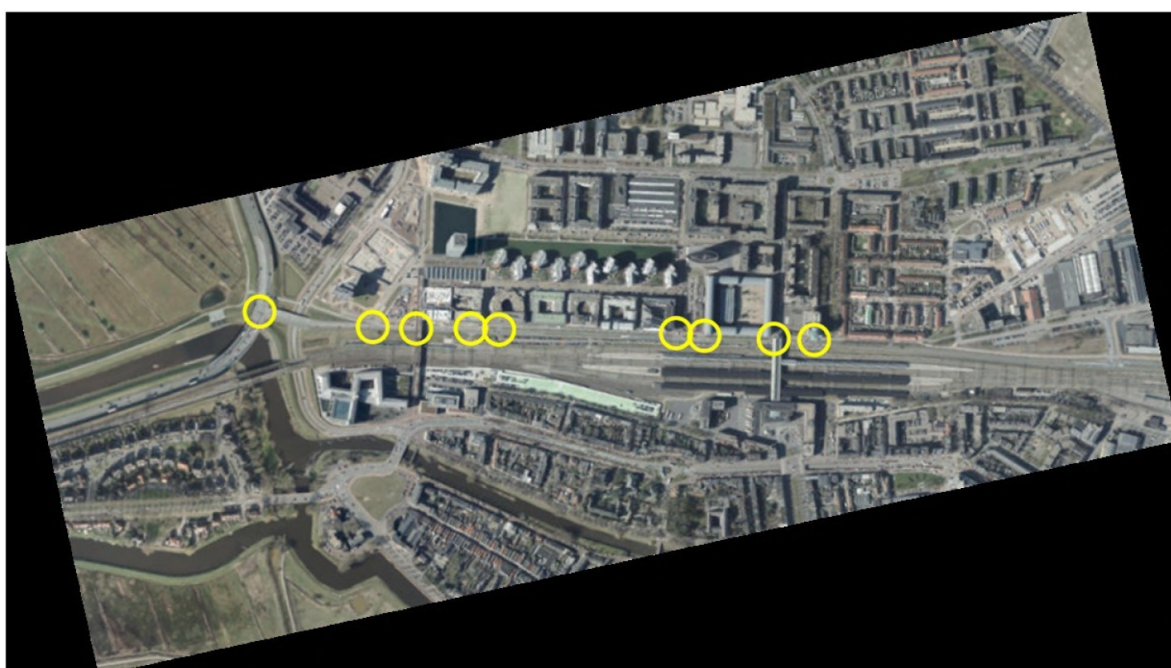
5.2) Living lab Bereikbaarheid Paleiskwartier/Onderwijsboulevard

De analyse van de bereikbaarheid van 's-Hertogenbosch stad (de 'doorrekening stad') toont dat het traject Magistratenlaan-Vlijmenseweg in de avondspits voor de auto niet voldoet aan de gewenste reistijdnormering. Dit is het enige autotraject binnen de scope van de studie wat op dit moment structureel niet aan de norm voldoet. De aanpak van dit traject – waarbij de Magistratenlaan een auto-doorstroomas is - heeft daarmee prioriteit.

Duiding opgave

De opgaven en ambities in het gebied Magistratenlaan, Onderwijsboulevard en westzijde Centraal Station bestuderen we in samenhang, ook in relatie tot de bereikbaarheid van Paleiskwartier in totaliteit. We combineren deze opgaven tot één project onder de noemer *Living lab Bereikbaarheid Paleiskwartier/ Onderwijsboulevard*. Het doel van dit project is om een aantal samenhangende opgaven met urgentie op korte termijn aan te pakken:

- *De doorstromingsproblemen op de Magistratenlaan*: modelanalyses uit de studie wijzen uit dat de huidige wegcapaciteit van de Magistratenlaan afdoende is om de hoeveelheid verkeer goed af te wikkelen. Het knelpunt zit vooral op de kruisingen en op plekken waar auto's in- en uitvoegen, bijvoorbeeld bij de P+R Magistratenlaan, bij uitritten van ventwegen en parkeergarages en rondom het station. Hieruit kan de conclusie getrokken worden dat vooral veel kleinere verstoringen het doorstromingsprobleem veroorzaken (zie afbeelding).



Figuur: mogelijke hinderpunten aan de Magistratenlaan

- De wens van de onderwijsinstellingen om de *Onderwijsboulevard* veiliger en groener te maken is vertaald in het Bestuursakkoord tot 'een *groene onderwijscampus* door de *Onderwijsboulevard* vrij te maken van doorgaand verkeer'. De vraag is wat dit betekent door de verkeersafwikkeling in het gebied en welke keuzes hierin dan nodig zijn.
- De opgaven op en nabij het *Centraal Station westzijde* die we (deels) samen met de spoorse partijen oppakken: ruimte maken voor extra fietsparkeerplaatsen, het verminderen van hinder bij het ophalen van trein- en busreizigers (Kiss&Ride plekken), veilige opstapplaatsen voor bussen bij inzet van bussen door de NS, de vele fietsers en voetgangers (studenten *Onderwijsboulevard*) met de verkeersveiligheidsissues die daarbij spelen en het verblijfgebied van het station.

Innovatieve aanpak

Een zorg bij een complex vraagstuk met meerdere doelen is dat een bedachte oplossing, met alle goede bedoelingen, na realisatie niet blijkt te werken. Om die zorg weg te nemen volgen we een *vernieuwend proces* (#innovatie) waarbij gebruikers in een co-creatie (#samen) samen

werken aan mogelijke oplossingen en ruimte wordt geboden voor het testen en leren in de praktijk. Dit noemen we een Living Lab-aanpak. Deze werkwijze is eerder toegepast bij projecten waarvan de opgaven complex en de definitieve oplossingen op voorhand onduidelijk zijn, zoals bij de Cityring Tilburg (zie afbeelding).



Figuur: voorbeeld van tijdelijkheid op de Cityring Tilburg

Het Living Lab-project betekent voor de Onderwijsboulevard, Magistratenlaan en eventueel andere straten een innovatieve methode om tijdelijke verkeerssituaties te beproeven. De tijdelijke verkeersmaatregelen bestaan uit praktische ingrepen zoals het afsluiten van een zijweg, het instellen van een verkeersregime, het toepassen van tijdelijke verkeerslichten, rijstrooksignalering, en/of wegmarkering.

Deze werkwijze wijkt af van de traditionele aanpak omdat een eindsituatie eerst in de praktijk getest wordt voordat deze tot definitieve uitvoering wordt gebracht. Het testen van zo'n tijdelijke verkeerssituatie gebeurt zowel via data-analyses als via de ervaringen van gebruikers. Kracht van deze aanpak is dat vlot tot uitvoering overgegaan kan worden zonder dat er een lange onderzoeksfase nodig is.

Gebruikersgroep

Binnen het Living Lab-project wordt een gebruikersgroep vormgegeven (gebruikers van de infrastructuur, vertegenwoordigers van bewoners, vertegenwoordigers van bedrijven, en onderwijsinstellingen). Deze gebruikersgroep denkt en doet actief mee en is geen inspraakgroep, maar vormt actief onderdeel van het project. Zo wordt bijvoorbeeld gezamenlijk bepaald wat de doelen, criteria en succesfactoren zijn. De gebruikersgroep en de communicatie in het gebied worden de komende tijd opgezet bij de start van het project.

Fasering en planning

Fase 1: knelpunten en oorzaken in beeld krijgen – we monitoren de huidige situatie op de Magistratenlaan en aanliggende wegen met twee methoden:

- databronnen om de *objectieve verkeerssituatie* een maand lang 24/7 in beeld te brengen
- via de gebruikersgroep brengen we de *ervaringen* in beeld.

Deze twee bronnen brengen we in interactieve werksessie met de gebruikersgroep en verkeersexperts met elkaar in verband om tot nadere analyse van de oorzaken van vertragingen te komen. We richten ons op structurele knelpunten: die punten of momenten (tijdstippen) waar structureel een doorstromingsknelpunt bestaat.

Fase 2: oplossingen bedenken voor knelpunten en ambities - naast de uit fase 1 komende oorzaken van structurele vertragingen, brengen we ook ambities in vanuit de Onderwijsboulevard en het gebied rondom het Centraal Station. Op basis daarvan werken we aan maatregelen die zowel de knelpunten oplossen als de ambities verwezenlijken. Samen met (weg)gebruikers definiëren we twee tot drie scenario-oplossingen, die we omzetten naar een tijdelijke en testbare verkeerssituatie. Te denken is aan de volgende scenario's:

- Verbeteren bereikbaarheid Paleiskwartier + ambities rondom westzijde Centraal Station:
- Verbeteren bereikbaarheid Paleiskwartier + verluwen Onderwijsboulevard: in dit scenario zoeken we naar maatregelen om de Onderwijsboulevard te verluwen en hierbij de bereikbaarheid van Paleiskwartier te garanderen. Parallel aan deze test worden samen met de onderwijsinstellingen en studenten ook enkele inrichtingsvarianten op de Onderwijsboulevard onderzocht.

Fase 1 en 2 samen zijn in Q2 2019 afgerond.

Fase 3: oplossingen testen - wanneer overeenstemming bereikt is over de te testen scenario's en maatregelen voeren we deze uit in de living lab aanpak. Het plaatsen van de tijdelijke verkeersmaatregelen gebeurt door een gecertificeerd bedrijf. Vooraf communiceren we met gebruikers en omgeving over de test, dit maakt onderdeel uit van het communicatietraject tijdens het hele traject.

De testperiode vindt plaats in Q3 en Q4 (de drukke maanden qua verkeer).

Fase 4: evalueren maatregelen - aan het eind van de testperiode bepalen we – samen met de gebruikersgroep - of de maatregelen het gewenste effect hebben, en of en hoe deze tijdelijke situaties een definitieve vorm kunnen krijgen. Voor een definitieve keuze en vormgeving volgt aparte besluitvorming en dient apart budget gevonden te worden.

Begin 2020 ronden we deze fase af.

Er zijn middelen gereserveerd om het Living Lab project uit te voeren - 200.000 euro - , bij het Uitvoeringsprogramma Koersnota (maatregel A.1.1 - Quick wins voor de bereikbaarheid van de stad westzijde - en provinciale subsidie) (betreft investeringspost "kleine fysieke aanpassingen Magistratenlaan, begroting 2019).

5.3) Aanpak Van Berckelstraat

De gemeenteraad heeft eerder al besloten het knelpunt Van Berckelstraat aan te pakken (Raadsbesluit reg.nr. 3800087, Actualisatie Koersnota 2017 reg.nr. 6680239) en vorm te geven als OV- en fiets-as, waarbij doorgaand autoverkeer ontmoedigd wordt. Om te komen tot een doelmatige en verkeersveilige inrichting voeren we de komende tijd onderzoek uit. De bouw op het voormalige GZG-terrein, de ideeën voor het Zuid-Willemspark, de ontwikkeling van de binnenstadsring en de actuele onderhoudsstatus van infrastructurele kunstwerken

(Raadsinformatiebrief reg.nr. 8258990) kleuren de actuele context die wordt meegenomen in het onderzoek. Dit onderzoek wordt uitgevoerd in de vorm van een variantenstudie om te komen tot een voorkeursvariant voor de inrichtingsvorm van de Van Berckelstraat als OV- en fiets-as.

De Van Berckelstraat heeft in de huidige vorm te kampen met verkeersproblemen op het gebied van verkeersdoorstroming en verkeersveiligheid. De huidige hoeveelheden voetgangers, fietsers, autoverkeer en OV-bussen kunnen, met name tijdens de spitsperioden, onvoldoende veilig en comfortabel afgewikkeld worden.

Aanpak studie

Middels een variantenstudie wordt in 2019 toegewerkt naar een voorkeursvariant voor de definitieve inrichtingsvorm. Het belangrijkste doel van de nieuwe inrichtingsvorm is de doorstroming en verkeersveiligheid voor fietsers en OV-bussen bevorderen en het ontmoedigen van doorgaand autoverkeer. Om snel doch gedegen tot resultaten te komen, wordt een gefaseerde aanpak gehanteerd:

In fase één worden de verschillende inrichtingsvarianten verzameld en onderzoeken we welke van deze varianten voldoende doelbereik hebben (lossen ze het probleem op?). Zo “trechteren” we naar kansrijke varianten die worden meegenomen naar de volgende fase.

In fase twee worden deze kansrijke varianten uitgebreider beschouwd op basis van een breder spectrum aan criteria, onder meer de verkeersintensiteiten, de lokale bereikbaarheid van diverse bestemmingen, toegankelijkheid voor hulpdiensten en realisatiekosten. Daarnaast wordt in deze fase ook stakeholders betrokken, bewoners en andere belanghebbenden (onder andere binnenstadpartijen, Fietsersbond en Arriva) om ook hun kennis en ervaring mee te kunnen nemen. Het resultaat van deze fase is maximaal twee voorkeursvarianten voor de definitieve inrichtingsvorm voor de Van Berckelstraat. Afhankelijk van de definitieve resultaten kan ervoor gekozen worden één of twee voorkeursvarianten eerst in de vorm van een ‘living lab’-concept daadwerkelijk op straat te beproeven alvorens definitief te kiezen/uit te voeren. De resultaten uit het living lab worden meegenomen in de definitieve besluitvorming over de inrichtingsvorm Van Berckelstraat.

Zowel in fase één als twee houden we rekening met andere ontwikkelingen in het gebied, met name woningbouw GZG, Zuid-Willemspark en de binnenstadsring (Kanaalboulevard).

Planning en financiering

Fase één hopen we in maart 2019 af te ronden zodat we tot de zomer hebben om de kansrijke varianten verder uit te werken. In zomer worden één of twee voorkeursvarianten gekozen die eventueel in een living lab variant al ingericht worden.

Er zijn middelen gereserveerd voor de studie en de Living Lab inrichting – 170.000 euro - , bij het Uitvoeringsprogramma Koersnota (maatregel A.1.1 - Quick wins voor de bereikbaarheid van de stad westzijde).

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

mr. drs. I.A.M. Woestenberg

drs. J.M.L.N. Mikkers

Bijlagen: -

Ter inzage: -