

Raadsvoorstel

Registratienummer 14465020
Raadsvergadering 31 januari 2023

Onderwerp **Realisatie Kanaalboulevard fase 2 en 3, inclusief Zuid-Willemspark en afkoppelen riool**

Krediet beschikbaar te stellen voor de realisatie van de Binnenstadsring, deel Kanaalboulevard fase 2 en 3.



Voorgesteld besluit

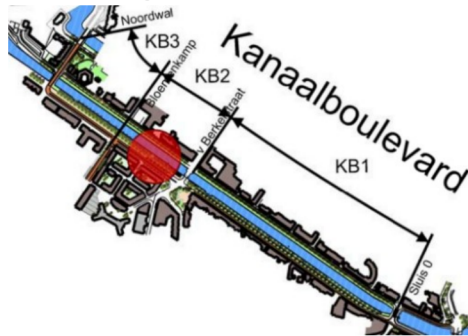
Het college van Burgemeester en Wethouders stelt de gemeenteraad voor het volgende te besluiten:

1. het krediet beschikbaar te stellen voor de realisatie van de Herinrichting Binnenstadsring deel Kanaalboulevard fase 2 en 3 voor een bedrag van € 2.465.000,-;
2. In het kader van de procedure Structuurfonds het project 'Kanaalboulevard deel 2 en 3' over te hevelen van de planstudiefase naar de uitvoeringsfase.



Aanleiding

Realisatie van de Kanaalboulevard fase 2 en 3 is een verdere uitwerking van de opgave de Binnenstad autoluwer en groener te maken en het accent te verleggen van verkeersgebied naar verblijfsgebied.



Na een zorgvuldig participatietraject met bewoners en stakeholders is het definitief ontwerp gereed en wordt met onderliggend voorstel krediet aangevraagd voor de realisatie van het deel Kanaalboulevard fase 2 en 3. Deze herinrichting komt voort vanuit de wens een autoluwere binnenstad te realiseren met meer verblijfskwaliteit en groen. Daarnaast is binnen de Samenwerkingsovereenkomst GZG-Terrein afgesproken dat het college zich inspant om de Zuid-Willemsvaart herin te richten als 30km/u zone.

Hieraan gekoppeld wordt ook de realisatie van het aangrenzende deel van het Zuid-Willemspark meegenomen. Dit is het gebied aan de kanaalzijde tussen Kardinaal van Rossumplein en kruising Citadellaan. Daarnaast benutten we de herinrichting om het hemelwaterriool in het plangebied af te koppelen (werk met werk maken).

Beoogd doel

We willen een binnenstad waar het prettig en gezond wonen en verblijven is, die autoluwer en groener is en waar de bereikbaarheid op een veilige manier gewaarborgd blijft.



De herinrichting van de Binnenstadsring is hierin een prioriteit. Deze herinrichting heeft als doel het doorgaande autoverkeer te verminderen, en de veiligheid en leefbaarheid te verbeteren. Een 30 km/uur inrichting is daarbij het uitgangspunt. Zo gaan we van verkeersgebied naar verblijfskwaliteit. Het functioneren van de 30km/u Binnenstadsring en de verbetering van de leefbaarheid komen volledig tot hun recht wanneer de gehele ring is aangepakt. In aanvulling hierop leidt ook de vergroening en parkachtige inrichting vanuit het Zuid-Willemspark tot een verbetering van de leefomgeving die uitnodigt tot bewegen en ontmoeten.



Relevante besluitgeschiedenis

- 7 juli 2022: Collegebesluit aanvullend budget Kanaalboulevard deel 2 en deel 3, reg nr. 079614033972.
- 18 mei 2021: Via een raadsbesluit beschikbaar stellen van voorbereidingskrediet voor Oranjeboulevard deel 1 en Kanaalboulevard fase 2 en 3. [Reg nr. 10950752](#).
- 11 juli 2017: Vaststelling Inspiratiedocument Zuid-Willemspark, [reg.nr. 6913929](#);
- 20 juli 2016: Besluiten tot het aangaan Samenwerkingsovereenkomst GZG-Terrein Eerste Fase, reg.nr. 5502217;
- In 2014 stelt u het Inrichtingsplan Binnenstadsring vast, reg nr. 3678704;
- In 2013 stelt u het Handboek Binnenstadsring vast, reg nr. 165484;
- In 2011 kiest u voor een Autoluwe Binnenstadsring - reg nr. 11.0187.



Argumenten

1.1 De herinrichting van de Binnenstadsring draagt bij aan de ambities uit het bestuursakkoord

We willen een schone en groene binnenstad die aantrekkelijk is voor bewoners en bezoekers. De binnenstad moet bereikbaar zijn voor bestemmingsverkeer, maar doorgaand verkeer geleiden we om de brede binnenstad heen via de doorstroomassen. Met de herinrichting van de Binnenstadsring werken we aan een schone, veilige en leefbare binnenstad, die voor iedereen bereikbaar is. We gaan van een verkeersgebied naar een gebied met meer verblijfskwaliteit. Dit doen we door verlaging van de maximale snelheid naar 30km/u, minder asfalt, meer groen en meer ruimte voor de fietser en voetganger. Conform het Inrichtingsplan Binnenstadsring en de ambities in het bestuursakkoord vervallen de 15 parkeerplaatsen aan de Kanaalzijde. De ruimte die hierdoor vrij komt wordt onderdeel van het Zuid-Willemspark en ingezet als groen en verblijfsgebied.

Wanneer de gehele herinrichting gereed is leidt dit tot een verlaging van de verkeersintensiteiten op de Binnenstadsring. Samen met de herinrichting van de weg nodigt de aanvullende parkachtige inrichting vanuit Zuid-Willemspark uit tot bewegen, ontmoeten en verblijf aan het water. Dit draagt bij aan een gezondere binnenstad.

De bushalte die momenteel nog voor de Bloemenkamp is gelegen, wordt verplaatst naar de voorzijde van het GZG-terrein. Hiermee biedt het ontwerp ruimte aan de ambitie uit het Bestuursakkoord om de ingang van de parkeergarage Arena op termijn te verplaatsen naar de Binnenstadsring.

1.2 Het definitief ontwerp leidt tot een veilige en groene Kanaalboulevard met een 30 km/u regime

Het definitief ontwerp leidt tot een veilige en groene Kanaalboulevard met een 30 km/u regime. Ten opzichte van de huidige situatie is de ruimte voor autoverkeer drastisch ingeperkt en vervangen door groen en bomen. Er komt ruim 2000m² minder verharding terug. In plaats daarvan wordt groen gerealiseerd. Ook verbeteren we de groei ruimte van de bestaande bomen en maken we brede plantvakken. Hierdoor verandert het karakter van een verkeersfunctie, naar een autoluwere groene ring waarin de leefbaarheid voor de bewoners sterk verbetert. We hebben bij dit definitieve ontwerp



de uitkomsten van het geluid- en trillingrapport, studies naar de kruisingen, de verkeersveiligheidsaudit en de inbreng van bewoners en andere belanghebbenden meegenomen.

Het ontwerp kijkt op onderdelen af van het Handboek en het Inrichtingsplan Binnenstadsring. Zo komt er in verband met trilling- en geluidhinder asfalt in plaats van klinkers vanaf de kruising Tolbrugstraat tot aan de Muntelbrug. Om het remmende effect op de snelheid te waarborgen, passen we smalle rijstroken (minimale breedte), plateaus en as-verschuivingen toe.

Het Handboek schrijft voor dat er geen fysieke snelheidsremmers worden aangebracht. In het ontwerp zijn echter een aantal plateaus opgenomen. Dit is conform de uitdrukkelijke wens van de bewoners om extra in te zetten op snelheidsremming.

Daarnaast is er in het Handboek een vrij-liggend fietspad opgenomen op het deel Tolbrugstraat – Citadellaan. In het ontwerp is gekozen voor fietssuggestiestroken op de rijbaan. De combinatie van dit gemengde karakter en de andere snelheid remmende maatregelen, maakt dat de auto in het ontwerp niet langer dominant is en zijn rijgedrag moet aanpassen aan de aanwezigheid van de fietser. Dit is overigens gebruikelijk voor een 30 km/u weg.

Conform de ambities uit het Handboek en Inrichtingsplan passen we zo min mogelijk verkeerstechniek toe. De nu nog met verkeerslichten geregelde kruising Van Berckelstraat – Zuid-Willemsvaart wordt een rotonde. Dit is een permanente snelheidsremmer die past binnen de gedachte van de herinrichting. De kruising Citadellaan – Zuid-Willemsvaart wordt ook in ongeregelde vorm (zonder verkeerslichten, wel met een voorrangregel) gerealiseerd. Dit kan omdat we de Oliemolensingel afsluiten voor doorgaand autoverkeer. Uit nadere onderzoeken blijkt dat zowel de rotonde als de ongeregelde kruising het openbaar vervoer, auto- en fietsverkeer goed af te kunnen wikkelen.



Fietsers en voetgangers krijgen in de nieuwe situatie een prominente positie. Kanaalboulevard fase 3 wordt voorzien van brede fietsuggestiestroken, formele en informele oversteken en komt er een voetpad op maaiveld bovenlangs het Zuid-Willemspark. Fase 2 (Kardinaal van Rossumplein – Tolbrugstraat) wordt uitgevoerd in klinkers zonder fietsuggestiestroken. Dit deel van de Kanaalboulevard krijgt nog nadrukkelijker het karakter van een verblijfsgebied. De inrichting van een gemengd profiel (fietsers en auto gemengd) draagt er juist toe bij dat het karakter van dit wegvak nog meer komt te liggen op 'verblijven'. Vanwege het afwijkende inrichtingsprincipe ten opzichte van de rest van de Kanaalboulevard krijgt de automobilist een attentieprikkel die positief werkt op het rijgedrag en daarmee de snelheid. Er is op dit wegdeel ook sprake van bushaltes met veel in- en uitstappers.

Vanuit de aanpak van het Zuid-Willemspark wordt het gebied aantrekkelijker gemaakt voor ontmoeting en verblijven. Dat gebeurt door het planten van extra bomen, de aanleg van wandelverbindingen en het realiseren van een aantrekkelijke verblijfsplek aan het water. De inrichting van de weg draagt extra bij aan die aanhechting en toegankelijkheid van het Zuid-Willemspark met de binnenstad.

De combinatie van bovengenoemde maatregelen dwingt de weggebruiker de snelheid te minderen. Dit leidt tot minder doorgaand verkeer en draagt daarmee bij aan een autoluwere binnenstad, op een manier waarbij zowel de leefbaarheid als verkeersveiligheid geborgd is.

1.3 Afsluiting Oliemolensingel voor autoverkeer draagt bij aan de autoluwere binnenstad

De kruising Citadellaan – Zuid-Willemsvaart wordt zodanig vormgegeven dat verkeerslichten achterwege kunnen blijven. Dit is mogelijk omdat we de Oliemolensingel afsluiten voor doorgaand autoverkeer. Deze afsluiting heeft tot gevolg dat het verkeersaanbod vanuit de westelijke tak van de kruising zodanig verminderd, dat de kruising in ongeregelde vorm ook voor het fiets- en busverkeer een goede doorstroming kent. De afsluiting wordt gerealiseerd door ter hoogte van het brugplein geen gemotoriseerd verkeer (exclusief lijnbussen) meer over de Draaibrug richting de Oliemolensingel toe te staan. Het verkeer dat hierdoor niet meer door de Oliemolensingel rijdt, wordt afgewikkeld via de hoofdinfrastructuur.



De afsluiting van de Oliemolensingel wordt met name door de bewoners van dat deel van de Zuid-Willemsvaart zeer positief ontvangen. Op 10 februari 2021 heeft een afvaardiging uit die buurt hierover reeds verzocht bij het [Informereren & Ontmoeten](#). De bewoners ervaren momenteel overlast van geluids- en trillingoverlast door het verkeer dat zich ophoopt in hun straat. Afsluiting van de Oliemolensingel voor doorgaand autoverkeer scheelt veel verkeer op de westelijke tak van de kruising Citadellaan. Verkeer dat nu de Oliemolensingel gebruikt als kortere doorsteek naar de Zuid-Willemsvaart en Citadellaan, wordt in de toekomst via de hoofdas geleid. Afsluiting leidt niet tot noemenswaardige toenames elders op het verkeersnetwerk. Met de afsluiting wordt zodoende een knelpunt opgelost zonder een nieuwe te creëren. De ongeregelde kruising laat vervolgens uitstekende resultaten zien qua afwikkeling verkeer. Dit scheelt veel stilstaand verkeer, beperkt daarmee de overlast voor onze inwoners én bespaart een verkeersregelinstallatie uit. De afsluiting van de Oliemolensingel wordt gerealiseerd overeenkomstig de afsluiting van de Van Berckelstraat door middel van cameratoezicht.

1.4 De verkeersveiligheidsaudit bevestigt de gemaakte keuzes

Het ontwerp is beoordeeld door een onafhankelijke externe partij. Het doel hiervan is om potentiële verkeersveiligheidsknelpunten te identificeren en mogelijke oplossingsrichtingen te verkennen. De audit laat zien dat het ontwerp op hoofdlijnen veilig is en leidt tot een geloofwaardige 30km/u zone. De gedane aanbevelingen en oplossingen zien op minder significante onderdelen van het ontwerp en zijn daar waar mogelijk verwerkt.

2. Uw raad is het bevoegd orgaan

Het project kanaalboulevard fase 2 en 3 maakt onderdeel uit van het project GZG en is opgenomen in het structuurfonds. Naast het beschikbaar stellen van dit deel van het uitvoeringskrediet is ook het nemen van een besluit om het project Kanaalboulevard, onderdeel van het project GZG, van de planstudiefase over te hevelen naar de uitvoeringsfase van het Structuurfonds. U bent hiervoor het bevoegd orgaan.



Kanttekeningen en risico's



1.1 Op onderdelen zijn de stakeholders het niet (geheel) eens met de gemaakte keuzes

Tijdens het participatieproces hebben we meermaals gesproken met de betrokken belanghebbenden groepen. Over het gros van de ontwerpkeuzes zijn we het eens, maar op onderdelen worden er kanttekeningen geplaatst.

De Fietsersbond is niet gelukkig met de keuze om de fiets en auto te mengen. Met name het deel zonder fietsuggestiestrook (tussen het Kardinaal van Rossumplein en Tolbrugstraat) is in hun ogen niet ideaal. Het uitgangspunt voor een 30 km/u weg is echter een gemengd profiel waarbij fiets en auto de ruimte delen. De automobilist moet hierbij zijn rijgedrag aanpassen aan de aanwezigheid van de fietser. Het deel tussen het Kardinaal van Rossumplein en Tolbrugstraat krijgt nadrukkelijk het uiterlijk van een verblijfsgebied. Hierover staat reeds meer beschreven onder argument 1.2.

Arriva en de brandweer benadrukken het belang van een goede doorstroming en hebben op dit punt twijfels bij het ontwerp. Aan de wens van de Brandweer om een onbelemmerde uitrukroute komen we tegemoet door de rand van de middenberm overrijdbaar te maken. Een stilstaand voertuig kan dan worden gepasseerd. Het ontwerp biedt verder binnen het profiel, de bushaltes, fietsstroken en schuine trottoirbanden voldoende mogelijkheden voor het overige verkeer om uit te wijken. Ook de kruisingen en rotondes zijn uitgebreid onderzocht en bieden aan al het verkeer goede doorstroming. Langere verliestijden voor Arriva zijn zodoende niet aan de orde.

1.2 Het ontwerp gaat ten koste van tenminste 2, mogelijk 3, bestaande bomen

Conform het bomenbeleidsplan is gepoogd een ontwerp op te stellen waarbij alle bestaande bomen behouden blijven. Met zekerheid stellen we vast dat dit voor twee bomen niet gaat lukken. Dit zijn twee bomen op het Kardinaal van Rossumplein. De nu nog met verkeerslichten geregelde kruising Van Berckelstraat - Kardinaal van Rossumplein - Zuid-Willemsvaart wordt vervangen door een rotonde. De rotonde past uitstekend binnen de herinrichtingsgedachte. De rotonde is zeer compact, hierdoor ontstaat aanzienlijk meer ruimte voor groen/bomen en minder verharding.



De derde boom die (waarschijnlijk) niet te behouden is, staat voor het GZG aan de kanaalzijde. Bij de uitwerking van het ontwerp naar een civieltechnisch bestek wordt nader bekeken of de boom daadwerkelijk gerooid moet worden of toch behouden kan blijven. Indien de boom wordt gerooid, wordt deze gecompenseerd, net zoals de andere twee bomen. Aanvullend zijn in het ontwerp nog andere compensatieplichten meegenomen. Vanuit het verleden moeten er nog 10 bomen worden gecompenseerd in het plangebied. In de nieuwe heringerichte situatie worden er minimaal 25 bomen toegevoegd.

Stichting Boom & Bosch, de Bossche Milieu Groep en de Bewonersvereniging Leefbare Binnenstad hebben allen aangegeven ernstige bezwaren te hebben tegen het kappen van bestaande bomen.

Financiën

De totale kosten voor de realisatie van het Kanaalboulevard deel 2 en 3 (inclusief parkdeel Zuid-Willemspark) worden geraamd op een totaalbedrag van € 4.093.000. Dit raadsvoorstel betreft de kredietaanvraag voor het deel van de herinrichting kanaalboulevard deel 2 en 3 ad. € 2.465.000. Het overige deel van de realisatiekosten ad. € 1.628.000 (Zuid-Willemspark, de afsluiting van de Oliemolensingel en afkoppeling van het riool) wordt gedekt vanuit de beschikbare investeringsposten voorzien binnen de begroting 2023 en eerdere jaren.

Binnenstadsring, deel Kanaalboulevard deel 2 en 3

De raming van de Kanaalboulevard deel 2 en 3 is € 3.563.000 en wordt gedekt door een bijdrage uit het Structuurfonds van € 2.465.000, Investeringskrediet Duurzaamheid € 50.000 en Investeringskrediet Afkoppelen Hemelwater bij herinrichting € 1.048.000.



Realisatie van de Kanaalboulevard deel 2 en 3, is onderdeel van het project Gasthuiskwartier. Dit project is opgenomen in het gedekte deel van het structuurfonds. In de totale verdeling van het project GZG ad € 10,0 miljoen is een bedrag van 2,8 miljoen opgenomen voor de herinrichting van de kanaalboulevard fase 2 en 3. Het nu aan te vragen uitvoeringskrediet voor de kanaalboulevard fase 2 en 3 van € 2.465.000 en past binnen het restantbedrag van € 2,65 miljoen. Een voorbereidingskrediet van € 150.000 voor uitwerking van het ontwerp is eerder door uw raad beschikbaar gesteld. Verder is voor dit project een bedrag van € 62.500 besteed aan de verplaatsing van kabels en leidingen aan de voorzijde van het GZG-terrein in verband met de oplevering van de woningen. Dit bedrag is voorgefinancierd uit het restantkrediet van de Oranjoboulevard (collegebesluit 12 juli 2022 regnr. 14033972) en is in deze kredietaanvraag opgenomen.

De kosten voor afsluiting van de Oliemolensingel worden geraamd op een bedrag van € 50.000 en worden gedekt vanuit de investeringspost duurzaamheid, deel mobiliteit. De verwachte jaarlijkse beheer- en exploitatiekosten ad € 15.000 worden afgedekt vanuit de beschikbare jaarlijkse exploitatiemiddelen mobiliteit.

Bij de herinrichting van de Kanaalboulevard fase 2 en 3 wordt daar waar mogelijk verharding gereduceerd en hemelwater afgekoppeld van het gemengd rioolstelsel. Dit sluit aan bij de ambities zoals opgenomen in het vastgestelde raadsvoorstel 'Plan Water en Riolerings' (raadsbesluit 4 oktober 2022, regnr. 14091645). De kosten hiervoor worden geraamd op totaal € 1.048.000. Dekking is voorzien binnen de investeringspost 'Afkoppelen hemelwater bij herinrichting'.

Zuid-Willemspark, parkdeel

De kosten voor de parkaanleg ten behoeve van Zuid-Willemspark bedragen € 530.000. Dekking is voorzien vanuit de investeringsmiddelen gekoppeld aan het programma Zuid-Willemspark. Het betreffen de investeringsposten Zuid-Willemspark (€ 398.000), bomenplan (€ 75.000) en inrichtingsprojecten openbare ruimte (€ 57.000).



Duurzaamheid



De herinrichting Binnenstadsring valt onder ambitie 4 van de Nota Duurzaamheid, te weten Duurzame mobiliteit. De ambities van dit project komen overeen met die van de Nota Duurzaamheid. Met de herinrichting ambiëren we een schone, veilige en leefbare binnenstad, die voor iedereen bereikbaar is. We gaan van een verkeersgebied naar een gebied met meer verblijfskwaliteit. Met meer groen en minder asfalt. Met 30km/u en minder verkeer. Dit draagt bij aan een gezondere binnenstad.



Participatie en communicatie

Participatie van zowel bewoners als stakeholders is een belangrijk onderdeel van het ontwerpproces van de Binnenstadsring en het Zuid-Willemspark. Met het Handboek en Inrichtingsplan Binnenstadsring als uitgangspunt hebben er bijeenkomsten en overleggen plaatsgevonden met bewoners en ondernemers uit het plangebied. Alle bijeenkomsten (zowel digitaal als fysiek) zijn zeer goed bezocht. Bij deze bijeenkomsten ontvingen we telkens tussen de 40 en 100 betrokken Bosschenaren. Tijdens deze bijeenkomsten hebben bewoners aandachtspunten, wensen en ideeën naar voren gebracht. We hebben een goed beeld van de belangen en wensen die er spelen.

Ook hebben we gedurende het ontwerpproces meermaals gesproken met belanghebbende groepen. Dit zijn Arriva, Stichting Boom & Bosch, Bewonersvereniging Leefbare Binnenstad, de Bossche Milieu Groep, de Fietsersbond, het Gehandicaptenplatform, Hartje 's-Hertogenbosch en de hulpdiensten. Zij hebben net als de bewoners hun belangen, kanttekeningen, wensen en ideeën kenbaar gemaakt.

Alle verkregen input hebben we in het ontwerpproces afgewogen en daar waar mogelijk ingepast. Dit heeft geleid tot onderliggend ontwerp. Een ontwerp dat in balans is met de gemeentelijke ambities, de kaders uit het Handboek en Inrichtingsplan en de opgehaalde input van belanghebbenden.



's-Hertogenbosch

Het definitief ontwerp is op 11 oktober aan de omwonenden van het plangebied gepresenteerd. De overgrote meerderheid van de aanwezigen was positief en enthousiast over het ontwerp.

Planning

In 2023 wordt het ontwerp nader uitgewerkt in een technisch bestek en aanbesteed, zodat in kwartaal 1 van 2024 de realisatie kan plaatsvinden.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van 's-Hertogenbosch,

De gemeentesecretaris,

drs. B. van der Ploeg

De burgemeester,

drs. J.M.L.N. Mikkers

Bijlagen



1. Ontwerp Kanaalboulevard deel 2 en 3, inclusief inrichting Zuid-Willemspark
2. Nadere toelichting ten aanzien van de kruising Kardinaal van Rossumplein en inrichting van het wegdeel Tolbrugstraat – Citadellaan

Registratienummer

14465020

Bevoegdheid raad

budgettair

www.s-hertogenbosch.nl
Correspondentie-adres: Postbus
12345
5200 GZ 's-Hertogenbosch
KvK nr 17278704



's-Hertogenbosch

Portefeuillehouder
Commissie
Sector/Afdeling
Inlichtingen

R.A.P Geers
Omgeving: 17 januari 2023
SO/SO/PROGRAMMAS & PROJECTEN
M. van de Ven van de
martijn.vandeven@s-hertogenbosch.nl

www.s-hertogenbosch.nl
Correspondentie-adres: Postbus
12345
5200 GZ 's-Hertogenbosch
KvK nr 17278704



Besluit van de raad

Registratienummer 14465020

Raadsvergadering 31 januari 2023

Onderwerp Realisatie Kanaalboulevard fase 2 en 3, inclusief Zuid-Willemspark en afkoppelen riool

De gemeenteraad van 's-Hertogenbosch,
gezien het voorstel van college van : 6 december 2022

besluit:

1. het krediet beschikbaar te stellen voor de realisatie van de Herinrichting Binnenstadsring deel Kanaalboulevard fase 2 en 3 voor een bedrag van € 2.465.000,-;
2. In het kader van de procedure Structuurfonds het project 'Kanaalboulevard deel 2 en 3' over te hevelen van de planstudiefase naar de uitvoeringsfase.

Aldus besloten in de openbare vergadering van de gemeenteraad van 's-Hertogenbosch van datum 31 januari 2023

De gemeenteraad van 's-Hertogenbosch,



's-Hertogenbosch

De Griffier,

drs. W.G. Amesz

De voorzitter,

drs. J.M.L.N. Mikkers

www.s-hertogenbosch.nl
Correspondentie-adres: Postbus
12345
5200 GZ 's-Hertogenbosch
KvK nr 17278704

