

Resultaten Inspraak Herinrichting Wilhelmina- en Willemsplein.

**Bijlage 1 bij raadsvoorstel “Herinrichting Wilhelmina- en Willemsplein”
28 februari 2012 reg. Nr. 12.0026**

Resultaten Inspraak Herinrichting Wilhelmina- en Willemsplein.

1. Inleiding

Ingevolge de gemeentelijke Inspraakverordening is voor het conceptplan voor een nieuwe infrastructuur voor het Wilhelmina- en Willemsplein (in de volksmond bekend als "Heetmanplein") een inspraakprocedure gevolgd. Met ingang van 26 september 2011 heeft het conceptplan gedurende zes weken voor een ieder ter inzage gelegen, met de mogelijkheid om binnen die periode op het plan te reageren. Daarnaast is op 10 oktober 2011 een openbare inspraakavond gehouden. Tijdens deze avond is het plan toegelicht en bestond de mogelijkheid om mondeling op het plan te reageren. Het verslag van de inspraakavond is te vinden in bijlage 1 van deze nota.

In paragraaf 2 van deze nota wordt kort ingegaan op de aanleiding en het doorlopen plan- en besluitvormingsproces. In paragraaf 3 worden de hoofdlijnen van de inspraakreacties kort beschreven en van een reactie voorzien. De inspraakreacties zelf worden uitgebreid in paragraaf 4 beschreven en van een reactie voorzien. Dat een inspraakreactie samengevat is weergegeven, betekent niet dat die onderdelen van de reactie die niet expliciet worden genoemd, niet bij de beoordeling zouden zijn betrokken. De inspraakreactie is in zijn geheel beoordeeld.

Het conceptplan dat ter inzage heeft gelegen, is naar aanleiding van ingediende zienswijzen op een aantal punten aangepast. De belangrijkste wijzigingen worden in paragraaf 5 kort beschreven.

2. Korte toelichting op het proces

Na de openstelling van de nieuwe Randweg neemt de hoeveelheid autoverkeer op het Wilhelmina- en Willemsplein af. Na het doortrekken van de parallelweg richting Zandzuigersstraat (gereed eind 2014) en op langere termijn het herinrichten van de binnenstadsring binnen een 30 km/uur regime zal dit nog verder afnemen. Dit biedt kansen om het plein opnieuw in te richten. Het project is in die zin, net als de aanpassing van de Vughterweg, nog een onderdeel van het totaalproject Randweg.

Voor het project is, naast ca. 2,5 miljoen euro uit eigen middelen ook 2,5 miljoen euro provinciale subsidie beschikbaar. Deze is nadrukkelijk bestemd voor aanpassing van de infrastructuur. Aan de beschikbaarheid van deze subsidie is een tijdslimiet verbonden. Er is daarom gekozen voor een gefaseerde of gelaagde aanpak voor het Willems- en Wilhelminaplein. Allereerst wordt de infrastructuur aangepast, waarbij een goede doorstroming van alle verkeersmodaliteiten gewaarborgd blijft, uitwerking wordt gegeven aan de ambities vanuit de Koersnota Hoofdinfrastructuur en waardoor ruimte ontstaat voor andere, toekomstige ontwikkelingen als vestingwerken en groen. In een later op te starten tweede fase kan de concrete invulling van deze ontwikkelingen onderzocht worden. Uiteraard zijn deze fasen niet los van elkaar te zien, maar kunnen wel achtereenvolgens uitgewerkt en uitgevoerd worden.

Het college heeft op 4 juli 2011 een ontwerprapport vrijgegeven voor communicatie en inspraak. Hierin is het ontwerpproces en een aantal mogelijke "modellen" beschreven. Het college heeft hierbij haar voorkeur voor model A uitgesproken. Dit model gaat uit van 2 T-kruisingen en behoud van de Vughterbrug en Willemsbrug. Het ontwerprapport is met een raadsinformatie-brief aan alle raadsleden toegestuurd.

Met ingang van 26 september 2011 heeft het ontwerprapport gedurende zes weken voor een ieder ter inzage gelegen, met de mogelijkheid om binnen die periode op het plan te reageren. Daarnaast is op

10 oktober 2011 een openbare inspraakavond gehouden. Tijdens deze avond is het ontwerp rapport toegelicht en bestond de mogelijkheid om mondeling hierop te reageren.

Er zijn 12 schriftelijke zienswijzen ontvangen, die voorzien van commentaar zijn opgenomen in een nota van zienswijzen "Resultaten inspraak Wilhelmina- en Willemsplein". Naar aanleiding van deze zienswijzen is het ontwerp rapport op een aantal punten aangepast.

3. Hoofdpijnen inspraakreacties

In de ingediende zienswijzen zijn enkele belangrijke hoofdpijnen te onderscheiden, die in meerdere reacties herkenbaar zijn. Dit betreft :

- de ambitie die volgens een aantal insprekers uit het plan spreekt;
- de achterliggende visie op het faciliteren van de verschillende verkeersmodaliteiten (auto, openbaar vervoer, fietser en voetganger) en de onderlinge prioriteiten tussen deze modaliteiten;
- het ontwerpen voor 50 km/uur of 30 km/uur;
- het al dan niet toepassen van rotondes
- de cijfermatige onderbouwing van de huidige en verwachte verkeersstromen.

Ambitie

In meerdere zienswijzen geven de indieners aan dat het voorkeursmodel A te veel op het autoverkeer is gericht. Er zit nog "te veel asfalt" in het plan, te weinig ruimtelijke kwaliteit en toekomstwaarde, te weinig ruimte voor groen en vestingwerken. Er worden alternatieve modellen voorgesteld (C en D) die het gemotoriseerd verkeer nog meer van het Wilhelminaplein afhouden en uitgaan van de aanleg van één of meerdere nieuwe bruggen. Van het feit dat dit meer tijd en geld kost (o.a. door nieuwe bruggen) zijn de indieners zich bewust, en voorgesteld wordt deze tijd ook te nemen en extra middelen te zoeken.

In het doorlopen ontwerpproces, zoals in het conceptrapport beschreven, zijn verschillende modellen vergeleken. Een belangrijk criterium hierbij was het beschikbare budget (en de beperkingen hiervan). In het collegevoorstel van 5 juli 2011 en de daarbij behorende raadsinformatiebrief is aangegeven dat voor het project een krediet beschikbaar is van € 4.969.000,- met een provinciale bijdrage van € 2.484.500,- (50%). Bij de toekenning van deze bijdrage is als voorwaarde opgenomen dat het deelproject uiterlijk 1 december 2012 gereed en verantwoord dient te zijn. (Gezien de complexe opgave en de lange voorbereidingstijd zal deze einddatum van indiening van de einddeclaratie niet gehaald worden, en dient uitstel van 2 jaar te worden aangevraagd bij de provincie).

De aanleg van een (complexe) nieuwe brug is voorwaarde voor het door de indieners gewenste hogere ambitieniveau of alternatief model. De aanleg van een dergelijke brug maakt het plan miljoenen duurder en de uitwerking ervan kost veel tijd, waardoor de provinciale bijdrage vervalst. Het is niet reëel om er van uit te gaan dat binnen enkele jaren extra krediet vrij kan worden gemaakt voor de aanleg van deze nieuwe infrastructuur, ook niet via landelijke of Europese subsidies. Aanpak van het plein wordt daarmee op de lange baan geschoven.

Voorgesteld wordt om nu door te kiezen, en in te zetten op een flinke kwaliteitsverbetering voor het plein binnen de middelen die ons nu ter beschikking staan.

De verschillende verkeersmodaliteiten

In meerdere zienswijzen wordt aangegeven dat het gepresenteerde voorkeursmodel teveel op de facilitering van het autoverkeer is gericht. Het openbaar vervoer, de fietsers en de voetgangers komen te weinig aan bod in het plan. In sommige zienswijzen wordt voorgesteld om toch één of twee rotondes aan te leggen op het plein.

Alvorens hier nader op in te gaan, is het goed nog eens de kaders aan te geven zoals die in de Koersnota Hoofdinfrastructuur zijn aangegeven.

De ambitie vanuit de Koersnota is om het gebruik van zowel de fiets als het openbaar vervoer te laten stijgen:

- de interne verplaatsingen per fiets van 33% nu naar 44% in 2020. De manier waarop is uitgewerkt in het beleidsplan Lekker Fietsen. In Lekker Fietsen is de route Vughterweg-Vughterstraat aangegeven als onderdeel van het sternetwerk, de hoogste prioriteit.

- de interne verplaatsingen openbaar vervoer van 4% nu naar 6% en de externe verplaatsingen van 12% nu naar 16% in 2020. De belangrijkste ov-routes die over het Wilhelmina- en Willemsplein gaan zijn de Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) route Noordoost Brabant vanuit Uden richting 's-Hertogenbosch (via Koningsweg-Parklaan) en de transferiumbus (Vlijmenseweg-Vughterstraat/Parklaan).

Voor beide vervoerwijzen is het belangrijk de doorstroming te optimaliseren waarbij de belangrijkste OV- en fietsverbindingen prioriteit krijgen in die doorstroming. Voor de fiets is dit de noord-zuidroute Vughterweg-Vughterstraat v.v. (sternetwerk vanuit nota Lekker Fietsen) en voor het openbaar vervoer de HOV route via de Koningsweg-Parklaan. *Dit is één van de belangrijke wijzigingen in het ontwerp rapport.*

In de huidige situatie is het plein voor de voetganger lastig oversteekbaar. Dit moet verbeterd worden. Extra aandacht gaat hierbij uit naar de belangrijke looproute tussen Paleiskwartier en Vughterstraat/Binnenstad (via de Ponte Palazzo en oversteek Koningsweg). Deze route wordt daarom meegenomen bij de prioritering in de verkeerslichtenregeling. In de uitwerking en materialisering van het plan wordt deze route ook extra benadrukt.

De bereikbaarheid van de binnenstad voor het centrumgebonden autoverkeer kan hiermee nog steeds gegarandeerd worden. Het wordt hiermee wel minder aantrekkelijk voor doorgaand verkeer om gebruik te maken van de binnenstadsring (doelstelling vanuit het project Binnenstadsring). Daarmee wordt de bereikbaarheid van en de leefbaarheid in de binnenstad verder verbeterd.

Van 50 km/uur naar 30 km/uur

In de aanpak voor het Wilhelmina- en Willemsplein zit een bepaalde fasering waarbij andere projecten van invloed zijn:

Ten eerste is de realisatie van de Parallelweg 2de fase van belang voor het creëren van een alternatieve doorgaande route voor het noord-zuidverkeer. Na realisatie van de Parallelweg 2de fase (naar verwachting gereed eind 2014) neemt dit verkeer via het Wilhelmina- en Willemsplein af. Ten tweede is het project Binnenstadsring van belang. De gemeenteraad heeft in mei 2011 besloten dat de volledige binnenstadsring in een 30 km/uur regiem wordt uitgevoerd, om de bereikbaarheid van de binnenstad te verbeteren door het doorgaande verkeer van de binnenstadsring te weren. De wijze waarop dit gaat worden uitgevoerd, is nog niet duidelijk. Er wordt gewerkt met allerlei externe partijen aan een plan hiervoor. Het doel is om over 10 jaar de volledige binnenstadsring te hebben ondergebracht in een 30 km/uur regime.

Het Wilhelmina- en Willemsplein vormt één van de hoekpunten van de binnenstadsring en is daarmee een belangrijke locatie als het gaat om de bereikbaarheid van de binnenstad. De effecten van het invoeren van 30 km/uur worden met name verwacht op de 3 flanken van de binnenstad. De hoekpunten dienen met name om deze flanken te kunnen bereiken en zijn daarom erg belangrijk om de bereikbaarheid van de binnenstad te garanderen en de ambities vanuit de Koersnota Hoofdinfrastructuur waar te maken.

Het gekozen model voor het Wilhelmina- en Willemsplein dient in de verschillende fases van de ontwikkeling van de binnenstad en haar omgeving optimaal te functioneren. Daarom wordt er rekening gehouden met de korte termijn (zonder Parallelweg 2de fase en 30 km/uur regiem) waarbij er meer verkeer gebruik maakt van het Wilhelmina- en Willemsplein dan in de eindsituatie. Op de korte termijn kan, door prioritering in de verkeerslichten, wel uitwerking gegeven worden aan de ambitie voor openbaar vervoer en langzaam verkeer.

Rotondes

In een aantal zienswijzen wordt een pleidooi gehouden voor het toepassen van één of twee rotondes op het plein. In het ontwerprapport is aangegeven waarom het toepassen van rotondes niet wenselijk is.

Uit capaciteitsberekeningen met een dynamisch verkeersmodel is gebleken dat het toepassen van rotondes niet wenselijk is. Dit komt omdat op het Wilhelmina- en Willemsplein ook in de toekomst nog een substantieel aanbod van verkeer verwerkt moet worden. Niet alleen het noodzakelijke autoverkeer, maar tevens het fietsverkeer (bv. sternetwerk Vught-'s-Hertogenbosch), openbaar vervoer (bv. HOV route Noordoost Brabant) en voetgangers (bv. Ponte Palazzo). Al deze verkeersstromen kruisen elkaar, waardoor één of meerdere rotonde(s) geen garantie geven voor een goede verkeersafwikkeling.

Tevens kan bij rotondes het verkeersaanbod niet "gestuurd" kan worden. Als, bijvoorbeeld, in de avondspits het grootste deel van het verkeer de route Parklaan-Vughterweg volgt ("drie-kwart rond), komt het verkeer vanaf het Willemsplein er nauwelijks tussen. Hier kunnen dan opstoppingen ontstaan. Indien ook het fietsverkeer in de voorrangregeling op de rotonde wordt opgenomen, neemt de capaciteit nog verder af. Om dit alsnog soepel te laten verlopen zijn dus toch verkeerslichten nodig of ingewikkelde turborotondes met meerdere rijstroken. Deze nemen over het algemeen nog meer ruimte in dan een normaal kruispunt of T-aansluiting met verkeerslichten. Alle mogelijke verkeersmodellen met rotondes zijn dus niet verder uitgewerkt.

Cijfermatige onderbouwing

Voor het bepalen van de juiste oplossing is gebruik gemaakt van dynamische verkeersmodellen op een aantal detailniveaus. Deze modellen geven weer hoeveel verkeer er gebruik maakt van het Wilhelmina- en Willemsplein en in hoeverre het verkeer dan ook doorstroomt.

Voor de basis is gebruik gemaakt van het Verkeersmodel GGA regio 's-Hertogenbosch. Dit verkeersmodel is opgesteld in samenwerking met 10 omliggende gemeenten, Rijkswaterstaat en provincie Noord-Brabant ter ondersteuning van het regionale verkeers- en vervoersbeleid. Het verkeersmodel is vastgesteld door het bestuurlijk overleg van de GGA-regio 's-Hertogenbosch. Dit verkeersmodel gaat uit van de huidige situatie, maar voorspelt de situatie in 2020. Hierbij is onderscheid gemaakt in fietsers, autoverkeer, vrachtwagens of bussen. Tevens wordt uitgegaan van een aantal autonome ontwikkelingen in 2020, zoals de realisatie van:

- De Parallelweg 2^{de} fase tot aan Zandzuigerstraat.
- De parkeergarage Hekellaan.
- Het GZG terrein inclusief parkeervoorzieningen.
- De gebieden Paleiskwartier en Willemspoort.
- Overige ontwikkelingslocaties binnen 's-Hertogenbosch, zoals bv. Kop v/h Zand en De Groote Wielen.
- Ontwikkelingslocaties in omliggende gemeenten, zoals bv. Vught-noord.

Aangezien de realisatie van het 30 km/uur regiem op de binnenstadsring in de komende 10 jaar gerealiseerd is, wordt voor de korte termijn uitgegaan van 50 km/uur en voor de lange termijn van 30 km/uur.

Op basis van het Verkeersmodel GGA regio 's-Hertogenbosch is eveneens gebruik gemaakt van gedetailleerdere (dynamische) modellen. Met behulp van deze modellen is de verkeersafwikkeling van de verschillende varianten getoetst. Op basis van realistische ontwerpen en het gedrag van individuele verkeersdeelnemers (auto- en vrachtverkeer, bussen, fietsers en voetgangers) zijn simulaties uitgevoerd waarmee beoordeeld is in hoeverre de modellen in werkelijkheid ook functioneren.

In onderstaande figuur zijn de verkeersgegevens (motorvoertuigen per etmaal) aangegeven voor het voorgestelde model A, waarbij onderscheid is gemaakt in de situatie 2009/2010 en 2020. Vanwege de eerder genoemde fasering, is in onderstaande figuur voor 2020 de marge aangegeven zonder en met de uitvoering van de binnenstadsring in een 30 km/uur regiem.

Etmaalintensiteiten huidige situatie en model A

Wegvak	2009/2010	2020 (met binnenstadsring 50 km/uur)	2020 (met binnenstadsring 30 km/uur)
Koningsweg	18.000	13.000	7.000
Vlijmenseweg	19.000	13.000	8.000
Vughterweg	29.000*	14.000	8.000
Parklaan	16.000	17.000	8.000

* Bij een telling in 2011 is gebleken dat dit aantal is afgenomen tot 16.000 mvt/etmaal door de realisatie van de Randweg.

In onderstaande tabel zijn eveneens de modelresultaten opgenomen van de overige modellen opgenomen.

Etmaalintensiteiten verschillende modellen 2020 (met binnenstadsring 50 km/uur)

Wegvak	A	B	C	D
Koningsweg	13.000	13.000	13.000	14.000
Vlijmenseweg	13.000	15.000	16.000	15.000
Vughterweg	14.000	14.000	14.000	13.000
Parklaan	17.000	20.000	20.000	17.000

Computersimulaties geven aan dat model A en B qua verkeersafwikkeling gelijkwaardig zijn. In model B scoort de auto iets beter, maar zijn de wachttijden voor OV en fiets juist wat langer. Verkeerskundig heeft 1 kruispunt (model B) de voorkeur (makkelijker te regelen, logica in structuur). Model B vraagt echter wel om een nieuwe brug met bijbehorende kosten.

Model C is afgefallen omdat de verkeersafwikkeling onvoldoende kan worden gewaarborgd. De grootste verkeersstromen over het plein zijn Oost-West en vv en Noord-Zuid en vv. Alle stromen komen samen op de nieuwe brug tussen beide kruispunten. De korte afstand tussen deze kruispunten en de beperkte ruimte op de brug maakt dat de (kruisende) verkeersbeweging hier niet goed kunnen worden afgewikkeld. Dit maakt dat het stuk tussen beide kruispunten voorzien moet worden van veel rijstroken om de doorstroming voor autoverkeer en bussen te garanderen.

Model D kent wel een goede verkeersafwikkeling. De lange, nieuwe brug is echter zeer kostbaar. Daarnaast komt het verkeer richting de Parklaan erg dicht langs de bestaande bebouwing

4. Inspraakreacties

Schriftelijke inspraakreacties:

In deze paragraaf worden de kernvragen uit de verschillende inspraakreacties beschreven en voorzien van een commentaar. Om herhaling te voorkomen wordt bij sommige commentaren verwezen naar een andere inspraakreactie of het algemene commentaar in paragraaf 3.

Reactie a, b, c: ingekomen inspraakreacties

Commentaar: gemeentelijk commentaar

1. Dhr. J.M. Schults, Willem van Oranjelaan - 's-Hertogenbosch

Reactie a:

Inspreker heeft de indruk dat onvoldoende rekening is gehouden met ontwikkelingen in de omgeving die van invloed zijn op het verkeersaanbod op en naar het Wilhelmina- en Willemsplein. Is in de verkeersberekeningen rekening gehouden met de ontwikkelingen in het Paleiskwartier, Willemspoort, Zuidwal, Vught Noord, de werkzaamheden aan de N65 en het sluiten van de spoorwegovergang Loonsebaan?

Commentaar:

De ruimtelijke ontwikkelingen, Paleiskwartier, Willemspoort, Zuidwal, Vught Noord en de afsluiting van de spoorwegovergang van de Loonse baan zijn opgenomen in het gebruikte verkeersmodel. De werkzaamheden aan de N65 betreffen een tijdelijke situatie. In de gebruikte verkeersmodellen wordt alleen met een eindsituatie (2020) gerekend. Hiermee is dus geen rekening gehouden.

Reactie b:

Inspreker vindt het opmerkelijk dat vele vragen over de totale inrichting van het plein onbeantwoord blijven. Er wordt o.a. gewezen op de plannen voor een windmolen en het verplaatsen van de loopsteiger onder Willemsbrug

Commentaar:

In het conceptrapport is nadrukkelijk aangegeven dat het om een gelaagd plan en gefaseerde aanpak gaat. Allereerst wordt de infrastructuur aangepast en ruimte gemaakt voor andere ontwikkelingen. Pas in een tweede fase worden deze ontwikkelingen verder uitgewerkt. Hoewel in het rapport al wel een mogelijke inrichting wordt geschetst, is dit in deze fase nog geen onderdeel van het besluit. Over een windmolen, onderdelen van de vestingwerken of andere inrichtingszaken buiten de infrastructuur, worden in deze fase nog geen besluiten genomen.

Reactie c:

Inspreker vindt dat er ten zuiden van de Vugtherbrug een gevaarlijke oversteek ontstaat voor fietsers en voetgangers. Hij pleit voor de plaatsing van stoplichten.

Commentaar:

Conform het ontwerp voor de Vugtherweg gaat deze oversteek drastisch veranderen. Ter plekke van deze oversteek wordt de weg omgevormd van 2x2 rijbanen naar 2x1 rijbaan met een voldoende breed middeneiland. Verder zullen de verkeersintensiteiten flink afnemen. In deze situatie zijn verkeerslichten niet nodig.

2. J.G.W. Verlouw en M.C.M. Reitsma, Vugtherstraat - 's-Hertogenbosch

Reactie a:

Inspreker vindt dat het in het voorkeursmodel te veel prioriteit is gegeven aan de verkeersafwikkeling ("asfalt") en daardoor de leefbaarheid en een mooi stadsgezicht uit het oog dreigt te verliezen.

Commentaar:

Zoals in de algemene reactie (paragraaf 3) is aangegeven speelt de bereikbaarheid van de binnenstad een belangrijke rol op het Wilhelmina- en Willemsplein. Het gepresenteerde voorkeursmodel is een sterk vereenvoudigde verkeersknoop en een flinke vermindering van de hoeveelheid "asfalt" op het plein. Uitgaande van het beschikbaar budget en behoud van beide bruggen voldoet het gepresenteerde model A (met verbeteringen voor fietsers en openbaar vervoer) het beste aan de eisen t.a.v. doorstroming en bereikbaarheid én maakt het ruimte vrij voor ontwikkelingen op het gebied van vestingwerken, groen en leefbaarheid.

Reactie b:

Inspreker pleit voor model C of een variant daarop, dat volgens de inspreker te snel is afgeserveerd. Met dit model ontstaat er veel meer ruimte voor de ontwikkeling van een aantrekkelijk plein met veel groen.

Commentaar:

Het Wilhelmina- en Willemsplein is en blijft voor alle verkeersmodaliteiten (auto, openbaar vervoer, fiets en voetganger) een belangrijk verkeersknooppunt aan de rand van de binnenstad. Voor een goede verwerking en prioritering van het verkeer (ook al neemt het autoverkeer in hoeveelheid af) is voldoende capaciteit nodig. Model C gaat uit van twee kruispunten die relatief bij elkaar liggen en elkaar dus beïnvloeden. Computermodellen hebben aangetoond dat de kans aanzienlijk is dat verkeer hier in spits vast gaat lopen (wat de leefbaarheid overigens ook niet ten goede komt). Daarnaast is het een erg dure variant, waarvoor geen geld beschikbaar is (zie ook paragraaf 3).

3. Bewoners Vugterstraat e.o.**Reactie a:**

Insprekers vinden dat het in het voorkeursmodel A het verkeer te dominant blijft op het plein. De extra ruimte die ontstaat is versnipperd en levert daardoor nauwelijks een bijdrage aan de kwaliteit en kwantiteit van de verblijfsruimte. Er is weinig samenhang van openbare ruimte.

Commentaar:

Voor het commentaar op deze reactie wordt verwezen naar 2a.

Reactie b:

De verkeersroute oost-west is erg omslachtig.

Commentaar:

In de modellen B en C is de oost-west route inderdaad meer 'rechtsreeks' en in model B zelfs met slechts 1 i.p.v. 2 te passeren kruisingen. Er zijn echter andere afwegingen die pleiten voor model A. Dit is in paragraaf 3 reeds beschreven. Met name het uitgangspunt van behoud van de beide bruggen bepaalt de ligging van de oost-west route.

Reactie c:

De groene barrières op het plein verpesten het uitzicht op het omliggend (groene) landschap.

Commentaar:

Het idee van de groene wallen is slechts een idee uit de "toekomst-schets". Het geeft aan hoe het beeld van de vestingstad en het verschil tussen "binnen" en "buiten" versterkt kan worden. In deze fase wordt echter nog niets besloten over de inrichting van dit gebied. De gemaakte opmerking zal meegenomen worden in de (later op te starten) tweede fase van de herinrichting van het plein.

Reactie d:

Een alternatief plan wordt voorgesteld, dat qua verkeersstructuur lijkt op model C. Indien voor dat plan nu geen geld is, wordt voorgesteld fondsen te werven en op dit moment geen geld uit te geven voor zaken die een werkelijke kwaliteitsverbetering in de weg staan.

Commentaar:

Voor het commentaar op deze reactie wordt verwezen naar paragraaf 3 van deze nota.

4. M. Wagebuur, Postelstraat - 's-Hertogenbosch**Reactie a:**

Volgens inspreker lijkt het voorkeursmodel uit te gaan van een veel hogere verkeersdruk dan op deze plaats nu en in de toekomst wenselijk is. Door de enorme lange opstelstroken lijken de wegen meer op doorstroomwegen dan op wijktoegangswegen. Vooral op de bruggen zijn er extra rijstroken. Dit kan minder, ten gunste van het historisch beeld van de bruggen en meer ruimte voor voetganger en fietser.

Commentaar:

Zoals aangegeven in paragraaf 3 wordt rekening gehouden met 2 fases: de korte termijn waarbij er nog geen substantiële afname van verkeer is a.g.v. het herinrichten van de binnenstadsring en de lange termijn waarbij deze afname er wel is. Dit conceptplan houdt rekening met de eerste fase, waarbij de bereikbaarheid en leefbaarheid gegarandeerd moet zijn. In deze fase zijn alle toevoerwegen naar het Wilhelmina- en Willemsplein uitgevoerd in 1x2 of 2x1 rijstroken. Slechts ter hoogte van de kruispunten zijn extra opstelstroken nodig voor links- en/of rechtsafslaand verkeer. Deze opstelstroken zijn ook nodig om het busverkeer te kunnen prioriteren en verwerken. Tevens heeft het voorkeursmodel flexibiliteit om in te spelen op de 2de fase (lange termijn). Door de afname van het autoverkeer kunnen eventuele overbodige opstelstroken gebruikt worden voor bussen, groen of vestingwerken.

Reactie b:

Het "binnenkomen van de vesting" moet manifester worden gemaakt. Een rotonde op beide pleinen zou het gewenste beeld wel oproepen.

Commentaar:

In de verschillende modellen, uitgezonderd model D, zijn de (doorgaande) wegen voor het gemotoriseerd verkeer buiten de oude vesting gelegd. Of een verkeersknoop als kruising of rotonde wordt vormgegeven speelt voor dit aspect geen rol. Juist door het verleggen van de infrastructuur ontstaat ruimte om dit verschil (in een tweede fase) verder uit te werken door bijvoorbeeld hoogteverschillen, herstel van muren, etc,

Reactie c:

De fietser is in het voorkeursmodel nog altijd ondergeschikt. Ze moeten op een aantal routes omrijden en onnodig vaak oversteken.

Commentaar:

In het commentaar op de reacties van de fietsersbond (zie reactie 8) wordt hier uitgebreider op ingegaan.

Reactie d:

De inspreker pleit voor de aanleg van 2 rotondes. Deze optie is in het conceptrapport te snel afgefallen. Een alternatief schetsplan is bijgesloten. Dit plan lijkt op model A, maar dan met 2 rotondes in plaats van T-kruisingen en overal aan 2 zijden fietspaden.

Commentaar:

In paragraaf 3 is beschreven waarom de toepassing van rotondes geen verbetering is t.o.v. toepassing van (gereguleerde) kruisingen. De suggestie van fietspaden aan 2 zijden is overgenomen in het aangepaste plan.

5. M. Eekhout en A. Droog, Parklaan - 's-Hertogenbosch

Reactie a:

Volgens inspreker zijn de verschillende varianten ontworpen met een ontwerpsnelheid van 50 km/uur, terwijl de binnenstadsring juist 30 km/uur gebied moet worden.

Commentaar:

De omvorming van het Wilhelmina- en Willemsplein is het eerste project aan de binnenstadsring na het besluit tot omvorming van de ring tot 30 km/uur regime. Daarom is gekozen voor een gefaseerde omvorming van het knooppunt. Kort gezegd wordt gekozen voor een oplossing die nu nog kan functioneren met een regime van 50 km/uur, maar eenvoudig kan worden aangepast, passend bij een regime van 30 km/uur. In paragraaf 3 wordt hier nader op ingegaan.

Reactie b:

Bij het voorkeursmodel A is het behoud van beide bruggen als belangrijke uitgangspunt genomen. Dit is geen duurzame oplossing en op lange termijn een financieel duurdere oplossing.

Commentaar:

Grondig onderhoud van de Vughterbrug en Willemsbrug is op korte termijn noodzakelijk. Na deze opknapbeurt is de levensduur van de bruggen weer met 30 jaar verlengd. Krediet voor deze opknapbeurt is reeds gereserveerd in de gemeentelijke onderhoudsbudgetten.

Reactie c:

De gekozen tracering van het voorkeursmodel belemmert een goede ruimtelijke kwaliteit en functionele verbinding tussen Ponte Palazzo en de Vughterstraat.

Commentaar:

Integraal onderdeel van het plan is een goede verbinding tussen de Ponte Palazzo en de Vughterstraat. Binnen de gestelde uitgangspunten, en dus met behoud van de Willemsbrug, kan een goede verbinding gemaakt worden. De functionele kwaliteit van deze verbinding voor langzaam verkeer kan geborgd worden door een goede oversteekvoorziening met prioriteit in de verkeerslichtenregeling. In de verdere uitwerking en materialisering van deze route geldt een hoge kwaliteit als uitgangspunt.

Reactie d:

Bij het voorkeursmodel A wordt het beeld van het nieuwe Wilhelminaplein bepaald door het autoverkeer. Het belemmert een goede ruimtelijke kwaliteit van de zuidelijke entree van de historische binnenstad.

Commentaar:

In paragraaf 3 is nader omschreven welke uitgangspunten gelden bij deze fase van herinrichting. Het plan is een hele verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Voor een verder commentaar m.b.t. de uitgangspunten en ambitie wordt verwezen naar paragraaf 3.

Reactie e:

Insprekers bieden een alternatieve toekomstvisie/plan aan in de vorm van een klein rapportje. De verkeersstructuur in dit plan lijkt op model C.

Commentaar:

Het gepresenteerde plan biedt een aantrekkelijk toekomstbeeld voor het Wilhelmina- en Willemsplein. Het sluit echter niet aan bij het beschikbaar budget en de zorg voor een goede doorstroming van het verkeer. Realisatie van dit plan op korte termijn is niet reëel.

6. M. v.d. Wildenberg, Zuid Willemsvaart – 's-Hertogenbosch

Reactie a:

Inspreker vindt dat het ontwerp te veel als een verkeersopgave is benaderd. Er moet juist ontworpen worden vanuit de bijzondere kwaliteiten en kansen van de plek zelf.

Commentaar:

De bereikbaarheid van de binnenstad is en blijft, naast vele nadere aspecten, een belangrijk onderdeel van het Wilhelmina- en Willemsplein. De kans doet zich nu voor om de ingewikkelde verkeersknoop sterk te vereenvoudigen en daarmee ruimte te scheppen voor andere ontwikkelingen. Het (ontwerp)onderzoek naar een goede uitvoerbare oplossing is integraal opgepakt, waarbij verkeer, vestingwerken, groen en ecologie, stedenbouw, milieu en andere disciplines hebben samengewerkt. De kwaliteiten en potenties van de plek zijn daarbij uitgangspunten geweest, maar ook de noodzakelijk functie van de plek als toegang voor alle verkeersmodaliteiten tot de binnenstad.

Reactie b:

Inspreker doet een alternatief voorstel, waarvan de verkeerstructuur lijkt op model C.

Commentaar:

Gemakshalve wordt hier verwezen naar het commentaar onder 5e.

7. Bewonersvereniging Leefbare Binnenstad - 's-Hertogenbosch

Reactie a:

Het voorkeursmodel A is volgens de inspreker teveel gericht op het autoverkeer. Daarbij is het de meest goedkope variant en kan deze variant eenvoudig en in korte tijd worden uitgevoerd.

Commentaar:

Gemakshalve wordt hier verwezen naar paragraaf 3 (ambitie) en het commentaar onder 5d.

Reactie b:

Volgens inspreker is de oost-west stroom op het plein na realisatie van de Randweg een belangrijkere stroom geworden t.o.v. de overige verkeersstromen. Er wordt getwijfeld aan de gekozen parameters voor de verkeersberekeningen.

Commentaar:

Vanuit de verkeersmodelberekeningen blijkt dat er op het Wilhelmina- en Willemsplein nu en in de toekomst sprake is van 2 dominante, elkaar kruisende, verkeersstromen:

- *Noord-zuid. Deze neemt af door realisatie van de Randweg en Parallelweg 2de fase.*
- *Oost-west. Deze neemt slechts in geringe mate af. De randweg is wel gerealiseerd, maar vormt (samen met de A2) slechts een alternatief voor een klein deel van het oost-west verkeer. Tevens neemt het oost-west verkeer in omvang toe door allerlei ruimtelijke ontwikkelingen (JBZ, Willemspoort, Paleiskwartier, binnenstad etc.).*

Voor de gekozen parameters voor de verkeersberekeningen wordt verwezen naar paragraaf 3 (cijfermatige onderbouwing)

Reactie c:

De route tussen Ponte Palazzo en binnenstad dient een integraal onderdeel te zijn van het ontwerp voor het plein. Dat is in het voorkeursmodel A niet het geval.

Commentaar:

Het belang van een goede verbinding tussen de Ponte Palazzo en de binnenstad/Vugtherstraat wordt onderschreven; het is ook één van de uitgangspunten en toetsingscriteria geweest bij het opstellen van de modellen. Een oversteek van het verlengde van de Koningsweg zal altijd gerealiseerd moeten worden en komt in elk model voor. Met een goede prioritering in de verkeersregeling en een goede materialisering en vormgeving van de nieuwe voetgangersbrug moet verder invulling gegeven worden aan de kwaliteit van deze route. Dit vindt plaats in de uitwerking van het model.

Reactie d:

Inspreker pleit voor model D, dat minder asfalt op het plein kent en meer ruimte voor bijvoorbeeld vestingwerken. Inspreker ondersteunt de bezwaren tegen model A zoals die door dhr. Marcel Eekhout zijn aangedragen (zie 5.) en de reactie van de commissie monumentenzorg (zie 10).

Commentaar:

Voor commentaar op deze reactie wordt verwezen naar de reacties en het commentaar onder 5. en 10.

Reactie e:

Ondanks dat variant D vele malen duurder is, pleit inspreker toch voor deze variant en adviseert het college en de leden van de gemeenteraad te zoeken naar extra gelden.

Commentaar:

Zeker gezien de huidige economische situatie is het niet realistisch er van uit te gaan dat binnen enkele jaren extra middelen gevonden kunnen worden, zeker niet voor de aanleg van extra infrastructuur. Met de keuze voor model D zal vanwege de extra uitwerkingstijd ook de bijdrage van de provincie vervallen en moeten, volgens de globale kostenramingen, vele miljoenen extra budget worden gezocht.

8. Fietsersbond afdeling 's-Hertogenbosch

Reactie a:

Volgens inspreker zwijgt het conceptrapport op veel plaatsen over het fietsverkeer. Er worden 11 voorbeelden gegeven met verwijzing naar pagina's uit dit conceptrapport.

Commentaar:

Naar aanleiding van de zienswijze van de Fietsersbond heeft overleg over het plan plaatsgevonden. De tekst van het ontwerprapport is op de door de Fietsersbond genoemde punten aangepast. In het plan zijn meer fietsverbindingen en oversteken toegevoegd. Niet overgenomen is de wens om langs de Vlijmenseweg aan 2 zijden een fietspad aan te leggen. De bestaande Vlijmenseweg wordt ter hoogte van Essent gekenmerkt door een krap profiel wat is opgesloten tussen de muur langs Essent en de keermuur van de Dommel. De huidige voorzieningen voldeden ook al niet aan de gewenste uitgangspunten. Dit feit vraagt derhalve om een heldere keuze in het gewenste profiel. Een tweezijdig fietspad met de gewenste rijbanen past eenvoudigweg niet. Met de komst van de Randweg en het JBZ ziekenhuis is de verkeersstructuur in deze hoek ingrijpend gewijzigd, ook voor het langzaam verkeer. Immers, de belangrijke Oost-west fietsrelatie tussen Heusden en 's-Hertogenbosch ligt binnen de bebouwde kom van 's-Hertogenbosch aan de noordzijde: Weidonklaan-Vlijmenseweg. Deze structuur zal worden doorgezet tot aan het Willemsplein.

Reactie b:

Inspreker verwerpt vanwege reactie a. al de vier modellen zoals ze ter inzage hebben gelegen. Er wordt in geen enkel model recht gedaan aan het gestelde in de Koersnota en de nota Lekker Fietsen.

Commentaar:

In het aangepaste voorkeursmodel A zijn inmiddels een groot aantal wijzigingen doorgevoerd met het doel de fietser beter te faciliteren, conform de Koersnota en de nota Lekker fietsen.

Reactie c:

Niet onderzocht is de mogelijkheid van een rotonde met een VRI die alleen tijdens de spitsuren in werking is en die aangepast is aan het ritme van het spitsverkeer. Een dergelijke oplossing werkt in Utrecht erg goed en heeft de voorkeur van inspreker.

Commentaar:

Wij hebben kennisgenomen van de Utrechtse rotonde met verkeerslichten. Het betreft hier de situatie op de Churchillaan-Beneluxlaan te Utrecht. Deze rotonde kent een situatie met 2 aanrijstroken, 2 afrijstroken en twee rijstroken op de rotonde. Het betreft hier een rotonde belast met zware intensiteiten en waarbij het overstekend fietsverkeer voorrang verleend aan het autoverkeer. Per definitie dient een dergelijke rotonde voor het fietsverkeer met verkeerslichten geregeld te worden.

Omdat de situatie in het Bossche qua intensiteiten veel lager uitvalt overwegen wij niet om een dergelijke – veel ruimte vragende – oplossing te maken. Wij kiezen in dit geval voor een veel compactere kruispuntoplossing.

9. Reizigersoverleg Brabant

Reactie a:

Inspreker concludeert uit het conceptrapport dat de gemeente geen duidelijke prioritering aanhoudt. Welke vervoersmodaliteit heeft nu daadwerkelijk voorrang op de rest?

Commentaar:

De Koersnota Hoofdinfrastructuur is duidelijk over de ambitie. De prioritering is een uitwerking daarvan. Deze uitwerking vindt plaats in de Regelstrategie 's-Hertogenbosch (2012). Binnen dit project lopen we daarop vooruit. In paragraaf 3 van deze nota is een duidelijke prioritering aangegeven. Dit heeft geleid tot een belangrijke wijziging in het ontwerpbericht.

Reactie b:

Inspreker vraagt zich af hoe het mogelijk is dat de gemeente zich enerzijds committeert aan de ontwikkeling van een Hoogwaardig Openbaar Vervoernetwerk met vrijliggende infrastructuur, maar anderzijds in haar eigen beleid aangeeft dat de auto de voorkeur krijgt in prioritering en dat vrijliggende infrastructuur niet gerealiseerd zal worden?

Commentaar:

De gemeente 's-Hertogenbosch committeert zich aan de ontwikkeling van het Hoogwaardig Openbaar Vervoernetwerk zoals afgesproken in het samenwerkingsverband HOV Noordoost Brabant. In de Stuurgroep HOV Noordoost Brabant is aangegeven dat de noodzaak van vrije infrastructuur op de HOV route gerelativeerd kan worden. Dit is bevestigd middels het collegebesluit van 24 mei 2011. Op veel plaatsen is dit niet realistisch vanwege de beperkt beschikbare ruimte. Ook is in dit collegebesluit aangegeven dat de doorstroming voor HOV goed geregeld kan worden zonder overal vrije infrastructuur aan te leggen.

Voor de HOV route wordt gewerkt in 2 fases:

- *Korte termijn. In deze fase is de Parallelweg 2^{de} fase nog niet gereed en is ook de binnenstadsring nog niet ondergebracht in het 30 km/uur regiem. Dit betekent dat er meer verkeer gebruik maakt van het Wilhelmina- en Willemsplein. In deze fase wordt de doorstroming van de HOV route geborgd door de eerder genoemde prioritering te vertalen in de verkeerslichtenregeling. Dit wordt versterkt door het feit dat de HOV route profiteert van het meeliften op de verbeterde doorstroming op de binnenstadsring. Deze doorstroming krijgt prioriteit boven de invalswegen (Vlijmenseweg en Vughterweg).*
- *Langere termijn. In deze fase neemt het verkeer op het Wilhelmina- en Willemsplein fors af doordat de Parallelweg 2^{de} fase en het 30 km/uur regiem op de binnenstadsring hun effect hebben bereikt. Indien dit effect is bereikt, kan de beschikbare ruimte op het plein herverdeeld worden ten gunste van de HOV route. Dit betekent dat in deze fase vrijliggende infrastructuur kan worden gerealiseerd gebruik makend van de rijstroken voor autoverkeer die niet meer noodzakelijk zijn.*

- *Er wordt in samenwerking met de provincie onderzoek verricht naar nut en noodzaak van een eventuele busstrook op de Parklaan richting het Wilhelminaplein. De eventuele busstrook heeft daarmee geen effect op dit raadsbesluit en wordt bij de nadere uitwerking van dit raadsbesluit betrokken*

Reactie c:

Inspreker vindt het opvallend dat de gemeente kiest voor een model dat gelijk is aan het beschikbaar krediet en het gemakkelijkst en snelst is te realiseren.

Commentaar:

Hier wordt verwezen naar paragraaf 3 van deze nota

Reactie d:

Inspreker pleit voor vrije busbanen. Een regulering met VRI's en detectielussen in het wegdek is onvoldoende.

Commentaar:

Hier wordt verwezen naar het commentaar onder 9b in deze paragraaf.

Reactie e:

Het is volgens inspreker opmerkelijk dat de bussen met de hoogste prioriteit tevens de bussen zijn die deels gefinancierd worden door de gemeente 's-Hertogenbosch.

Commentaar:

De hoogste prioriteit wordt gegeven aan de HOV route Noordoost Brabant (Parklaan-Koningsweg v.v.). De transferiumbus heeft daarna de hoogste prioriteit.

10. Stichting Bossche Monumentenzorg

Reactie a:

Het voorkeursmodel A heeft volgens inspreker te eenzijdig betrekking op het verleggen van verkeerstromen. De kans op reconstructie van een belangrijk deel van de vestingwerken wordt niet voorop gesteld.

Commentaar:

Een goede bereikbaarheid van de binnenstad voor alle verkeersmodaliteiten blijft belangrijk. Het Wilhelmina- en Willemsplein zijn en blijven ook in de toekomst belangrijke knooppunten op de binnenstadsring. Hieraan is in het plan vormgegeven, met als belangrijk uitgangspunt dat er meer ruimte moet worden vrijgemaakt voor o.a. vestingwerken.

Reactie b:

Inspreker houdt een pleidooi voor model D, dat een uitwerking lijkt van het door inspreker eerder ingediende voorstel "van Heetmanplein naar Vughterbolwerk"

Commentaar:

Zoals in het conceptrapport is aangegeven heeft model D naast een aantal voordelen ook verschillende nadelen. De twee belangrijkste hiervan zijn de zeer hoge kosten (waarvoor geen krediet beschikbaar is) en het leggen van de oost-west verbinding in de directe nabijheid van de woningen aan het Sonneveld en de Molenberg.

Reactie c:

Inspreker pleit ervoor om financiële middelen te genereren bij de Europese Unie om model D mogelijk te maken.

Commentaar:

Mede gezien de huidige economische situatie is het niet aannemelijk dat voor een infrastructureel project als de omvorming van het Wilhelmina- en Willemsplein een miljoenensubsidie beschikbaar komt.

Reactie d:

Realisatie van welk model dan ook is alleen verantwoord wanneer voorafgaand een gedegen archeologisch onderzoek heeft plaatsgevonden.

Commentaar:

Uiteraard word zeer zorgvuldig omgegaan met het archeologische erfgoed binnen (en buiten) het plangebied. Door het verleggen van de infrastructuur ontstaat veel extra ruimte waar in alle rust onderzoek gedaan kan worden naar de ligging van de voormalige stadspoort en vestingmuren. Conform de werkwijze van het vestingwerkenproject kunnen de onderzoeksresultaten als inspiratie dienen voor de verdere inrichting van het gebied. Voor de aanleg van de nieuwe infrastructuur wordt geen archeologisch materiaal aangetast.

11. Kring Vrienden van 's-Hertogenbosch

Reactie a:

Inspreker betreurt dat gekozen is voor een splitsing in het besluitvormingstraject; de keuze die nu voorligt gaat over de toekomstige verkeersstructuur, pas later komt de verdere inrichting van het plein aan de orde. Inspreker pleit voor een integraal besluitvormingstraject.

Commentaar:

Vanwege de financiële kaders en de daaraan gekoppelde tijdslimiet (zie paragraaf 3) is gekozen voor de gelaagde planvorming en gefaseerde aanpak. Deze gelaagde planvorming biedt voldoende ruimte om tot een goed totaalplan te komen. Verder uitstel betekent dat de provinciale bijdrage vervalt en aanpak van het plein mogelijk jaren wordt uitgesteld.

Reactie b:

Volgens inspreker ontbreekt in het conceptplan de filosofie van een langzaamverkeersstructuur op de binnenstadsring (30 km/uur). De gekozen aanpassing van de binnenstadsring naar 30 km/uur is in het plan niet voldoende herkenbaar aanwezig.

Commentaar:

De aanpak van het Wilhelmina- en Willemsplein is het eerste project aan de binnenstadsring. Dit vraagt om een flexibele en gefaseerde omvorming van 50 km/uur naar 30 km/uur gebied. Een nadere toelichting hierop wordt gegeven in paragraaf 3.

Reactie c:

Voor de overige aandachtspunten wordt verwezen naar een brief uit oktober 2009, gericht aan de voorzitter van de Klankbordgroep Vestingwerken. Hierin wordt o.a. een pleidooi gehouden voor een alternatief plan dat in hoofdopzet lijkt op model C.

Commentaar:

In de uitwerking van het plan zal het planteam Vestingwerken nauw betrokken worden. Uitwerking conform model C wordt echter niet reëel geacht. Zie voor een verdere onderbouwing de toelichting in paragraaf 3.

12. Ondernemersvereniging Hartje 's-Hertogenbosch, namens Centrummanagement

Reactie a:

Inspreker betreurt het dat de gemeentelijke notitie te laat bij het Centrummanagement in proces is betrokken. Men vindt zich voor een voldongen feit geplaatst door de keuze van het College.

Commentaar:

In het regulier overleg van het Centrummanagement is deze reactie besproken. Benadrukt wordt hier nog dat het college slechts haar voorkeur kenbaar heeft gemaakt en dit voor communicatie en inspraak heeft vrijgegeven. De daadwerkelijke keuze wordt door de gemeenteraad gemaakt, met inachtneming van alle inspraakreacties.

Reactie b:

Inspreker pleit ervoor om eerst te onderzoeken of het wenselijk zo niet noodzakelijk is om een parkeerkelder onder het Wilhelminaplein te bouwen voor de bewoner en bezoeker van de stad.

Commentaar:

Het uitgangspunt voor het voorkeursmodel A is dat het aantal parkeerplaatsen op en om het Wilhelmina- en Willemsplein gelijk blijft in de eerste fase. De eerste fase blijft beperkt tot een nieuwe verkeersstructuur zoals eerder beschreven. Tegelijkertijd wordt er gewerkt aan een invulling van het parkeerbeleid voor de Bossche binnenstad. In dat kader wordt gekeken naar een parkeerbalans, waarbij duidelijk wordt of en zo ja waar uitbreiding van parkeerplaatsen in en om de binnenstad noodzakelijk is. In de latere uitwerking kan gekeken worden op basis van die uitkomsten of en zo ja hoeveel parkeerplaatsen noodzakelijk zijn op het Wilhelmina- en Willemsplein.

Reactie c:

Inspreker is geen voorstander van de herbouw van de Pickepoort die het uitzicht belemmert op de toegang tot de Vughtersstraat.

Commentaar:

De nadere invulling van het plangebied buiten de infrastructuur, zoals het al dan niet terugbrengen van een stadspoort, in wat voor vorm dan ook, is in dit plan en besluit nog niet aan de orde.

Reactie d:

Inspreker pleit voor een rechtstreekse aansluiting van de Vughterstraat op de hoofdverkeersstructuur op het Wilhelminaplein.

Commentaar:

De Vughterstraat is voor alle verkeersmodaliteiten goed bereikbaar vanaf de Parklaan door het gecombineerde kruispunt met de aansluiting van het Bastion Vught. Voor de fietsers vanuit het zuiden kan deze verbinding de toekomst rechtstreeks gelegd worden, afhankelijk van de inrichting rondom de locatie van de voormalige poort. Een rechtstreekse aansluiting voor het gemotoriseerd verkeer op de verkeersknoop op het Wilhelminaplein maakt deze knoop complexer met langere wachttijden als gevolg. Tevens maakt een extra aansluiting de gehele structuur onlogischer. Dit maakt een extra aansluiting onwenselijk.

Reactie e:

Inspreker pleit voor een zo open mogelijke structuur op het plein en terughoudendheid in het (her)plaatsen van historiserende gebouwen als een poort of molen.

Commentaar:

Hier wordt verwezen naar het commentaar onder 12c.

Reactie f:

Inspreker mist een gedegen onderbouwing met cijfers. Hoe is de verkeersdruk afgenomen na het gereedkomen van de Randweg en wat zijn de prognoses?

Commentaar:

In het naar aanleiding van de inspraak aangepaste rapport is een aanvullende cijfermatige onderbouwing opgenomen. Een samenvatting hiervan vindt u in paragraaf 3 van deze nota van zienswijzen.

Nagekomen Reacties:

Na het sluiten van de inspraakperiode zijn nog 9 brieven ontvangen van bewoners van de Willem van Oranjelaan (hoofdzakelijk oneven huisnummers). Het betreft een door deze bewoners ondertekende verklaring waarin men instemt met model A en vraagt om hierbij zo goed mogelijk rekening te houden met de voetgangers en fietsers en het kostenaspect nauwkeurig te bewaken.

In deze nota wordt volstaan met vermelding van deze brieven, die na de inspraakperiode zijn ontvangen.

Mondelinge inspraakreacties:

Op 10 oktober 2011 is een openbare inspraakavond gehouden over het plan in het Bestuurscentrum. Hierbij waren ongeveer 70 belangstellenden aanwezig. Tijdens deze avond zijn door de aanwezigen verschillende vragen gesteld en opmerkingen gemaakt ten aanzien van het plan. De vragen en opmerkingen zijn tijdens deze avond beantwoord. Hiervoor wordt verwezen naar het verslag van de inspraak in bijlage 1.

5. Belangrijkste wijzigingen in het plan

De inspraakreacties leiden niet tot een andere modelkeuze. Model A wordt nog steeds geacht het beste te voldoen aan de verschillende eisen en wensen die er voor dit gebied liggen. Het is een grote verbetering ten opzicht van de huidige situatie, passend binnen de financiële kaders die nu en in de nabije toekomst gelden. Het is geen ontwerp voor een plein waar het verkeer optimaal doorstroomt, waar de vestingwerken volledig kunnen worden gereconstrueerd of waar al het asfalt wordt vervangen door groen. Het is wel een integraal plan waarin al deze aspecten ruimte krijgen en waar ruimte ontstaat om deze entree van de binnenstad weer vorm te geven.

De inspraakreacties hebben wel geleid tot een aantal aanpassingen van het plan. Dit betreft vooral de prioritering van de verschillende verkeersmodaliteiten. Zo zijn er door toevoeging van fietspaden en oversteekmogelijkheden kortere routes voor het fietsverkeer, met name van en naar het Vughtereinde. Ook is een hogere prioriteit gegeven aan een goede afwikkeling van het openbaar vervoer over het plein, met name de HOV lijn.

Een belangrijk deel van de aanpassingen zal niet direct zichtbaar zijn in het de plantekening. Prioritering van openbaar vervoer en langzaam verkeer wordt namelijk ook in grote mate bepaald door de instelling van de verkeersregelininstallatie op het plein. Door middel van detectielussen en op elkaar afstemmen van de verschillende verkeerslichten wordt dit verder geoptimaliseerd.

Bijlage 1 Verslag inspraakavond

Bijeenkomst:	Inspraakavond Herinrichting Wilhelmina- en Willemsplein
Datum:	maandag 10 oktober 2011
Opening:	19.30 uur
Sluiting:	21.45 uur
Locatie:	Bestuurscentrum Gemeente 's-Hertogenbosch
Aanwezig:	De heer T. van den Brink (technisch voorzitter), de heer J. Hoskam (wethouder), de heer J. van Esch (ontwerper openbare ruimte) , Koen van Waes (verkeersplanoloog)

Opening: De heer Van den Brink, technisch voorzitter, opent de bijeenkomst en heet aanwezigen welkom tijdens deze formele inspraakavond voor de herinrichting van het Wilhelmina- en Willemsplein, beter bekend als het Heetmanplein. Op 20 september heeft een voorlichtingsbijeenkomst plaatsgehad met vertegenwoordigers van belangengroepen..

Wethouder J. Hoskam, met o.a. verkeer in zijn portefeuille, heet aanwezigen welkom op deze officiële inspraakavond. Ondanks het feit dat er geen bestemmingsplanwijziging plaats vindt, is er toch een inspraakavond georganiseerd vanwege het belang en de complexiteit van dit plein. Er zijn middelen beschikbaar om het Wilhelmina- en Willemsplein snel aan te passen. De wethouder benadrukt dat tijdens deze avond alleen de verkeersstructuur en niet de verdere inrichting van het plein voor inspraak aan de orde komt. Hij geeft kort de inhoud van de avond weer.

De wethouder geeft het woord aan de heer Van Esch. Aan de hand van een presentatie met foto's en tekeningen laat de heer Van Esch de historie van het Wilhelmina- en Willemsplein zien; hierna te noemen Heetmanplein. Op een aantal plekken op het plein waar gegraven is, is men op funderingsresten gestoten. Het ziet er dus hoopvol uit dat historische resten van de muur, de poort of het ravelijn gevonden zullen worden. In de afgelopen eeuwen heeft het plein een verkeerstoename gekend; voor de komende jaren wordt juist weer minder autoverkeer verwacht. Dit hoofdzakelijk vanwege de opening van de Randweg. Het verkeer zal nog verder afnemen als ook de Parallelweg is doorgetrokken richting Zandzuigerstraat. Schattingen laten een afname van 30% minder autoverkeer zien als gevolg van de aanleg van de Randweg en doortrekking van de Parallelweg naar de Zandzuigerstraat. Met deze uitgangspunten is gerekend in de ontwerpen.

De belangrijkste uitgangspunten voor de ontwikkeling van een nieuw plein zijn, naast een afname van het verkeer, o.a.:

- behoud van een goede bereikbaarheid van de binnenstad voor zowel gemotoriseerd (auto, openbaar vervoer) als langzaam verkeer (fiets, voetganger)
- herkenbaar maken vestingwerken en stadsentree
- goede verbinding met het Paleiskwartier (Ponte Palazzo)
- verbetering leefbaarheid
- oog houden voor ecologisch en recreatief knooppunt van het plein
- noodzakelijk herstel van huidige bruggen

Daarnaast wordt zoveel mogelijk ruimte gecreëerd voor het terugbrengen van historische elementen. Hiermee kan op termijn de ontbrekende schakel in de vestingwerken worden aangebracht en ontstaat er ruimte om – op termijn - een toegangspoort tot de stad, een (klimaat)molen of andere zaken te realiseren. De maatschappelijke discussie over deze onderwerpen volgt nog.

Aanleiding voor het aanpassen en vernieuwen van het plein komt voort uit het feit dat er financiële middelen geregeld zijn in het kader van de aanleg van de Randweg. Deze moeten op korte termijn nog worden ingezet omdat anders het subsidie deel, wat van de Provincie is ontvangen, terug moet naar de Provincie.

De Randweg is in het voorjaar van 2011 voltooid. Sinds de opening heeft de Vughterweg een afname van circa 50% aan autoverkeer. Dit heeft ook een duidelijke afname van autoverkeer op het Heetmanplein tot gevolg. Zoals al aangegeven zal het verkeer nog verder afnemen als de Parallelweg doorgetrokken wordt. Metingen van de Randweg laten zien dat het huidige aantal verkeersbewegingen neerkomt op circa 27.000 verkeersbewegingen per etmaal. Dit aantal zal de komende jaren verder stijgen.

De lijnen die over het Heetmanplein lopen kunnen als het ware opnieuw gerangschikt worden. Hiervoor zijn talloze mogelijkheden (of modellen). De heer Van Esch geeft aan dat in eerste instantie zo'n 23 modellen zijn gemaakt. Om daarin een schifting te maken is gebruik gemaakt van rekenmodellen waarin de verkeersbewegingen van (vracht)auto's, bussen en fietsers zijn nagebootst.

Bij deze eerste schifting hebben o.a. de volgende uitgangspunten een rol gespeeld:

- goede doorstroming van het verkeer. Het Heetmanplein is een belangrijke invalsweg naar de binnenstad wat het een belangrijk kruispunt maakt. Uit de rekenmodellen werd snel één ding duidelijk: geen rotonde. Dit omdat bij een rotonde het verkeer al snel vastloopt als bepaalde richtingen veel meer verkeer genereren dan andere richtingen. Bovendien kan bij een rotonde nooit meer gestuurd worden op prioriteiten. Met verkeerslichten kan dit wel. Ook fietspaden naast de rotonde zorgen voor vastlopen van het verkeer omdat zij de stroom fietsers voorrang moeten verlenen.
- minder asfalt en een goede bereikbaarheid van de binnenstad voor voetganger, fietser en openbaar vervoer. Eén van de doelen vanuit de Koersnota Hoofdinfrastructuur is om het gebruik van fiets en openbaar vervoer te stimuleren. Het uiteindelijk model moet natuurlijk minder asfalt bevatten en meer ruimte voor andere zaken.
- een beperkt budget, dus geen extreem dure varianten met bijvoorbeeld complexe bruggen. Totale budget inclusief de subsidie van de Provincie bedraagt ca. 5 miljoen euro. Voorwaarde is wel dat de subsidie aan een einddatum vastzit en er dus snel knopen doorgehakt moeten worden. Zo niet, dan vervalt het deel van de Provincie. Dit betekent dat begin 2012 het plan voorgelegd moet worden aan de Gemeenteraad.

Op basis van het rekenmodel en bovenstaande uitgangspunten is het aantal modellen teruggebracht tot 4, welke vanavond iets uitgebreider getoond worden. De voor- en nadelen van de 4 modellen worden besproken.

Model A: 2 knopen, 2 kruisingen en verkeer verder van de bebouwing.

Model B: 1 grote kruising

Model C: 2 kruisingen met nieuwe brug (nadeel: loopt snel vast in de spits)

Model D: 2 kruisingen met nieuwe brug. De huidige kern van het plein vrij van verkeer en alle wegen en fietspaden zijn buitenlangs gelegd.

Uit de verkeersmodellen kwamen vervolgens model A en B als meest favoriet naar voren. In model D bijvoorbeeld komt het verkeer van en naar de Parklaan dichtbij de kop van de Vughterstraat (leefbaarheid) en model C viel af vanwege het vastlopen in de spijtijden door 2 dicht op elkaar liggende kruispunten.

Vervolgens zijn de modellen A en B naast elkaar gelegd. Grootste nadeel van model B is dat door de nieuwe brug de geschatte raming circa 9,5 miljoen euro is. De geschatte raming voor model A is circa

5 miljoen euro. Ook een aantal ruimtelijke aspecten scoren beter bij model A. Het college heeft daarom een voorkeur voor model A.

Aan de hand van computeranimaties wordt nog het verschil getoond tussen een kruising en een rotonde; het laat de verkeersbewegingen op een werkdag van 17.00 tot 17.30 uur zien.

De heer Van Esch eindigt zijn presentatie met de planning:

- Plan ligt van 26 september tot 7 november 2011 ter inzage
- November 2011: opstellen nota van zienswijze
- Januari/februari 2012: raadsvoorstel (vaststellen verkeersstructuur)
- 1^e helft 2012: uitwerking ontwerptekening
- Voorjaar 2012: start uitvoering Vughterweg- en Vughterbrug
- 2^e helft 2012: aanbesteding en start uitvoering Heetmanplein

PAUZE om 20.15 uur; 10 minuten pauze.

Aanwezigen worden in de gelegenheid gesteld vragen te stellen of mondeling hun inspraak kenbaar te maken. De volgende opmerkingen worden door aanwezigen gemaakt:

- ⇒ De heer Schults (Vughterpoort): hoe hard zijn de prognoses en waarop zijn deze gebaseerd?
- ⇒ *De heer Van Waes: prognoses zijn gebaseerd op basis van nu (checkbaar) en het jaar 2020 en wat in de tussenliggende tijd aan woningbouw en arbeidsplaatsen gerealiseerd is; andere wegen die van invloed zijn, etc.*
- ⇒ De heer Schults vervolgt met de mededeling dat de Vughterweg nu al volloopt. Is dat meegenomen?
- ⇒ *De heer Van Waes: er is ook rekening gehouden met de wegen en ontwikkelingen rond het Heetmanplein en ook met de ontwikkelingen van het Paleiskwartier, het Ponte Palazzo, Willemspoort, GZG-terrein, Hekellaan etc.*
- ⇒ De heer Hazelzet (Vughterweg) merkt op dat het getoonde model A in de presentatie niet gelijk is aan de tekening die rond is gestuurd. Hij informeert welke uitwerking correct is. Verschil zit vooral in de oversteek voor fietsers. Daarbij merkt hij op dat in de informatie staat dat langzaam verkeer belangrijker is dan snel verkeer. Dit is tegenstrijdig met de getoonde presentatie waarin de nadruk ligt op het autoverkeer.
- ⇒ *De heer Van Esch: de fietspaden moeten nog nader uitgewerkt worden en ook de voetpaden; die finetuning moet nog gemaakt worden. De inspraak hieromtrent zal waar mogelijk zeker in de uitwerking betrokken worden. Ook vindt nog nader overleg plaats met de fietsersbonden om hun wensen zoveel mogelijk in het plan door te voeren.*
- ⇒ De heer Schuurmans (Fietsersbond); ook zijn eerste kritiekpunt is dat de fietser bijna verzwegen wordt. Daarbij mist hij de verbinding tussen West en Vught en het fietspad tegenover Essent wordt gemist. Hij benadrukt het belang van goede verbindingen en prefereert een rotonde maar realiseert zich dat een rotonde een gepasseerd station is.
- ⇒ De heer Beljaars (VVE Sandvliet/Bastion Vught); bij het bestuderen van de verkeersstromen rijst bij hem de angst dat de weg achter Chalet Royal als sluiproute gebruikt zal worden. Daarbij verzoekt hij het aantal parkeerplaatsen te halveren; deze parkeerplaatsen staan vrijwel altijd leeg en het geeft het Bastion een rustigere uitstraling. Dus aandacht voor: sluiproute en halveren parkeerplaatsen.

- ⇒ *De heer Van Esch: dit deel maakt geen direct onderdeel uit van het plan. Hij geeft aan dat hij er wel serieus naar wil kijken. Tevens zal gekeken worden naar de optie deze weg te gebruiken voor de fietsers.*
- ⇒ Een bewoner van de Parklaan geeft aan dat het met model A niet veel groener wordt terwijl er gesproken wordt over minder verkeer. Het verplaatsen van de brug in zuidelijkere richting zou veel meer ruimte en kwaliteit aan het plan geven.
- ⇒ *De heer Van Esch: er zijn veel afwegingen gemaakt en vele modellen zijn gemaakt door de werkgroep. Het verplaatsen van de brug is zeker besproken geweest. Hij benadrukt daarbij de hoge kosten van het bouwen van een nieuwe brug. Tevens bevat Model A veel minder asfalt dan de huidige situatie. Dit betekent meer ruimte voor andere functies zoals groen. Dit wordt later uitgewerkt.*
- ⇒ De bewoner van de Parklaan vervolgt dat nu voor veel geld een oude brug opgeknapt wordt die over 10 jaar misschien alsnog aan vervanging toe is.
- ⇒ *De heer Van Esch benadrukt het belang van het beschikbare budget.*
- ⇒ De heer Droog, bewoner Parklaan informeert in hoeverre het verantwoord is een nieuw plan te maken alleen om het geld nu op te maken.
- ⇒ *Wethouder geeft aan dat als we nu niets doen het totale restant van circa 5 miljoen euro terugmoet. Gemeente was toch al voornemens iets te doen met de vestingwerken en de 30km zones. Nu zijn er financiële middelen om een verbeterslag te maken.*
- ⇒ De heer Gijsel (VVE Sonneveld): de verkeersdruk voor de appartementen lijkt groter te worden omdat er in de nieuwe plannen 2-richtingsverkeer voor de woningen langsgaat.
- ⇒ *De heer Van Esch geeft aan dat dit inderdaad zo ingetekend is.*
- ⇒ De heer Beljaars informeert of de verkeerslichten terugkomen bij de oversteek Westwal richting Bastion.
- ⇒ *De heer Van Esch meldt de verwachting is dat het goed kan zonder verkeerslichten. Dit wordt op dit moment onderzocht.*
- ⇒ De heer Beljaars benadrukt dat dan het Bastion zeker een sluiproute gaat worden.
- ⇒ Mevrouw Rijtsma, bewoonster Vughterstraat: zij vraagt zich af in hoeverre een opstopping in de andere modellen dan model A opweegt tegen meer groen en ruimte in bijvoorbeeld model C.
- ⇒ *De heer Van Esch: er liggen veel wensen voor het plein, zoveel zelfs dat niet alles gerealiseerd kan worden. Er moeten dus afwegingen moeten worden gemaakt, waarbij elke persoon of instantie de prioriteiten anders zal leggen. Een van de uitgangspunten is dat de doorstroming voor alle verkeerstromen en de bereikbaarheid van de binnenstad goed moet blijven. Vandaar dat bijvoorbeeld model C niet de voorkeur geniet, omdat gebleken is dat deze in de spits vast zal lopen.*
- ⇒ Mevrouw Rijtsma wil graag de cijfers zien; waar hebben we het over qua stagnatie en waar blijft de motivatie van de Gemeente om mensen uit de auto te halen? Dat ziet zij niet terug in de plannen.
- ⇒ *De heer Van Waes: de computermodellen kunnen aangeleverd worden indien mevrouw dit wenst. Mevrouw maakt hiervoor separaat een afspraak.*
- ⇒ De heer Nouten, bewoner Het Zand: hij informeert in hoeverre we over een aantal jaren moeten concluderen dat het niet werkt en er weer een nieuw plein moet komen. Net als nu er een nieuw plein moet komen omdat het plein van 1965 niet meer voldoet.
- ⇒ *De heer Van Waes: we maken berekeningen op basis van prognoses en verwachtingen 2020, waarbij we er rekening mee houden dat het model lang mee zal gaan.*
- ⇒ De heer Broers, fietser uit Vught vraagt zich af waarom het autoverkeer nog gebruik maakt van het Heetmanplein voor verkeer van Vught naar West; daarvoor is toch een nieuwe randweg aangelegd?! Hij maakt Gemeente er op attent goed na te gaan wie er gebruik maakt van het plein, waar gaat het verkeer naartoe en waarom via dit plein. Als fietser benadrukt hij nogmaals dat de fietser een ondergeschikte rol lijkt te krijgen in het nieuwe plan.

- ⇒ *De heer Van Waes: verkeersstromen kun je deels beïnvloeden. De verkeersstroom van Zuid naar West neemt in de toekomst fors af door realisatie van de Randweg, maar is wel nog steeds mogelijk. Gemeente wil inderdaad het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer promoten. Ook in de rekenmodellen zijn de fietsers meegenomen en bijvoorbeeld ook de wachttijden voor fietsers. Het promoten van zowel fietsen als het openbaar vervoer komt onvoldoende terug in de tekst van het rapport. Dit zal worden aangepast.*
- ⇒ De heer Rijnen uit Vught: zoals de verbinding Oost – West voor de auto belangrijk is zo is voor de fiets de verbinding van Zuid naar Noord belangrijk.
- ⇒ Een bewoner uit Vught meldt dat hij van harte hoopt dat bij het ontwerp van het Willemsplein goed gekeken is naar de Vughterweg en de situatie zoals het daar nu is.
- ⇒ *De heer Van Esch merkt op dat het bij Gemeente bekend is dat de fietser onderbelicht is gebleven. Inmiddels wordt al gewerkt aan het doorvoeren van goede fietsverbindingen in plan A.*
- ⇒ De heer Rijnen vervolgt dat de brug bij de Vughterweg hele smalle fietspaden heeft. Daarbij ziet hij in de tekening dat er 2 x 2 rijstroken komen. Hij vraagt zich af waar die extra ruimte vandaan komt.
- ⇒ De heer Van Esch geeft aan dat een voetgangersbrug naast de brug is ingetekend.
- ⇒ De heer Schults vraagt zich af hoe mensen die aan de secundaire weg van de Vughterweg wonen naar de A2 richting Eindhoven komen.
- ⇒ *De heer Van Esch geeft aan dat dit een goede vraag is die meegenomen zal worden.*
- ⇒ De heer Van Hellingen (Fietzersbond) informeert of de toekomstige parkeergarage aan de Hekellaan in de plannen is meegenomen. Dat zal meer verkeer aantrekken.
- ⇒ *De heer Van Waes: deze ontwikkeling is meegenomen in de uitwerking. Dit geldt eveneens voor de ontwikkeling van het GZG terrein. Ook de ontwikkeling van het Ponte Palazzo wordt op de voet gevolgd.*
- ⇒ De heer Beljaars informeert in hoeverre deze avond als een formele inspraakavond geldt en of de keuze niet al gemaakt is.
- ⇒ *De heer Van Esch geeft aan dat hier niet om een inspraakprocedure gaat als bij een bestemmingsplan. Gezien het belang van de plek is toch gekozen voor een inspraakproject, maar dan volgens de gemeentelijke inspraakverordening. En er is nog geen keuze gemaakt; het college legt haar voorkeur voor, maar de gemeenteraad beslist uiteindelijk, met inachtneming van alle inspraakreacties.*
- ⇒ De heer Pompe informeert in hoeverre de ontwikkeling tussen de Parklaan en de Vughterstraat meegenomen kan worden omdat die plannen nog niet concreet zijn. Als daar een garage komt dan krijg je een heel ander beeld.
- ⇒ *De heer Van Esch benadrukt dat ook die ontwikkeling op de voet gevolgd wordt.*
- ⇒ Mevrouw Rijtsma informeert waarom het verkeer vanuit West over het plein komt en niet via de Randweg gestuurd wordt. Daarbij wil zij weten of de modellen geen vertekend beeld geven, omdat gemeente graag model A wil doorvoeren.
- ⇒ *De heer Van Esch benadrukt dat de modellen niet vertekenen maar getrouwe modellen zijn. De heer Van Waes vult aan dat we mensen proberen aan te geven wat de snelste route is en sturen daarin ook. Toch kun je niet uitsluiten dat er mensen zijn die toch via het Heetplein rijdt .*
- ⇒ Een bewoner van de Vughterstraat geeft aan dat hij het een mooi plan vindt en ook achter het feit staat dat nu de subsidie gebruikt wordt. Persoonlijk vindt hij het jammer niet nu meer geld uit te geven om dan wellicht een veel beter en mooier plan te ontwikkelen waarbij de toegangspoort niet vergeten wordt.
- ⇒ *De heer Van Esch geeft aan dat dit slechts stap 1 is. Het is een zeer complexe plek die niet in eens uitgevoerd kan worden. T.z.t. zal er zeker iets bijzonders ontstaan.*
- ⇒ Een bewoner voegt hieraan toe dat het jammer is dat er eerst aan het verkeer gedacht wordt en dan pas aan het groen. Hij benadrukt nogmaals het idee om het asfalt compacter aan te leggen en de woningen aan de kop van de Vughterstraat meer te ontzien door daar het asfalt voor de deur weg te halen.

- ⇒ *De heer Van Esch neemt de suggesties mee maar merkt op dat in eerste instantie op de bestaande ontsluiting van de Vughterstraat aangesloten wordt. In een later stadium kan altijd nog anders besloten worden. Er wordt nu gestart met de infra met het geld dat er is als onderdeel van de Randweg: 2,5 miljoen euro van de Provincie en 2,5 miljoen euro van de Gemeente.*
- ⇒ *De heer Boer, Vughterdriehoek merkt op dat als de Oost West verbinding belangrijk is het vreemd is dat daar een rare knik in zit door de brug die er ligt. Daarbij vraagt hij zich af of de wegen wel geschikt zijn voor een 30km zone.*
- ⇒ *Een aanwezige informeert waarom er geen uitnodigingen verstuurd zijn. Dan zou de opkomst veel groter geweest zijn.*
- ⇒ *De heer Van Esch geeft aan dat dit niet is gebeurd omdat het om zeer groot gebied gaat. Voorzitter vult aan dat intern het uitnodigingenbeleid opnieuw bekeken kan worden.*
- ⇒ *Een aanwezige informeert naar de rijstroken op de Vughterweg en de opstelstroken, welke ontbreken bij de kruising van de Isabellalaan.*
- ⇒ *De heer Van Esch geeft aan dat je bufferruimte nodig hebt (opstelvakken) voor verkeer dat rechtdoor of rechtsaf slaat. Bij de Isabellalaan is het niet nodig omdat daar simpelweg veel minder verkeer vandaan komt of naar toe gaat. Het verkeer dat er langs gaat is veel drukker vandaan dat er op de Vughterweg wel opstelstroken nodig zijn.*
- ⇒ *De heer Schults: als de Vughterpoort wordt versmald zal de oversteek voor kinderen gevaarlijker worden.*
- ⇒ *De heer Van Esch geeft aan dat het uiteindelijke plan goed moet aansluiten op de Vughterweg en dat er goede oversteeken moeten komen voor voetgangers en fietsers. Als de heer Schults suggesties heeft dan wordt gevraagd die in te brengen.*
- ⇒ *Mevrouw Rijtsma informeert in hoeverre inspraak nog zinvol is en het plan al vastligt.*
- ⇒ *De heer Van Esch: er ligt nog niks definitief vast. De Gemeenteraad beslist uiteindelijk.*
- ⇒ *De heer Beljaars informeert of na mondelinge inspraak ook schriftelijke inspraak nog nodig is. Hij vraagt wanneer het verslag in bezit is van aanwezigen zodat hun inspraak gecontroleerd kan worden en of aanvullingen nog nodig zijn.*
- ⇒ *Een bewoonster van de kop van de Vughterstraat informeert in hoeverre gedacht is aan de luchtvervuiling en geluidsoverlast voor bewoners nu de weg voor hun appartementen langs drukker gaat worden.*
- ⇒ *De heer Van Esch geeft aan dat zoals eerder gezegd in eerste instantie aangesloten wordt op de bestaande ontsluiting bij de Vughterstraat. Later kan dit nog aangepast worden wanneer de invulling van het grote gebied en de poort ter sprake komt. Dan wil hij graag opnieuw met de bewoners kijken naar de mogelijkheden.*

Voorzitter sluit de inspraakavond om 21.45 uur.