

Voornemen Verkeersbesluit Afsluiting Zuid-Willemsvaart tussen Tolbrugstraat en rotonde Kardinaal van Rossumplein

Inleiding

Ingevolge artikel 18, eerste lid, onder d van de Wegenverkeerswet 1994, is het college van burgemeester en wethouders van de gemeente 's-Hertogenbosch bevoegd om dit verkeersbesluit te nemen. Deze bevoegdheid is in het gemeentelijke Mandaatbesluit gemandateerd aan het afdelingshoofd Leefomgeving.

Overwegingen ten aanzien van het besluit:

Op grond van artikel 15 van de Wegenverkeerswet 1994 dient er in de volgende gevallen een verkeersbesluit te worden genomen:

1. De plaatsing of verwijdering van de bij algemene maatregel van bestuur aangewezen verkeerstekens, en onderborden voor zover daardoor een gebod of verbod ontstaat of wordt gewijzigd.
2. Maatregelen op of aan de weg tot wijziging van de inrichting van de weg of tot het aanbrengen of verwijderen van voorzieningen ter regeling van het verkeer, indien de maatregelen leiden tot een beperking of uitbreiding van het aantal categorieën weggebruikers dat van een weg of weggedeelte gebruik kan maken.

Procedure

Conform artikel 24 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer is de korpschef van de politie om advies gevraagd.

Gelet op het bepaalde in:

- de Wegenverkeerswet 1994;
- het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV);
- het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer (BABW);
- de Algemene wet bestuursrecht.

zijn de belangrijkste uitgangspunten bij deze verkeersmaatregel:

- het voorkomen of beperken van hinder en overlast;
- het bijdragen aan de leefbaarheid;
- het waarborgen van de verkeersveiligheid;
- het waarborgen van de bereikbaarheid;
- het beschermen van weggebruikers.

Motivering

Aanleiding

De gemeente werkt aan een leefbare, gastvrije en bereikbare Brede Binnenstad voor inwoners, bezoekers, ondernemers en werknemers. Een Brede Binnenstad die bereikbaar blijft voor alle vormen van mobiliteit en rust en ruimte biedt voor genieten en ondernemen. Dit vraagt om een herziening van de bestaande verkeersstructuur, waarmee we letterlijk ruimte maken voor andere opgaven om integraal de Brede Binnenstad te versterken. Daartoe heeft de gemeenteraad op 10 december 2024 het Raadsvoorstel Verkeersstructuur 2030 (reg. nr. 1706196) vastgesteld.

De verkeersstructuur voorziet indachtig de huidige problematiek en voorziene uitbreiding van de stad in de introductie van een inprikkermodel door het realiseren van een aantal afsluitingen (knips) in het wegennet. Die afsluitingen zijn daarmee een middel om de Brede Binnenstad te vrijwaren van onnodig doorgaand verkeer, verbetert de verkeersveiligheid en leefbaarheid, biedt ruimte voor langzaam verkeer en waarborgt de bereikbaarheid voor het bestemmingsverkeer naar de Brede Binnenstad. Verder biedt de realisatie van de verkeersstructuur kansen voor de verbetering van de kwaliteit aan de openbare ruimte. De vastgestelde Verkeersstructuur 2030 voorziet in de realisatie van afsluitingen op een vijftal locaties waaronder in het wegvak van de Zuid-Willemsvaart tussen het Kardinaal van Rossumplein en de Tolbrugstraat.

Fasering afsluitingen

Realisatie van de afsluitingen zal gefaseerd plaatsvinden in afstemming met gebiedsontwikkelingen, werken van derden, planning van beheer en onderhoud, beheersing van waterbedeffecten elders, de beschikbaarheid van alternatieve routes voor het doorgaande verkeer én de integrale kwaliteitsverbetering van de Brede Binnenstad. Daartoe heeft het college in september 2025 de Integrale Aanpak Brede Binnenstad (IABB) vastgesteld waarbij de realisatie van de verkeersstructuur hand in hand gaat met inspanningen om de verblijfskwaliteit en de economische vitaliteit van de binnenstad te versterken. Een belangrijke pijler hierbij is de monitoring van effecten als sturingselement voor te kiezen maatregelen en fasering. De studies naar de randvoorwaardelijke beschikbare ontwikkelingscapaciteit op de Magistratenlaan en de actualisering van het Parkeer Route Informatie Systeem zijn inmiddels gestart. Uit modelberekeningen blijkt er geen verschuivingseffect naar de Magistratenlaan te zijn. Daarom kan de afsluiting nu worden gerealiseerd. Zie verder onder 'Effecten'.

Uitvoering

De Zuid-Willemsvaart wordt ten oosten van de aansluiting van de Tolbrugstraat afgesloten voor het verkeer met een uitzondering voor lijnbussen en (brom)fietsen. Op aanvraag kan een doorlopende ontheffing op de geslotenverklaring worden verleend aan hop-on hop-off bussen van Gastvrij 's-Hertogenbosch, gemeentelijke (onderhouds)diensten, erkende geld- en waardetransporteurs en beveiligingsdiensten. Een tijdelijke ontheffing wordt uitsluitend aan bedrijven verleend die werkzaamheden aan woningen moeten verrichten en voor de bereikbaarheid geen alternatief hebben. De geslotenverklaring wordt aangegeven door plaatsing van verkeersborden en kentekenherkenningscamera's.

Bestemmingsverkeer kan de binnenstad nog steeds bereiken. De (parkeer)bestemmingen via de Sint Josephstraat en Tolbrugstraat zijn bereikbaar al kan sprake zijn van een noodzakelijke wijziging van de vertrouwde routekeuze. De afsluiting zal voorafgaand en enige tijd na realisatie door plaatsing van extra bebording op het hoofdwegennet aan het verkeer kenbaar worden gemaakt. Ook het parkeerverwijssysteem zal hierop worden aangepast.

De afsluiting wordt bij voorkeur medio maart 2026 gerealiseerd. Dat is dan circa 3 maanden voordat omvangrijke tijdelijke omleidingsroutes als gevolg van de aanleg van de Trillingsreducerende Ondergrondse Constructie langs de Magistratenlaan worden ingesteld. Alhoewel de Zuid-Willemsvaart geen deel is van de omleidingsroute en verschuiving van de Magistratenlaan naar de Zuid-Willemsvaart niet wordt verwacht geeft dit wel de mogelijkheid om eventuele verschuivingseffecten van de afsluiting objectief te meten.

De geslotenverklaring van de Zuid-Willemsvaart kent in principe een permanent karakter. Maar gelet op het belang om bestemmingen in de binnenstad bereikbaar te houden is niet uit te sluiten dat tijdens (weg)werkzaamheden elders, calamiteiten of evenementen de geslotenverklaring tijdelijk voor gemotoriseerd verkeer of voertuigcategorieën wordt opgeheven.

Effecten

De afsluiting geeft een (flinke) reductie van de verkeersdruk op de Zuid-Willemsvaart. Logischerwijs daalt het aantal motorvoertuigen op het wegvak tussen de Tolbrugstraat en het Kardinaal van Rossumplein naar nihil. Daarmee is de maatregel effectief voor wat betreft de beoogde verbetering van de leefbaarheid en verblijfskwaliteit zoals die bij de vaststelling van de Verkeersstructuur 2030 zijn beoogd. Het verkeer lost echter niet op en verplaatst zich gedeeltelijk naar andere straten. Met name in de buurten als de Muntel en Hofstad is op grond van modelberekeningen voor een aantal straten sprake van mogelijk een toename van de hoeveelheid autoverkeer. En hoewel de gemeente 's-Hertogenbosch tijdens de maandenlange afsluiting van de Zuid-Willemsvaart gedurende de herinrichting geen indicatie heeft ontvangen van dergelijke verschuivingseffecten duiden modelberekeningen wel op die mogelijke effecten (zie bijlage 2). Qua absolute aantallen blijven de toenames binnen de gangbare bandbreedtes van de hoeveelheid verkeer wat passende bij de functie van de weg veilig kan worden afgewikkeld. Desondanks is de gemeente 's-Hertogenbosch bereid kleinschalige verkeersmaatregelen te treffen die het gebruik van straten als doorgaande route minder aantrekkelijk maken. De gemeente staat open voor voorstellen en participatie hierover met belanghebbenden. Eventueel te treffen maatregelen zijn geen onderdeel van dit verkeersbesluit.

Op grond van artikel 21a BABW is akoestisch onderzoek verricht op basis van een modelmatige benadering voor zowel de huidige (bijlage 3) als toekomstige situatie (bijlage 4). Voor een aantal straten is dan sprake van indirecte akoestische effecten. Maatgevend zijn de straten met een intensiteit van ten minste 2.500 motorvoertuigen per etmaal waarbij sprake is van een toename tot 1,5 dB leidend tot overschrijding van de grenswaarde van 70 dB, dan wel daar waar sprake is van een toename van meer dan 1,5 dB leidend tot een overschrijding van de 53 dB (de standaardwaarde) aan de gevel. Van geluidsbelastingen in de buurt van de grenswaarde is geen sprake. Alleen voor gedeelten van de Geldersedam, Van der Weeghensingel en de Van Noremborghstraat zou in de praktijk sprake kunnen zijn van een onwenselijke toename. Op basis van monitoring na realisatie van de afsluiting van de Zuid-Willemsvaart moet blijken of daadwerkelijk sprake is van een overschrijding. Mocht daarvan sprake zijn dan zullen geluidbeperkende maatregelen in overleg met belanghebbenden worden overwogen. Daarbij kan worden gedacht aan maatregelen die sluipverkeer ontmoedigen of voorkomen, dan wel de inrichting van de weg. Deze maatregelen worden getoetst op financiële doelmatigheid en mogen niet stuiten op ontoelaatbare stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of technische beperkingen. Die maatregelen zijn geen onderdeel van dit verkeersbesluit. Op voorhand geven de resultaten van het akoestische onderzoek geen aanleiding om preventief grootschalige maatregelen te treffen.

In de Verkeersstructuur 2030 is aangetoond dat realisatie van diverse afsluitingen in de binnenstadsring leidt tot een verschuiving van verkeersstromen naar de Nelson Mandelalaan en Magistratenlaan. In het IABB is gesteld dat alvorens de afsluitingen te kunnen realiseren de afwikkelingscapaciteit op die wegen op orde moet zijn om het verkeer vlot te kunnen afwickelen. Een studie daartoe is gestart. Uit de modelberekening (bijlage 2) blijkt dat de afsluiting in de Zuid-Willemsvaart niet leidt tot een verschuivingseffect naar de Nelson Mandelalaan en Magistratenlaan.

Monitoring

Door middel van een slantelling is in de periode van 18 augustus tot 7 september 2025 de intensiteit op tal van straten binnen het invloedsgebied van de Zuid-Willemsvaart vastgesteld (zie bijlage 2). Deze telling dient als zogenaamde nul-telling en geeft bij herhaling na realisatie van de afsluiting inzicht in de verschuivingseffecten. En daarmee onderbouwing voor eventueel aanvullende maatregelen om ontstane overlast terug te dringen.

Verder wordt een monitoringsinstrumentarium opgetuigd om de (langdurige) effecten van de gehele IABB op het ondernemersklimaat tastbaar te maken.

Participatie en informatie

De basis van de afsluiting van de Zuid-Willemsvaart ligt in de vaststelling van de 'Verkeersstructuur 2030' met vervolgens de inbedding in de IABB. Bij de totstandkoming van beide trajecten is uitgebreid vorm en inhoud gegeven aan participatie met stakeholders en belanghebbenden. Ook voor deze concrete uitwerking is ruimte voor participatie.

Met een bewonersdelegatie van het betreffende wegvak van de Zuid-Willemsvaart zijn de vorm en wijze van de afsluiting besproken. Een door de bewoners voorgestelde herinrichting van het betreffende wegvak wordt vanuit verkeersveiligheidsoverwegingen niet overgenomen. Overeenkomstig de wens van de bewoners wordt de camerahandhaving nabij de aansluiting van de Tolbrugstraat voorzien. Op 27 november 2025 is een inloopbijeenkomst georganiseerd waar circa 20 geïnteresseerden hun mening kenbaar hebben gemaakt. Bewoners pleiten voor een snelle realisering, ondernemers pleiten vooral voor een adequate monitoring van ook economische effecten zoals in het IABB is voorzien, aanpassing van de parkeerverwijzing en opname in navigatiesystemen.

Op de gemeentelijke website (Kanaalboulevard - Gemeente 's-Hertogenbosch) is nadere informatie over de voorgeziena afsluiting opgenomen. Daarnaast wordt gebruik gemaakt van de 'buurtkiep', het digitale buurtplatform van Muntel, Vliert en Orthenpoort.

Handhaving

De naleving van de geslotenverklaring wordt afgedwongen door plaatsing van ANPR-camera's (kentekenherkenning). Daarmee is sprake van een effectieve en permanente handhaving vergelijkbaar met eenzelfde toepassing in de Van Berckelstraat en Oliemolensingel. Daadwerkelijke handhaving zal pas na een gewennings- en waarschuwingsperiode van twee maanden worden ingevoerd.

Belangenafweging

Dit voornemen verkeersbesluit is een eerste uitwerking van de vastgestelde Verkeersstructuur 2030. Daarin is op basis van de omschreven doelen de belangenafweging van voor- en nadelen van de realisatie van diverse afsluitingen in de binnenstadsring gemaakt. In het participatietraject wat heeft geleid tot de vaststelling van het IABB is brede steun gevonden voor een eerste stap in uitvoering door begin 2026 de afsluiting in de Zuid-Willemsvaart te realiseren. Door middel van uitvoering van een monitoringsprogramma én participatie over maatregelen om overlast als gevolg van verschuivingseffecten tegen te gaan worden belangen daar geborgd.

B E S L U I T

Op grond van voorgaande overwegingen en motivatie is het college voornemens:

- I. De Zuid-Willemsvaart zuidzijde nabij de aansluiting van de Tolbrugstraat af te sluiten voor alle verkeer, uitgezonderd fietsers, bromfietzers en lijnbussen, middels plaatsing van de borden C01 en onderbord OB104 en OB54;
- II. De Zuid-Willemsvaart zuidzijde nabij de aansluiting vanaf de rotonde met de Kardinaal van Rossumplein af te sluiten voor alle verkeer, uitgezonderd fietsers, bromfietzers en lijnbussen, middels plaatsing van de borden C01 en onderbord OB104, OB54 en OB411 (100 m) van het RVV'90;
- III. De datum van openbaarmaking van dit voornemen verkeersbesluit te bepalen op vrijdag 19 december 2025.

's-Hertogenbosch, 17 december 2025,

Het hoofd van de afdeling Leefomgeving,

Dhr. P. Elfring

Tervisielegging en indiening zienswijze voornemen tot verkeersbesluit

Het voornemen verkeersbesluit is voor iedereen vanaf maandag 19 december 2025 tot en met maandag 12 januari 2026 te raadplegen op www.officielebekendmakingen.nl. Voor eventuele vragen of toelichting kunt u terecht bij de afdeling Leefomgeving via een mail aan IAbredebinnenstad@s-hertogenbosch.nl onder vermelding van 'verkeersbesluit Zuid-Willemsvaart'. Belanghebbenden kunnen binnen deze periode hun gemotiveerde en ondertekende zienswijze richten aan het hoofd van de afdeling Leefomgeving, Postbus 12345, 5200 GZ 's-Hertogenbosch of per mail aan leefomgeving@s-hertogenbosch.nl