



's-Hertogenbosch

Binnenstadsring

Handboek



Binnenstadsring

Handboek

Inhoudsopgave

1	Samenvatting	5
2	Aanleiding	7
3	De Binnenstadsring nu	11
4	'De Binnenstadsring bestaat niet'	15
5	Ontwerponderzoek	19
6	Ontwerputgangspunten	23
7	Principeprofielen	31
8	Detailering en materiaalgebruik	35





Samenvatting

1

Eén van de doelen van de Koersnota Hoofdinfrastructuur is het weren van doorgaand verkeer rond de binnenstad. De gemeenteraad heeft op 17 mei 2011 besloten om als eindbeeld een 30 km/uur regiem in te voeren op de binnenstadsring en heeft gevraagd om een ruimtelijk ontwerp/beeldkwaliteitsplan voor de binnenstadsring. Dit is het betreffende beeldkwaliteitsplan: een handboek voor de binnenstadsring. Dit handboek biedt een kapstok voor de verdere uitwerking van de binnenstadsring. Door invoering van 30km/u op de binnenstadsring verliest deze zijn aantrekkelijkheid en vanzelfsprekendheid voor doorgaand autoverkeer. Daardoor ontstaat er meer ruimte voor bestemmingsverkeer op de binnenstadsring.

De binnenstadsring is geen op zichzelf staand project. Het zal in de komende jaren in delen worden uitgevoerd. Zodra er zich ontwikkelingen in de omgeving van de binnenstadsring voordoen, zal de herinrichting worden uitgevoerd conform de in dit handboek beschreven en geïllustreerde uitgangspunten. Door 'werk met werk' te maken en mee te liften met ruimtelijke ontwikkelingen of onderhoudswerkzaamheden kunnen verbeteringen tegen lagere kosten en met minder hinder voor het verkeer gerealiseerd worden. Fasering van de werkzaamheden is belangrijk om de binnenstad bereikbaar te houden

In de huidige situatie ziet de binnenstadsring er uit als een verkeersgebied, met de nadruk op het gebruik door de auto. Het plaatsen van verkeersborden is niet voldoende om 30 km/u als maximumsnelheid af te dwingen. De opgave is om de binnenstadsring zo in te richten dat deze uitnodigt tot verblijf en daarmee hard rijden minder vanzelfsprekend maakt. De nadruk in de inrichting van de binnenstadsring moet van verkeersgebied naar verblijfskwaliteit.

Bij het versterken van de verblijfskwaliteit van de openbare ruimte rond de Binnenstadsring liggen er voldoende aanleidingen om de delen van de Binnenstadsring verschillend uit te werken. Elk van de drie hoekpunten van de ring (Willems- en Wilhelminaplein, Sluis 0 en de Citadel) heeft andere kwaliteiten die versterkt kunnen worden, evenals elk van de drie zijden van de ring (zuidoost: Vestingwerken, noord: Zuid-Willemsvaart en west: traverse 't Zand).

In dit handboek worden ontwerputgangspunten voor de binnenstadsring beschreven en uitgewerkt in standaardprofielen, details en materiaalgebruik. Naar aanleiding van deze verandering van de binnenstadsring 'van autoweg naar boulevard' zijn nieuwe straatprofielen van toepassing. Ook het materiaalgebruik verschuift naar natuursteen, gebakken klinkers of een combinatie van natuursteen en gebakken klinkers. Bij de herinrichting kan de binnenstadsring verder worden vergroend.

De namen van de boulevards die gebruikt worden in dit handboek zijn werktitels.





Aanleiding

2

Tussen 2007 en 2009 is in verschillende beleidsdocumenten een integraal beleidskader voor de hoofdinfrastructuur in 's-Hertogenbosch vastgesteld: de Koersnota Hoofdinfrastructuur. Eén van de doelen van de Koersnota is het weren van doorgaand verkeer rond de binnenstad. Deze vraagstelling is opgepakt in de studie Van autoweg naar boulevard. De studie heeft geleid tot het raadsbesluit (17 mei 2011):

- Het als eindbeeld invoeren van een 30 km/uur regiem op de binnenstadsring;
- Voor het maken van een ruimtelijk ontwerp (beeldkwaliteitsplan) voor de binnenstadsring een aanvullend voorbereidingskrediet beschikbaar stellen.

De Koersnota moet leiden tot een autoluwe binnenstad. Voorwaarde bij dit besluit is dat de bereikbaarheid van de binnenstad niet verslechtert voor bestemmingsverkeer, zoals bezoekers van de binnenstad. Door invoering van 30km/u op de binnenstadsring verliest deze route zijn aantrekkelijkheid en vanzelfsprekendheid voor doorgaand autoverkeer. Daardoor ontstaat er meer ruimte voor bestemmingsverkeer op de binnenstadsring. Er zal nog steeds veel (auto-)verkeer op de binnenstadsring blijven rijden.

Het raadsbesluit vormt de opdracht voor deze studie. Doel van deze studie is het bieden van een kapstok of handboek bij de verdere uitwerking van de binnenstadsring. In dit handboek worden ontwerpuitgangspunten voor de binnenstadsring beschreven en uitgewerkt in standaardprofielen, details en materiaalgebruik.

Proces

In overleg met verschillende belanghebbenden is dit handboek opgesteld. Vanuit de gemeente is gebruik gemaakt van verschillende disciplines (Ontwerp, Verkeer, Stedenbouw, Vestingwerken, etc.). Daarnaast is gebruik gemaakt van de inbreng van een aantal externe partijen en organisaties zoals Hartje, VVE Binnenstad, Kamer van Koophandel, Bewoners Leefbare Binnenstad (BLB), Fietsersbond, Bossche Milieugroep (BMG), Kring Vrienden, Gehandicaptenplatform, Reizigersoverleg Brabant en Wijkraad 't Zand.

Startpunt: de Koersnota Hoofdinfrastructuur

De binnenstadsring staat niet op zichzelf, maar maakt onderdeel uit van één samenhangend verkeersnetwerk. Het doorgaand verkeer zal gebruik maken van de doorstroommassen.

Deze hebben als doel het interne en externe verkeer in 's-Hertogenbosch te bundelen en in combinatie met verkeersmanagement zo goed mogelijk te verwerken. Ze worden gelijktijdig in het kader van de Koersnota ontwikkeld en gerealiseerd. Goed functionerende doorstroommassen en centruminvalswegen, verkeersmanagement en parkeerbeleid zijn een vereiste om de binnenstadsring te laten functioneren. De binnenstadsring functioneert niet alleen op basis van inrichting, maar in samenhang met andere maatregelen.

Volgens de in de Koersnota vastgestelde ambitie is in 2015 het aandeel van de auto-verplaatsingen in de stad vermindert met 10% ten opzichte van de periode 2004-2006 en omgezet naar verplaatsingen per fiets en openbaar vervoer. Op 24 april jl. is door de gemeenteraad het Bereikbaarheidsprogramma Koersnota 2013 vastgesteld voor de periode tot en met 2015 en een doorkijk voor het programma na 2015.

Hierin zijn de volgende maatregelen opgenomen met een relatie met de binnenstadsring:

- de uitbreiding van het bestaande Parkeerroute-informatiesysteem (PRIS);
- de realisatie van 2 binnenstadshaltes op de binnenstadsring voor het openbaar vervoer (noord en zuid);
- de realisatie van doorstromingsmaatregelen voor het openbaar vervoer op de binnenstadsring;
- de binnenstadsring zelf.

Tevens is op 24 april jl. vastgesteld dat de reguliere buslijnen zo snel als mogelijk worden uitgeplaatst uit de binnenstad. Deze gaan in de toekomst allen via de binnenstadsring rijden, zo mogelijk gekoppeld aan de invoering van elektrisch openbaar vervoer in de binnenstad.

Als laatste is de integrale (soberdere) aanpak vastgesteld van de doorstroommassen Magistratenlaan-Zandzuigerstraat-Hambakenweg en Gestelseweg-Merwedelaan-Bruistensingel en realisatie van de benodigde maatregelen. In dit rapport is aangesloten bij de verschillende uitwerkingen van de Koersnota zoals Lekker Fietsen, Doorstroming OV, Verkeersmanagement en Parkeren en Transferia.

Eén zijde tegelijk

De binnenstadsring is geen op zichzelf staand project. Het zal in de komende jaren in delen worden uitgevoerd. Zodra er zich ontwikkelingen in de omgeving van de binnenstadsring voordoen, zal de herinrichting worden uitgevoerd conform de in dit document beschreven en geïllustreerde uitgangspunten. Dit document is een handboek voor de gefaseerde realisatie van de binnenstadsring.

Door 'werk met werk' te maken en mee te liften met ruimtelijke ontwikkelingen kunnen verbeteringen tegen lagere kosten en met minder hinder voor het verkeer gerealiseerd worden. Ook is de onderhoudscyclus hierbij van belang: er wordt geen kapitaal vernietigd. Om te voorkomen dat delen van de binnenstad voor langere tijd onbereikbaar worden, is zorgvuldige afstemming van verkeersmaatregelen met de verschillende ruimtelijke ontwikkelingen rond de binnenstadsring noodzakelijk. Fasering van de werkzaamheden is belangrijk om de binnenstad bereikbaar te houden. Uitgangspunt is om de binnenstad altijd via twee van de drie zijden/hoekpunten normaal bereikbaar te houden, oftewel werkzaamheden aan één van de zijden/hoekpunten tegelijk uit te voeren.

Op de korte termijn zijn er vooral ontwikkelingen aan de oostzijde van de stad: het Willems- en Wilhelminaplein en de parkeergarage Vonk en Vlam. Dit biedt kansen voor de Vestingboulevard (pag. 26). De planvorming voor de Vestingboulevard is relatief beperkt van omvang en kan daarom snel ter hand genomen worden. Concrete projecten zijn de aanleg van een binnenstadshalte en de reconstructie van het kruispunt Hekellaan-Pettelaarseweg.

Op de langere termijn kunnen ook de andere zijden van de binnenstad worden aangepakt:

De Kanaalboulevard: Zuid-Willemsvaart, inclusief hoekpunt Sluis 0 en binnenstadhalte (pag. 27). Ontwikkeling van deze zijde sluit aan bij de uitvoering van het Masterplan GZG en de herbesteding van het binnenstadstracé van de Zuid-Willemsvaart, na 2016.

De Oranjaboulevard: de traverse door 't Zand, inclusief hoekpunt Citadel. Deze zijde kan na 2016 worden ontwikkeld als de Magistratenlaan is doorgetrokken tot de Zandzuigerstraat (Parallelweg fase 2) (pag. 29).

De Kanaalboulevard en de Oranjaboulevard zijn complexere vraagstukken waarbij meer tijd voor ontwerp en overleg met omgeving van belang zijn.

Monitoren en -waar nodig- plannen bijstellen

Monitoren van de effecten van de maatregelen is belangrijk, zowel van de voor- als nasituatie. Allereerst om te onderzoeken of het beoogde effect daadwerkelijk optreedt, maar ook of er ongewenste effecten optreden. Niet onbelangrijk is dat leerpunten belangrijk zijn voor de uitwerking van de delen van de binnenstadsring die later ter hand genomen worden. In de afgelopen jaren hebben meerdere metingen plaatsgevonden op de binnenstadsring.



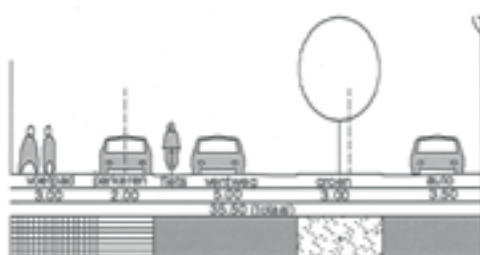


De Binnenstadsring nu

3

De Binnenstad Buiten

Over de inrichting van de Openbare Ruimte in de Binnenstad is in 1993 'De Binnenstad Buiten' geschreven. In dit Beleidsplan is de huidige inrichting van de Binnenstadsring vastgelegd in de categorie 'randstraat': "De parkeerring uit het Beleidsplan Verkeer en Vervoer bestaat uit vele verschillende (sfeer en afmeting) straten. Het is daarom van groot belang dat het continue karakter ervan in de vormgeving tot uiting komt. Er zijn voor de randstraten twee en voor de insteekstraten één principe-profiel opgenomen, allen met bomen."



Traverse door het zand



Principe profiel randstraat



Ook in het materiaalgebruik onderscheidt de Binnenstadsring zich van de rest van de Binnenstad. *“Voor de oude binnenstad is gezocht naar bestratingsmaterialen die duurzaam zijn, kwalitatief hoogwaardig en daardoor aansluiten bij het historisch karakter en de sfeer van de binnenstad. Er is gekozen voor de volgende materialen: natuursteen, gebakken klinkers of een combinatie van natuursteen en gebakken klinkers. Voor de randstraten (parkeerring) en de insteekstraten naar de parkeergarages is om functionele redenen gekozen voor asfalt op de rijweg en een vlak en stroef materiaal voor de trottoirs.”*

In de Binnenstad Buiten is voor de inrichting van de Binnenstadsring dus gekozen voor functionaliteit (profiel en materiaalgebruik) en continuïteit.

In de huidige situatie ziet de binnenstadsring er uit als een verkeersgebied, met de nadruk op het gebruik door de auto: als een parkeerring, zoals in het Beleidsplan Verkeer en Vervoer was vastgelegd. Lange rechtstanden, brede profielen en scheiding in hoofdrijbaan en parallelwegen nodigen uit tot harder rijden dan 30 km/u. Ook in het materiaalgebruik ligt de nadruk op snelheid: veel asfalt, hagen, maar ook hoge lichtmasten en een gele kleur straatverlichting maken de binnenstadsring meer verkeersgebied dan verblijfsgebied.



De opgave

Het besluit van mei 2011 omvat het als eindbeeld invoeren van een 30 km/uur regime op de binnenstadsring. Het plaatsen van verkeersborden is niet voldoende dit als maximumsnelheid af te dwingen. De opgave is om de binnenstadsring zo in te richten dat deze uitnodigt tot verblijf en daarmee hard rijden minder vanzelfsprekend maakt. De binnenstadsring is de presentatie van en de entree naar de binnenstad. De nadruk in de inrichting van de binnenstadsring moet van verkeersgebied naar verblijfskwaliteit.



De binnenstadsring nu: wel verkeersgebied, geen verblijfsgebied

'De binnenstadsring wordt weer onderdeel van de binnenstad; er ontstaat een ring voor bestemmend verkeer, die levendig is en die uitnodigt tot flaneren.'

(uit: Van autoweg naar boulevard)

De binnenstadsring maakt de binnenstad bereikbaar voor bestemmend autoverkeer, openbaar vervoer en bevoorradend vrachtverkeer, zonder dat de binnenstadsring een autonome verkeersader is. Door introductie van 30km/u verkleurt de binnenstadsring van verkeersader tot een onderdeel van de binnenstad. De binnenstadsring wordt geen gewone of rustige woonstraat. De functie van de binnenstadsring is anders dan de functie van een woonstraat. Het is dan ook niet meer dan logisch dat de vormgeving en het gebruik van de binnenstadsring anders zijn.

De binnenstadsring zal in het ontwerp afwijken van een 'gewone' 30km/u zone. Traditioneel horen in een 30km/u gebied geen zaken zoals fietsvoorzieningen, het parkeerwijssysteem, ongelijkvloerse kruisingen, busstations buiten de rijbaan, verkeerslichten en verkeersmanagementmaatregelen. Op de binnenstadsring zijn die wel nodig en dus aanwezig. Omgekeerd worden snelheidsremmers die gangbaar zijn in 30km/u zones niet toegepast, zoals drempels, plantenbakken en sluisen. De hoeveelheid verkeer en het soort verkeer (bussen en vrachtwagens) laten dit niet toe. Wel wordt gezocht naar natuurlijke snelheidsremmers, maatregelen die op een vanzelfsprekende manier in hun omgeving, de binnenstad, passen.



ZONE

ZONE

Winkelweg

Winkelweg

P

IMAX

IMAX

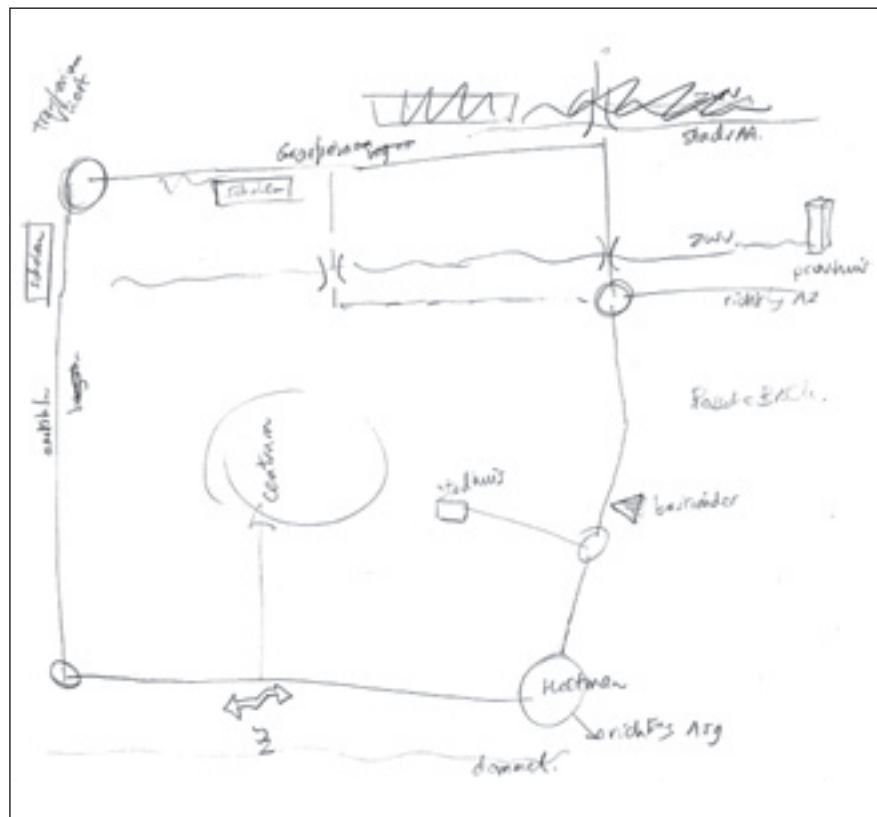


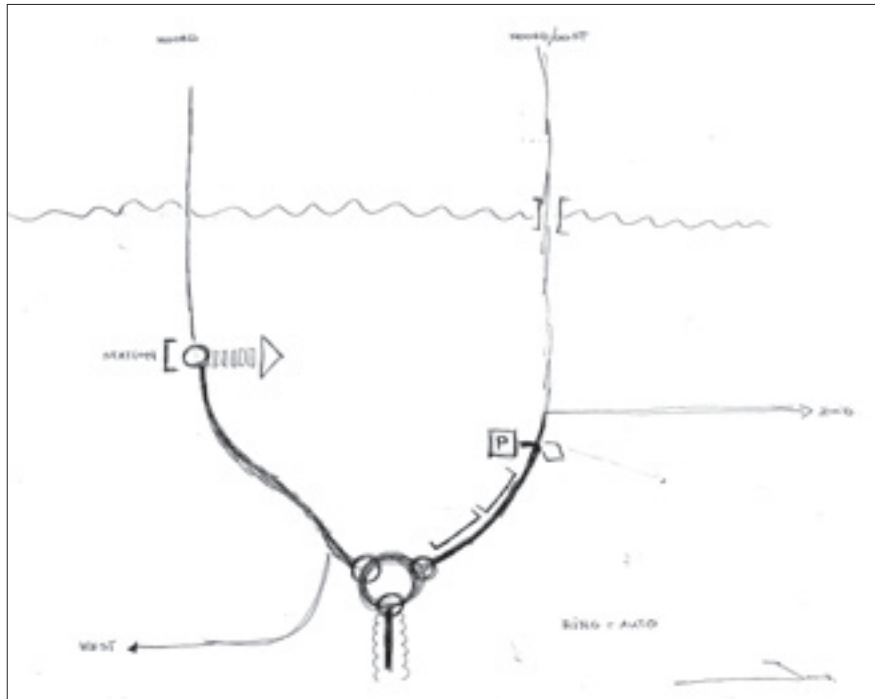
‘De Binnenstadsring bestaat niet’

4

Mental map

De binnenstadsring is als centrumweg een onderdeel van het verkeersnetwerk van 's-Hertogenbosch. Maar bestaat de binnenstadsring ook in de beleving van de bewoners en bezoekers van de stad? Om dit te onderzoeken is aan de betrokkenen bij deze studie (kerngroep, klankbordgroep en werkgroep) gevraagd om uit het hoofd een weergave van de binnenstadsring te tekenen. Dit levert verrassende resultaten op. De uitwerking van de binnenstadsring - de oriëntatiepunten waaruit de ring is opgebouwd - verschilt sterk van persoon tot persoon. Iedereen gebruikt verschillende bouwstenen om zich een beeld van de binnenstadsring te vormen. Niet alleen wordt de ring door verschillende gebruikers anders beleefd (een fietser tekent iets anders dan een automobilist of een busreiziger), ook de vorm van de ring is steeds weer anders. Het 'Heetmanplein' is op alle tekeningen wel te zien, evenals de Bossche Broek en de Koningsweg door 't Zand met de Draak. Aan de noordkant wordt het lastiger. In sommige afbeeldingen is de ring een vierkant, in andere is de noordzijde niet eens gesloten.



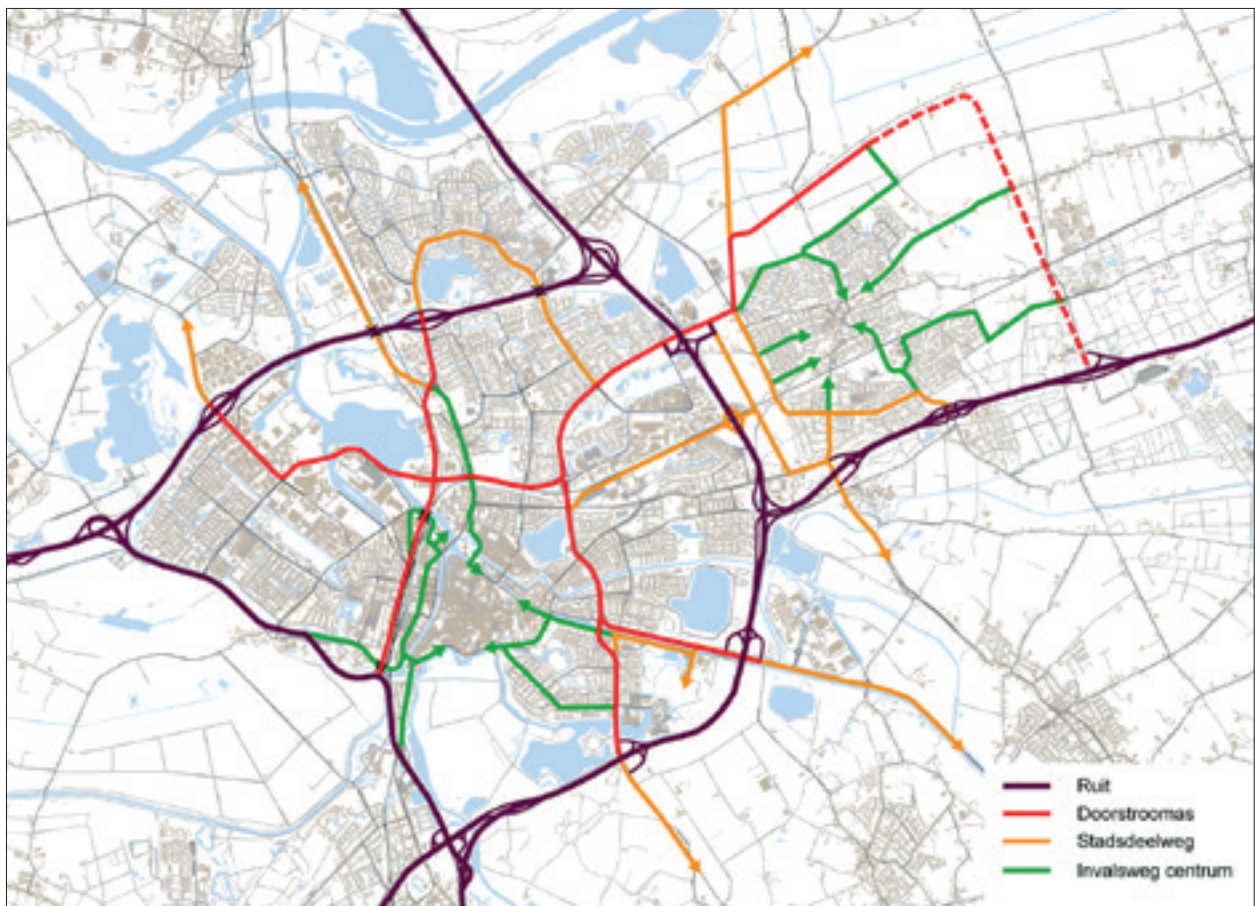


Uiteindelijk zijn alle versies van de binnenstadsring samen te vatten in één schets. Daaruit blijkt de (gemiddelde) beleving van de ring. Voor velen herkenbaar is de driehoekige vorm van de ring, waarbij de hoekpunten worden gevormd door de belangrijkste toegangen tot de binnenstadsring vanaf de hoofdwegen door de stad: het Willems- en Wilhelminaplein, Sluis 0 en de omgeving van de Citadel. De verbindingen tussen deze hoekpunten vormen in de beleving geen eenheid. Aan de oostzijde is de beleving van de binnenstadsring gekoppeld aan de Vestingwerken en de Bossche Broek, aan de noordzijde ligt deze langs de Zuid-Willemsvaart en aan de westzijde is de binnenstadsring de hartlijn van 't Zand. Tenslotte bevinden zich op deze zijden van de driehoek nog 3 belangrijke toegangen tot de binnenstad in de beleving van fietsers, voetgangers en bus-/treinreizigers: de Pettelaarseweg, de Draak/Stationsweg en de Van Berckelstraat.

Hoewel de vorm en de verkeerskundige betekenis uiteindelijk wel in elke afbeelding van de binnenstadsring terug komt, wordt de ring niet beleefd als één ruimtelijk onderdeel van de stad. Elk knooppunt en elke zijde van de driehoek is anders. 'De binnenstadsring bestaat dus niet'.

Verdeelboom

De binnenstadsring bestaat niet als samenhangende stedenbouwkundige ruimte binnen de stad. Ze is alleen als verkeersruimte herkenbaar. Zo is deze uiteindelijk ook ooit bedacht, als een manier om bezoekend verkeer via een ring rond de binnenstad naar de bestemming te leiden. De binnenstadsring kan als een parkeeroute worden gezien, met zijn verwijzingssysteem naar beschikbare parkeerplaatsen. Aangezien de binnenstadsring een bestemmingsfunctie heeft, zijn er geen verkeersgebruikers die de ring helemaal rondrijden. De ring is een 'verdeelboom': je komt er ergens op (op een hoekpunt of halverwege de zijden van de driehoek) en kiest een rijrichting die naar je bestemming leidt. Andersom ga je van je bestemming via één van de zijden van de driehoek naar het hoekpunt wat je wegvoert van de binnenstad. Dit steeds gedeeltelijk gebruik maken van de ring past eigenlijk goed bij het gefragmenteerde beeld in de belevings-schetsen. Een bezoeker gebruikt altijd maar een stukje van de ring, heen en weer. Bestemmingsverkeer heeft geen doorgaande ring nodig.







Ontwerponderzoek

5

Tijdens het schrijven van deze studie zijn een aantal projecten langs de Binnenstadsring in voorbereiding en/of uitvoering. De reconstructie van het Willems- en Wilhelminaplein en de herinrichting van de Casinotuin geven antwoorden op ontwerp-vragen die ook op andere locaties langs de Binnenstadsring actueel zullen zijn. Een ontwerponderzoek voor de Koningsweg schetst de ambitie voor de toekomstige ontwikkeling van de Binnenstadsring.

Hoekpunt: Willems- en Wilhelminaplein

Het Willems- en Wilhelminaplein – ook wel Heetmanplein genoemd naar de bedenker - is de zuidelijke hoekpunt van de Binnenstadsring. In de huidige situatie wordt bijna de gehele beschikbare ruimte ingenomen door asfalt voor de auto. Door de aanleg van de Randweg en de Parallelweg fase 2 zal de verkeersdruk op de traverse door 't Zand en daarmee ook op het Willems- en Wilhelminaplein afnemen. Daardoor wordt het mogelijk om het plein te reconstrueren en door de invoering van 30km/u zal de drukte nog verder afnemen.

De reconstructie bestaat in de eerste fase vooral uit een reconstructie van de verkeersruimte als onderdeel van de aanleg van de Randweg. In 2013 zal de nieuwe verkeersstructuur hier worden aangelegd. Er komt een einde aan de onoverzichtelijke kluwen autobanen en er komt meer ruimte voor fietser en voetganger.



Conclusies voor andere hoekpunten

Les die uit het ontwerp van het Willems- en Wilhelminaplein getrokken kan worden is dat het ontwerpen van de hoekpunten complex is. Hoewel het streven voor de binnenstadsring is om minder verkeersruimte en meer verblijfskwaliteit te realiseren blijkt met name op de hoekpunten de inrichting van grote invloed op de doorstroming op de binnenstadsring. De snelheid mag dan omlaag gaan, het is wel belangrijk dat het verkeer goed kan blijven doorstromen.

Een minder verkeersgerichte inrichting bleek uiteindelijk moeilijk realiseerbaar. Er zijn meerdere opstelstroken en verkeerslichten nodig om prioriteiten aan zowel fietsverkeer als bussen toe te kennen. Het bleek complex om een goede afwikkeling van alle vervoerswijzen te waarborgen. Daarom wordt voorgesteld om de drie hoekpunten allen met verkeerslichten te regelen. Daarnaast bleek het op het Willems- en Wilhelminaplein nodig te zijn om het openbaar vervoer over een eigen strook met prioriteit door de knoop te leiden.



Zijde: Casinotuin

In 2013 is gestart met de bouw van een ondergrondse parkeergarage langs de Hekellaan.

Onderdeel van het ontwerp voor de Parkeergarage Vonk en Vlam is de herinrichting van de Casinotuin. Deze is een belangrijk onderdeel van de route tussen de binnenstad (Parade), de garage en het Zuiderpark. Als voorschot op de herinrichting van de Binnenstadsring is in het ontwerp de Casinotuin doorgezet tot aan de Vestingmuur. Waar de Hekellaan eerst de begrenzing van de Casinotuin was, is deze nu onderdeel van de Casinotuin. De Hekellaan doorsnijdt de Casinotuin over een 'Parkbrug' in de tuin. De Hekellaan is zo ondergeschikt gemaakt aan de Casinotuin. Om meer aan te sluiten bij de wegprofielen uit 'De Binnenstad Buiten' is de Hekellaan hier uitgevoerd in gebakken klinkers, met fietssuggestiestroken aangegeven mbv. vierkante natuursteen tegeltjes.



Inrichtingsplan Casinotuin en Vonk en Vlam terrein

Conclusies voor andere zijden

In dit ontwerp is de oversteekbaarheid van de Hekellaan leidend geweest voor het ontwerp. De verbinding van de binnenstad naar de Parkeergarage (en het Zuiderpark) is hier belangrijker dan de continuïteit van de Binnenstadsring. Op meerdere plekken langs de Binnenstadsring zou op dezelfde manier herinrichting de over-

steekbaarheid van binnen naar buiten kunnen verbeteren. Door in te spelen op aanleidingen uit de omgeving is het mogelijk om het aantal lange rechtstanden terug te brengen. Voorbeelden daarvan zijn de oversteek Paleisbrug, de pleinen in 't Zand (Julianaplein, Emmaplein), de bruggen in de Zuid-Willemsvaart, de binnenstads-haltes voor het openbaar vervoer, enzovoorts.

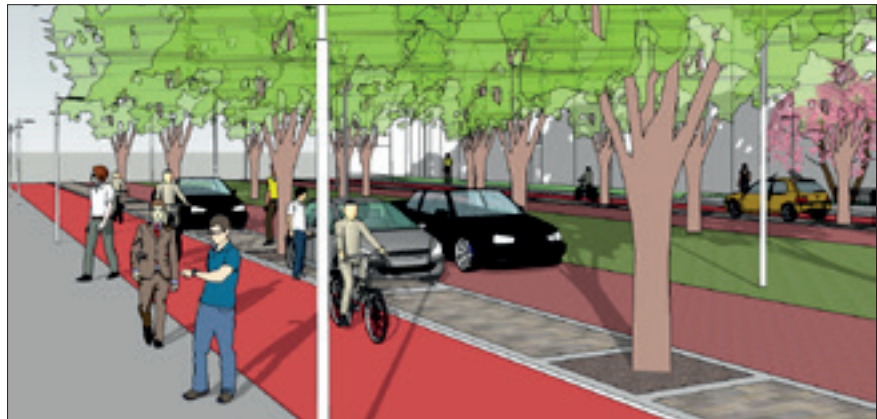
Zijde: Koningsweg

De Koningsweg in 't Zand is het deel van de binnenstadsring dat het meest op een autoweg lijkt en het minst op een boulevard, terwijl de Koningsweg ooit wel als boulevard is ontworpen. Het straatprofiel van de Koningsweg wordt in de huidige situatie vrijwel geheel in beslag genomen door rijbanen, fietsstroken, fietsstraten en parkeerplaatsen: veel asfalt. De inrichting nodigt automobilisten niet uit tot langzaam rijden.

Onderstaande schets laat zien dat bij een afname van doorgaand verkeer door 't Zand iets van de oude boulevard teruggebracht kan worden. Door op delen hiervan de verkeersstromen te bundelen en door parkeren direct langs de (hoofd-)rijbaan kan ruimte worden vrijgespeeld voor een brede groene middenberm met bomen.



Huidig en toekomstig straatbeeld Koningsweg

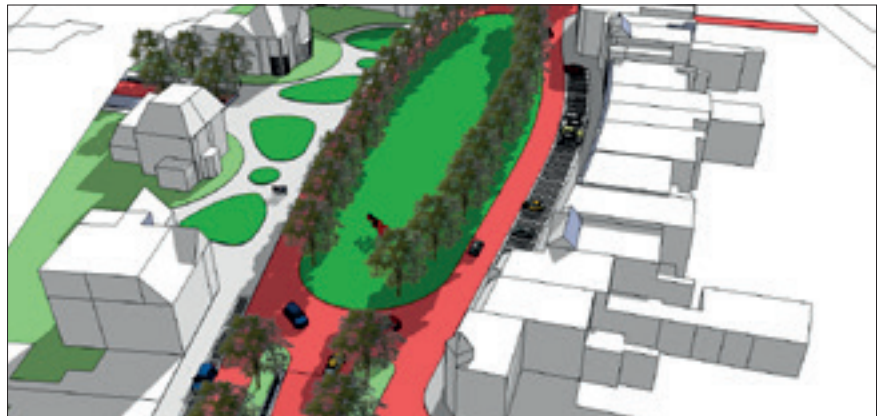


Conclusies voor andere zijden

In een 30 km/u inrichting is het minder noodzakelijk om verkeerssoorten te scheiden. Dit gebeurt nog wel op een groot aantal delen van de binnenstadsring. Hier is nog winst te behalen. Het bundelen van verkeerssoorten en het verwijderen van fysieke barrières als hagen levert ruimte op voor een verbeterde verblijfskwaliteit. Ook fietsstraten of fietssuggestiestroken in plaats van vrijliggende fietspaden kunnen op sommige delen van de binnenstadsring ruimtewinst betekenen. Langs de zijden van de binnenstadsring zijn tevens uitvoegstroken, vluchtheuvels, etc. niet noodzakelijk. Op meerdere plaatsen langs de Binnenstadsring kan op deze manier meer ruimte worden gemaakt voor een kwalitatieve openbare ruimte.



Huidig en toekomstig straatbeeld Koninginnenlaan







Ontwerputgangspunten

6

Algemene ontwerputgangspunten

In de Binnenstad Buiten is voor de inrichting van de binnenstadsring gekozen voor functionaliteit (profiel en materiaalgebruik) en continuïteit. Dit is gebaseerd op de functie van de binnenstadsring als parkeerring. Door de verschuiving 'van autoweg naar boulevard' komt er meer nadruk op verblijfskwaliteit. In het gebruik is de binnenstadsring geen continu geheel meer (geen doorgaand verkeer, alleen bestemmingsverkeer), in de beleving van de gebruiker ook niet. Het uitgangspunt van continuïteit moet dan ook worden losgelaten.

Zoals uit de herinrichting van het Willems- en Wilhelminaplein is gebleken is op de hoekpunten van de binnenstadsring de inrichting van grote invloed op de doorstroming. Aangezien het verkeer goed moet blijven doorstromen zal voor de hoekpunten het verkeersontwerp voorafgaan aan het ontwerp voor de (kwaliteit van de) openbare ruimte. Dat wil zeggen dat (meerdere) opstelstroken, regeling met verkeerslichten, eigen stroken voor het openbaar vervoer, etc. noodzakelijk kunnen zijn. Pas daarna kan voor de resterende openbare ruimte een verbeterde verblijfskwaliteit worden ontworpen.

Langs de zijden van de binnenstadsring kan de functionaliteit (verkeersgebied) uit de 'Binnenstad Buiten' worden losgelaten. Hier is oversteekbaarheid belangrijker dan doorstroming. Dat betekent het vermijden van lange rechtstanden, het versmallen van de wegprofielen tot het strikt noodzakelijke, passend bij een snelheid van 30 km/u. In principe geen ventwegen, langsparkeren mag vanaf de hoofdrijbaan. Door, daar waar geparkeerd wordt aan de binnenstadsring, de parkeerplaatsen op trottoirniveau uit te voeren wordt het straatprofiel optisch verder versmald. Op de binnenstadsring zal in het ontwerp van de drie zijden een absoluut minimum aan belijning worden toegepast, al helemaal waar de lijnen de lengterichting geleiden. In het verlengde daarvan wordt ook een minimum aan verkeerstechniek toegepast. Daar waar een verkeerstechnische maatregel nodig is, worden eerst alternatieven onderzocht die in de omgeving passen.

Ook in de vormgeving van de zijden van de driehoek en het materiaalgebruik moet de nadruk op de auto worden losgelaten. Minder verkeersgebied en meer verblijfskwaliteit betekent ook dat in het materiaalgebruik meer moet worden aangesloten bij het karakter van de openbare ruimte in de binnenstad: minder asfalt en beton, meer gebakken klinkers, natuursteen of een combinatie van beiden. De vrijgespeelde ruimte biedt kansen om de binnenstadsring groener te maken. Door de aanplant van bomen wordt de verblijfskwaliteit verhoogd. De huidige verlichting is ontworpen voor een verkeersader: hoge, kale masten op grote onderlinge afstand, met natriumlampen. Met het invoeren van het 30km/u regime kunnen deze masten vervangen worden door lage verlichtingsarmaturen die op kortere afstand van elkaar staan en dicht op de rijbaan staan. De kleur licht moet veranderen naar wit. Dit is passender in de omgeving, maar het is ook één van de mogelijkheden om de snelheidsbeleving te beïnvloeden. Andere mogelijkheden zijn optische maatregelen zoals klinkerbestrating en molgoten waardoor de rijstroken smaller ogen -bij gelijkblijvend fysieke breedte van het profiel.

Bij het versterken van de verblijfskwaliteit van de openbare ruimte rond de binnenstadsring liggen er voldoende aanleidingen om de delen van de binnenstadsring verschillend uit te werken. Elk van de drie hoekpunten van de ring (Willems- en Wilhelminaplein, Sluis 0 en de Citadel) heeft andere kwaliteiten die versterkt kunnen worden, evenals elk van de drie zijden van de ring (zuidoost: Vestingwerken, noord: Zuid-Willemsvaart en west: traverse 't Zand).



Hoekpunt: Willems- en Wilhelminaplein

De eerste fase van de reconstructie die nu in uitvoering gaat bestaat vooral uit de verkeersruimte die nog nodig is voor een goede doorstroming na de aanleg van de Randweg. De ruimte die hierdoor vrijkomt zal later worden ontworpen als nieuwe openbare ruimte met de nadruk op groen en cultuurhistorie. Dit hoekpunt speelde een cruciale rol in de belegering van de Vesting 's-Hertogenbosch in 1629. Restanten van de vesting zijn nog onder het plein aanwezig en zouden in een herinrichting een nieuwe betekenis kunnen krijgen. Het herontwerp van de vrijgekomen ruimte is inmiddels als nieuw project opgestart.



Hoekpunt: Sluis 0

Autoverkeer met name vanuit het zuiden en de oostkant van de stad komt bij Sluis 0 de binnenstad in. Een goede doorstroming voor het autoverkeer (en het openbaar vervoer) blijft hier eerste randvoorwaarde. Het verkeerskundig ontwerp (incl. regeling met verkeerslichten) gaat ook hier vóór het openbare ruimte ontwerp. In de huidige situatie is de plek als toegang tot de stad nauwelijks herkenbaar. Toch worden hier de Vestingwerken gekruist. Herinrichting van Sluis 0 moet dan ook vooral in nauwe samenhang met de herontwikkeling van de Vestingwerken worden ontworpen. Ook de sluis zelf zou een prominentere rol in de beleving van de openbare ruimte moeten gaan spelen. Aanleidingen voor herinrichting dienen zich wellicht aan na 2016 als de nieuwe Zuid-Willemsvaart in gebruik wordt genomen en het (bestaande) binnenstads-tracé gemeentelijk eigendom wordt. Daardoor zal ook de sluis een andere functie krijgen. De veranderende betekenis van de sluis in het waterbeheer is aanleiding voor het Waterschap de sluis in de toekomst aan te passen.



Hoekpunt: Citadel

De derde hoekpunt van de binnenstadsring ligt naast/rond de Citadel. Waar de andere twee hoekpunten in de (historische) binnenstad liggen, ligt deze er net buiten, 'rond' de Citadel, de derde hoekpunt van de Vesting. Verkeerskundig is de kruising van de Orthenseweg met de Citadellaan/Vogelstraat het hoekpunt, in de beleving strekt deze zich aan één zijde uit tot de Diezebrug en aan de andere zijde langs de Citadellaan. Waar de Citadellaan de Vesting binnen gaat verandert de bestrating van asfalt naar gebakken klinkers. Bij een toekomstige herinrichting blijft de doorstroming voor het (openbaar vervoer/auto-)verkeer leidend. Ook hier gaat het verkeerskundig ontwerp (incl. verkeersregeling, opstelstroken, etc.) boven het ontwerp van de openbare ruimte. Herinrichting van de resterende openbare ruimte zou vooral gericht moeten zijn op de beleving van de Citadel. Aanleiding voor herinrichting is er pas na 2016 als de Magistratenlaan/Parallelweg is doorgetrokken naar de Zandzuigerstraat. Daardoor zal er minder verkeer vanaf de Zandzuigerstraat via de Orthenseweg door 't Zand gaan rijden. In de verdere toekomst kan de Vogelstraat nog doorgetrokken worden naar de Parallelweg.

Zijde: Vestingboulevard (binnenstadsring en de Vestingwerken)

De zuidoostzijde van de binnenstadsring wordt gevormd door de Parklaan, Spinhuiswal, de Zuidwal en de Hekellaan. Deze zijde verbindt de hoekpunt Willems- en Wilhelminaplein met de hoekpunt Sluis 0. De binnenstadsring valt hier samen met de Vestingwerken. De openbare ruimte bovenlangs de (gerestaureerde) vestingmuren is hier een balkon aan de Bossche Broek en het Zuiderpark. Het is onderdeel van een 6 km. lange rondwandeling over de vestingmuren rond de historische binnenstad. Als onderdeel van het herstel van de Vestingwerken zijn hier de afgelopen jaren veel projecten gerealiseerd: de Groote Hekel, het Bastionder, het Bastion



Spinhuiswal

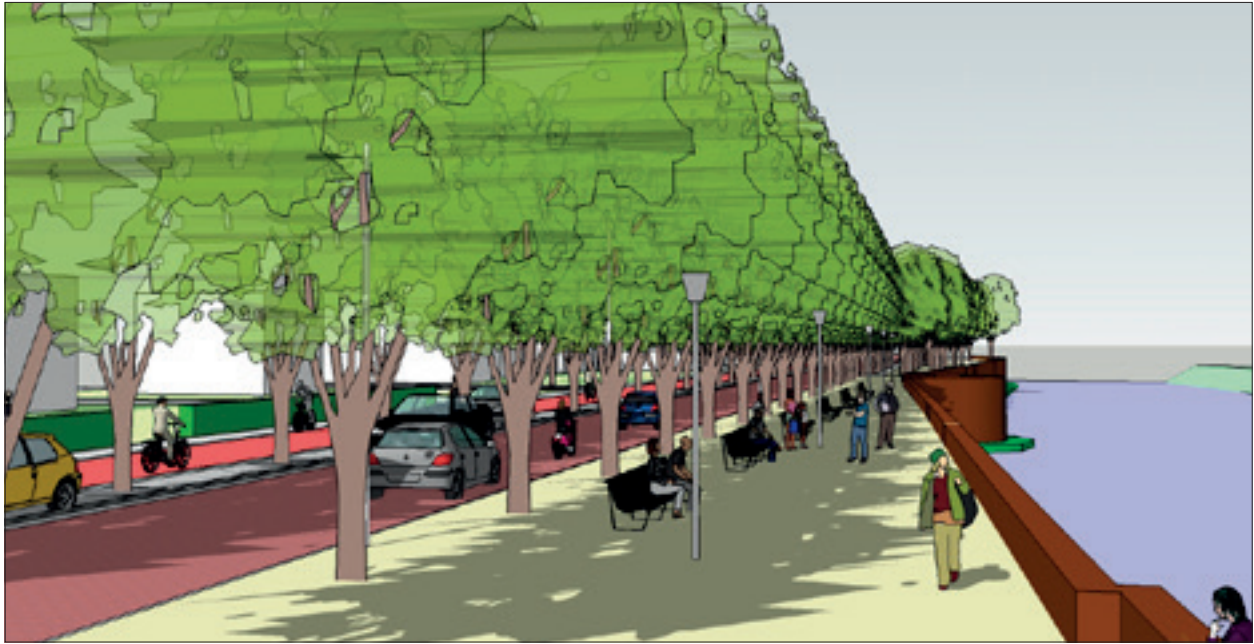
Sint-Anthonie en grote delen van de tussenliggende stadsmuur. Het sluitstuk is in aanleg: de parkeergarage op het Vonk- en Vlamterrein incl. reconstructie van een stuk van de middeleeuwse stadsmuur en het vrijmaken van Bastion Baselaar in het Zuiderpark. In de toekomst zal het Zuidwalkwartier verder ontwikkeld worden.

Na het vervallen van de militaire functie van de Vestingwerken werd met name dit deel van de vesting ingericht als wandelpromenade, een afgeleide van het overal in de mode geraakte singelpark. In feite is dit nog steeds de kwaliteit van dit deel van de binnenstadsring: een Vestingboulevard, die de belangrijkste parken voor de Binnenstad – het Bossche Broek en het Zuiderpark – met elkaar verbindt. Herinrichting zou hier met name het Boulevard-karakter moeten versterken. De huidige (asfalt-)rijbaan is nu nog vooral een barrière tussen de binnenstad en de Vestingwerken. De ruimte is hier beperkt, maar met name door het materiaalgebruik kan meer samenhang worden bereikt.



Hekellaan rond 1900





Vestingboulevard

De Vestingboulevard is nu en in de toekomst een belangrijke route voor bussen. In de toekomst rijden de reguliere bussen niet meer door de binnenstad maar over de binnenstadsring. De Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) route vanuit Veghel loopt over de Vestingboulevard. De doorstroming voor openbaar vervoer op de Vestingboulevard is daarom van groot belang. Tevens wordt op de Vestingboulevard een hoogwaardige binnenstadhalte gemaakt waarbij meerdere bussen per richting kunnen halteren en ook mogelijk de 220Xpress. Deze binnenstadhalte dient goed aangesloten te worden op de binnenstad met een loop- en fietsroute. Tevens dient de oversteekbaarheid ter hoogte van de binnenstadhalte optimaal te zijn. Hiermee draagt de binnenstadhalte bij aan het verbeteren van de verblijfskwaliteit op de vestingboulevard.

De Vestingboulevard komt als eerste aan de beurt. Hier spelen twee actuele herinrichtingsprojecten: het Willems- en Wilhelminaplein en de Parkeergarage Vonk en Vlam. De nieuwe binnenstadhalte is voor 2014 voorzien. Om te voorkomen dat dit deel een 'lappendeken' wordt zou aanvullend nagedacht moeten worden over de delen van de Vestingboulevard die (nog) niet aangepakt worden.



Huidig straatbeeld Zuid-Willemsvaart



Zuid-Willemsvaart
binnenstadshalte

Zijde: Kanaalboulevard (binnenstadsring en de Zuid-Willemsvaart)

De noordzijde van de binnenstadsring valt samen met de Zuid-Willemsvaart en verbindt Sluis 0 met het hoekpunt rond de Citadel. Beeldbepalend voor het straatbeeld zijn de hoge populieren aan weerszijden van het kanaal. De zuidzijde en de noordzijde van de Zuid-Willemsvaart zijn via een viertal bruggen met elkaar verbonden. De inrichting van de zuidzijde van de Zuid-Willemsvaart wordt vooral bepaald door de verkeersfunctie. Tussen Sluis 0 en de Kasterenbrug wordt het gehele (krappe) straatprofiel ingenomen door een relatief smal trottoir en een asfaltrijweg met daarop ook fietsers. Tussen de bomen zijn waar mogelijk (langs-) parkeerplaatsen aangelegd. Achter de bomen staat een haag. Daardoor is de Zuid-Willemsvaart vanaf de weg niet zichtbaar.

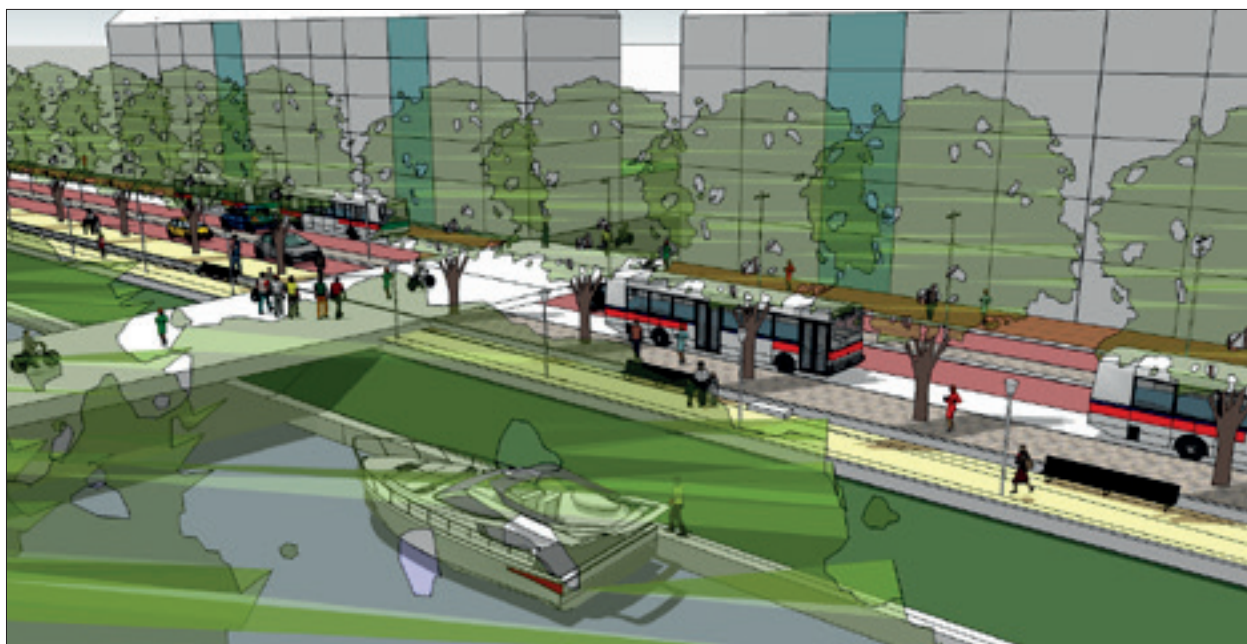
Ook tussen de Kasterenbrug en de Orthenbrug wordt het gehele profiel ingenomen door asfalt voor het autoverkeer. Het aanzienlijk bredere straatprofiel wordt hier geheel ingenomen door busvoorzieningen en -haltes en in- en uitvoegstroken naar de Tolbrugstraat waar de ingang van de parkeergarage Arena zich bevindt. Daarnaast is de inrichting gericht op de toegankelijkheid van het vml. Groot Ziekengasthuis (GZG) met zijn verschillende (ambulance-)toegangen en parkeerterreinen. Samen met de uitgebreide belijning op de straat levert dit een beeld op dat voortkomt uit de verkeersfunctie en weinig verblijfskwaliteit heeft. Ook hier wordt nog geparkeerd tussen de bomen langs de Zuid-Willemsvaart en staat er deels een haag.

Huidig straatbeeld

Herinrichting van de Zuid-Willemsvaart zou met name gericht moeten zijn op het verbeteren van de verblijfskwaliteit en de oversteekbaarheid. Daarbij zou ook het kanaal zelf een grotere rol kunnen gaan spelen als openbare ruimte. De verkeersvoorzieningen zouden tot een minimum beperkt moeten worden. Randvoorwaarden voor wat mogelijk is zijn de gewenste oversteekbaarheid voor voetgangers en fietsers, de gewenste (auto)doorstroming vanwege de vele functies en de parkeergarages in dit deel van de binnenstad en de functie van de binnenstadsring als belangrijk onderdeel van vele busroutes incl. bijbehorende binnenstadshalte.



Met name het huidige profiel tussen Sluis 0 en de Kasterenbrug biedt weinig ruimte voor meer verblijfskwaliteit. Bij autoverkeer in twee richtingen is het hele beschikbare profiel nodig. Door een andere materialisering (gebakken klinkers ipv. asfalt) kan het straatbeeld wat meer aansluiten bij de openbare ruimte van de binnenstad.

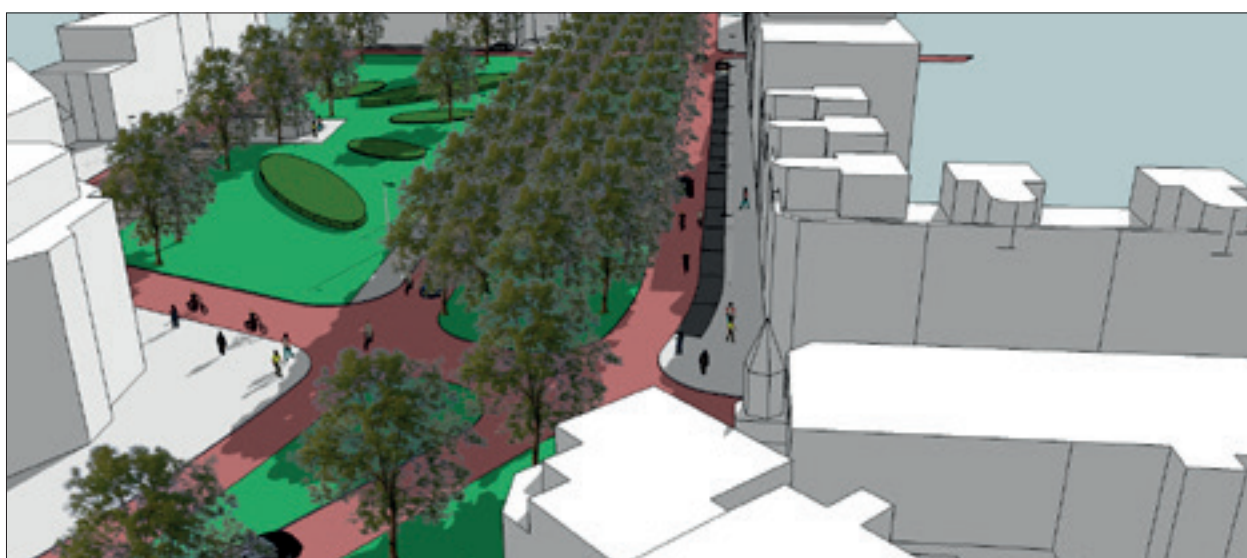


Zuid-Willemsvaart / GZG

Door het weghalen van de parkeervakken langs de weg ontstaat ruimte voor een wandelroute langs het kanaal, onder de bomen.

Inmiddels is aan de zuidzijde van de Zuid-Willemsvaart de locatie van het vml. Groot Ziekengasthuis (GZG) vrijgekomen voor herontwikkeling. Hiervoor is een Masterplan opgesteld, dat nieuwe winkelruimte omvat, een 'Agora' waarin ruimte is voor de bibliotheek en het Stadsarchief, parkeervoorzieningen en een groot aantal nieuwe woningen. Ook dit biedt kansen voor de Binnenstadsring incl. de daar te ontwerpen Binnenstadshalte voor het openbaar vervoer.

Het gewenste profiel van de Zuid-Willemsvaart (weg) is sterk afhankelijk van de omliggende ontwikkelingen: herinrichting van het GZG-terrein en de ontwikkeling van dit deel van de Zuid-Willemsvaart (kanaal). Zolang de Zuid-Willemsvaart nog open is voor de beroepsvaart betekent dit dat de bruggen regelmatig 'open staan'. Als in 2016 het nieuwe tracé van de Zuid-Willemsvaart in gebruik wordt genomen, is dit verleden tijd. Dit biedt kansen om de Zuid-Willemsvaart een andere betekenis te geven voor de Binnenstad.



Toekomstig straatbeeld Emmaplein



Zijde: Oranjeboulevard (binnenstadsring en 't Zand)

De westzijde van de Binnenstadsring wordt gevormd door de as door 't Zand: Koningsweg – Julianaplein – Oranje Nassaulaan – Emmaplein – Brugstraat. Dit is van de binnenstadsring het deel dat het meest als doorgaande (auto-)verkeersroute is ingericht. Hoewel oorspronkelijk bedacht als groene boulevard is deze 'Traverse' halverwege de 20e eeuw omgevormd tot verbinding tussen de rijkswegen ten noorden van de stad (ri. Utrecht) en die ten zuiden (ri. Eindhoven). Daarmee werd de Markt ontlast van doorgaand autoverkeer. In 1959 werd dit nog eens aangevuld met een tunnel (de Drakentunnel) onder de Stationsweg door, zodat doorgaand verkeer geen hinder meer ondervond van het voetgangersverkeer tussen het NS-Station en de binnenstad. Daarnaast zijn op het grootste deel van deze as vrijliggende fietsvoorzieningen (al dan niet via fietsstraten) aanwezig. In feite ligt de hele as door 't Zand er nog steeds zo bij: als een traverse voor doorgaand verkeer.



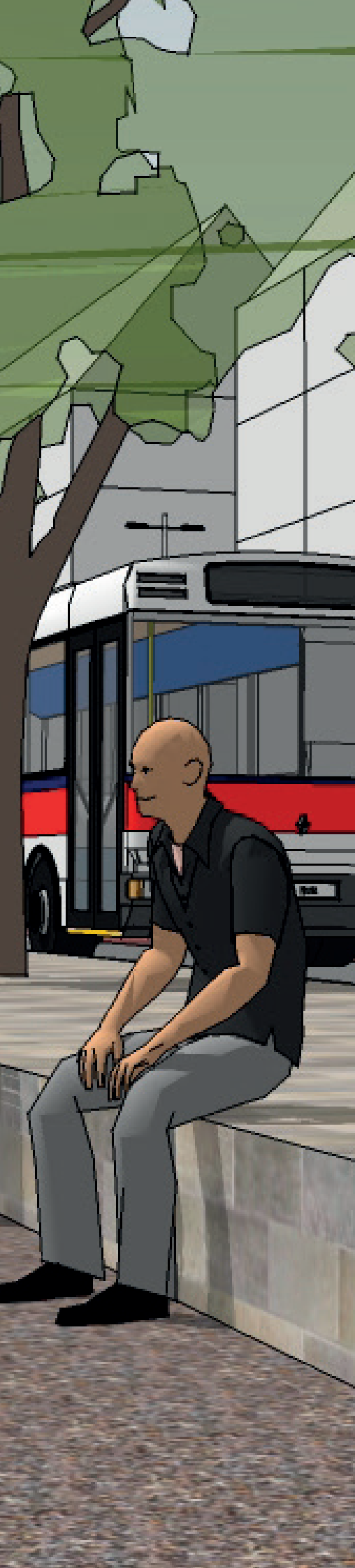
Huidig straatbeeld Koningsweg

De Parallelweg (samen met de Magistratenlaan) aan de westzijde van het spoor zal deze functie als doorstroomas gaan overnemen, zodra deze is doorgetrokken naar de Zandzuigerstraat. Daarmee zal het doorgaand verkeer door 't Zand afnemen en ontstaan er mogelijkheden om weer wat van de oude verblijfskwaliteit te herstellen. Er zijn langs deze zijde van de binnenstadsring geen ruimtelijke ontwikkelingen voorzien op de korte termijn. Concrete wens is het verbeteren van de bereikbaarheid van het busstation voor bussen vanuit het zuiden. De inrichting van de Oranjeboulevard hangt samen met het afsluiten van de Stationstunnel voor autoverkeer zoals opgenomen in het Bereikbaarheidsprogramma Koersnota 2013. Deze afsluiting vindt plaats na 2015 als de effecten van de Parallelweg fase 2 bekend zijn.



Stedenbouwkundig plan Kerkhoff (1889)





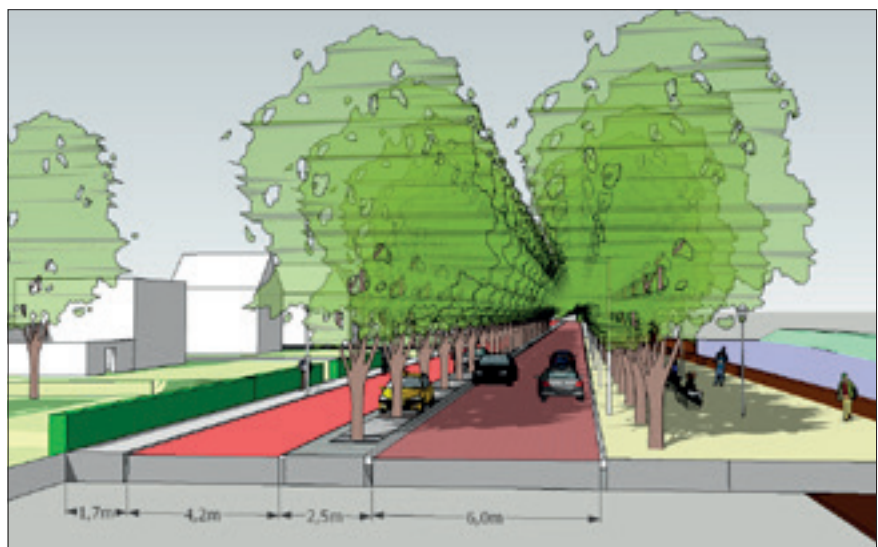
Principeprofielen

7

Naar aanleiding van deze verandering van de binnenstadsring 'van autoweg naar boulevard' zijn nieuwe straatprofielen van toepassing voor de 'randstraten en insteekstraten'. De oude profielen gelden nog wel voor de hoekpunten, die nog vooral 'autoweg' zijn. De zijden van de binnenstadsring worden 'boulevard' en hiervoor vervangen de onderstaande profielen de bestaande straatprofielen uit het handboek 'De Binnenstad Buiten'.



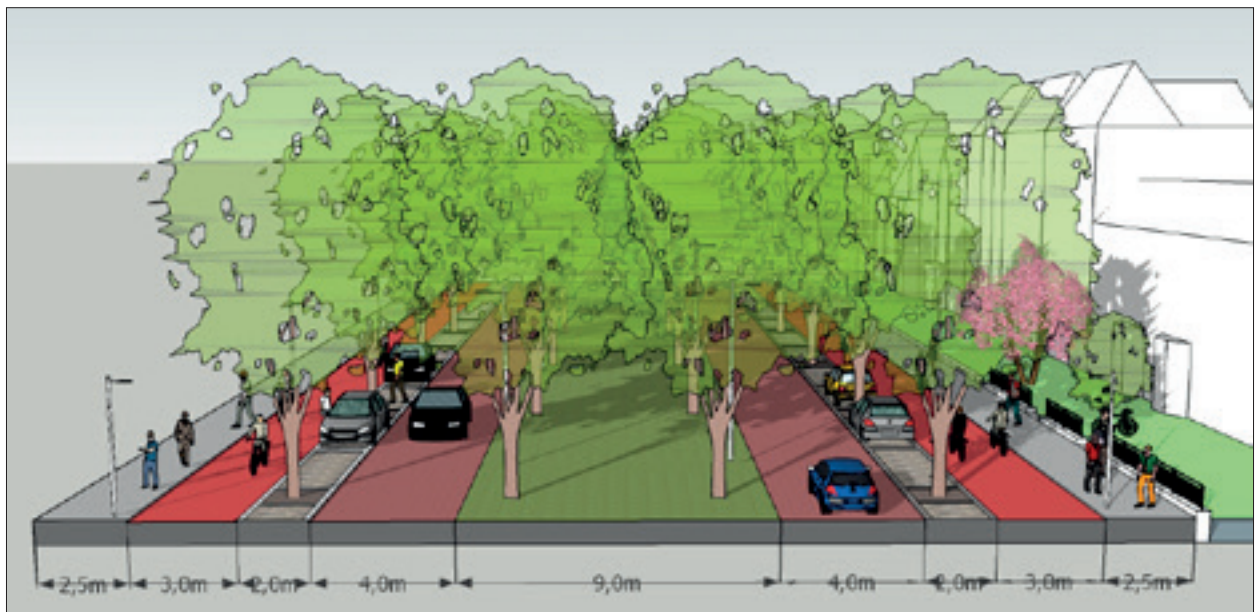
Brugstraat



Parklaan

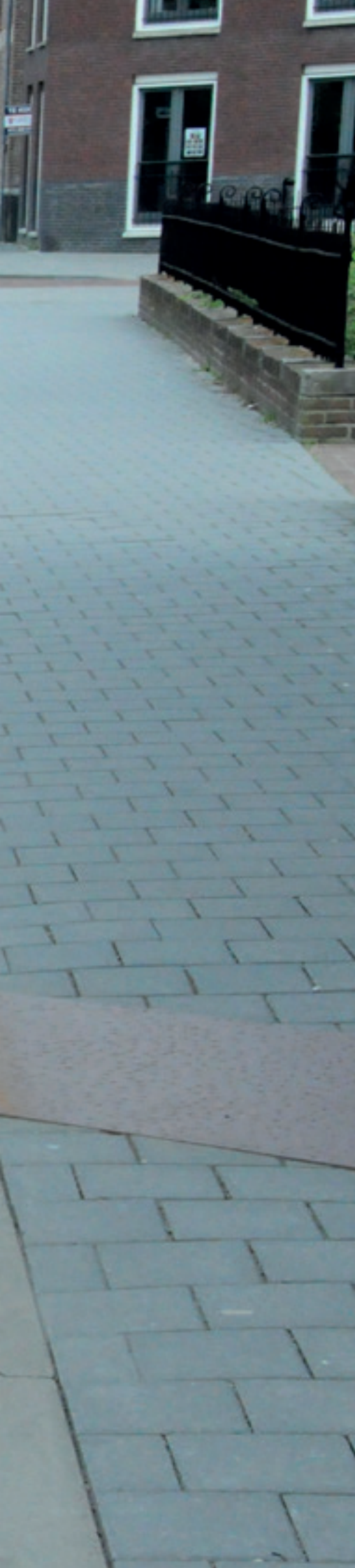


Zuid-Willemsvaart



Koningsweg





8 Detaillering en materiaalgebruik

Ook het materiaalgebruik verschuift 'van autoweg naar boulevard'. Niet op de hoekpunten, waar – zoals uit het plan Willems- en Wilhelminaplein is gebleken – toch vooral asfalt en beton overheerst, maar wel voor de zijden waar in het materiaal aansluiting kan worden gezocht bij de materiaalkeuze uit 'De Binnenstad Buiten': bestratingsmaterialen die duurzaam zijn, kwalitatief hoogwaardig en daardoor aansluiten bij het historisch karakter en de sfeer van de binnenstad. Er is gekozen voor de volgende materialen: natuursteen, gebakken klinkers of een combinatie van natuursteen en gebakken klinkers. In de trottoirs kan tevens de 'Bossche tegel', een klein formaat betontegel, worden toegepast. Delen van de binnenstadsring en de insteekstraten zijn al met deze materialen ingericht en vormen een goede referentie voor de rest van de binnenstadsring.



'Nieuwe binnenstadsring': rijbaan gebakken klinkers, fietssuggestiestroken m.b.v. natuursteen blokjes



Referentie materiaalgebruik: trottoirs Bossche tegel (beton, anthraciet, 20 x 20 cm), rijbaan gebakken klinkers, lichtmast 6 m. (type Schreder Hestia, kleur RAL...)



Referentie parkeren langs de rijbaan: verhoogd, vakken in granieten keien



Insteekstraten Sint Josephstraat en Prins Bernhardstraat zijn, in afwijking van Binnenstad Buiten, recent heringericht cf. nieuwe 'standaard' binnenstadsstraat

