



BINNENSTADSRING

*inrichtingsplan _ toelichting
stadsontwikkeling _ orv
april 2014*

Inleiding



Eén van de doelen van de Koersnota is het weren van doorgaand verkeer door en rond de binnenstad. Deze doelstelling is opgepakt in de studie *“Van autoweg naar boulevard”* (mei 2011). De studie heeft geleid tot het (raads-)besluit om als eindbeeld een 30 km/uur regiem in te voeren op 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.

Ook ontstaat er ruimte voor het verhogen van de verblijfskwaliteit. In de huidige situatie ziet de binnenstadsring er uit als een verkeersgebied, met de nadruk op het gebruik door de auto. 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 gaat van verkeersgebied naar verblijfskwaliteit. Hiervoor is een beeldkwaliteitsplan gemaakt, het *“Handboek Binnenstadsring”* (september 2013), dat een kapstok biedt voor de verdere uitwerking van de Binnenstadsring. In dit handboek worden ontwerpuitgangspunten voor de binnenstadsring beschreven en uitgewerkt in standaardprofielen, details en materiaalgebruik.

Als nadere uitwerking van het handboek is een inrichtingsplan (VO) gemaakt voor de drie zijden van de Binnenstadsring, met de nadruk op de Vestingboulevard en de Oranjeboulevard. Een eerste aanzet is gegeven voor de inrichting van de Kanaalboulevard.

Dit inrichtingsplan voor de Binnenstadsring maakt deel uit van het raadsvoorstel *“Fase 1 Herinrichting Binnenstadsring 's-Hertogenbosch”* (april 2014, reg. nr. 3678704).

Uitgangspunten

In het Handboek Binnenstadsring (vastgesteld in september 2013) zijn de ontwerputgangspunten voor de Binnenstadsring vastgelegd. Deze hebben vooral betrekking op de toe te passen profielen (oversteekbaarheid) en het materiaalgebruik (beleving):

- het versmallen van de wegprofielen tot het strikt noodzakelijke, passend bij een snelheid van 30 km/u;
- hoofdrijbaan in twee richtingen 6.00 m.;
- enkele rijbanen 3.50 m.;
- fietsstraat in één richting 4.00 m.;
- fietsstrook 2.00 m.;
- het vermijden van lange rechtstanden;
- langsparkeren mag vanaf de hoofdrijbaan;
- parkeerplaatsen op trottoirniveau uitvoeren;
- een minimum aan belijning;
- een minimum aan verkeerstechniek;
- meer aansluiten bij het karakter van de openbare ruimte in de binnenstad: minder asfalt en beton, meer gebakken klinkers, natuursteen of een combinatie van beiden;
- de ruimte benutten om de binnenstadsring groener te maken, bomen aanplanten;
- toepassen van lage verlichtingsarmaturen op korte afstand van elkaar, wit licht;
- optische maatregelen toepassen (bestrating, lijnen, goten) om rijstroken smaller te doen lijken.



Onder deze ontwerpuitgangspunten liggen een aantal verkeerskundige uitgangspunten voor het inrichtingsplan. Uitgangspunten voor de fiets zijn:

- goede oversteken (VRI) over de binnenstadsring voor het Sternetwerk;
- fietsvoorzieningen op de hoofdfietsroutes (vrijliggend fietspad, fietsstrook of fietsstraat);
- op niet-hoofdfietsroute kan evt. gemengd worden.

Voor het (Hoogwaardig) Openbaar Vervoer zijn delen van de Binnenstadsring doorstromassen:

- dit stelt niet zozeer eisen aan de infrastructuur, maar wel aan de doorstroming;

Voor de Binnenstadshaltes zijn daarbij de uitgangspunten:

- niet halteren op de rijbaan;
- ruimte voor minimaal twee bussen (12 m) en een kleine binnenstadbus;
- voldoende breedte voor voetgangers, wandelwagens, Abri's, etc.(verbeterde toegankelijkheid);
- haltes hoeven niet voor beide richtingen op dezelfde hoogte te liggen;
- goede looproutes naar de binnenstad;
- goede voetgangersoversteken bij de haltes, die ook door anderen gebruikt kunnen worden.

Voor voetgangers zijn, naast de oversteken bij de haltes, nog van belang:

- goede oversteken op de hoekpunten van de Binnenstadsring;
- goede oversteken op de zijden van de Binnenstadsring (Stationsweg/Draak, Van Berckelstraat, Hekellaan).

Tenslotte zijn voor de boulevards zelf de uitgangspunten:

- 30 km/uur;
- VRI's op kruisingen waar je verkeer wilt sturen;
- multimodale doorstromingskwaliteit conform regelstrategie;
- parkeren aan de Binnenstadsring handhaven.

De delen van de Binnenstadsring

Het Inrichtingsplan is opgedeeld in verschillende delen. Dit zijn zowel stedenbouwkundig als in verkeersstructuur heldere delen van de Binnenstadsring. Uitvoering van de inrichtingsprojecten kan in afzonderlijke fases plaatsvinden.

Vestingboulevard

Deel 1 van de Vestingboulevard bevindt zich tussen de fietsoversteek Van Sasse van IJsselstraat / Jacob van Maerlantstraat en de Casinotuin / Nachtegaalslaantje.

De kruising Pettelaarseweg / Hekellaan is een bijzonder onderdeel van de Vestingboulevard.

Deel 2 bevindt zich tussen het Voldersgat en de overgang van Parklaan naar Wilhelminaplein.

Een apart project langs de Vestingboulevard is de Binnenstadshalte voor het Openbaar Vervoer.

Oranjeboulevard

Deel 1 van de Oranjeboulevard zijn de Brugstraat en het Emmaplein.

Deel 2 bevindt zich tussen het Emmaplein en het Julianaplein. Dit zijn de Koninginnelaan en de Oranje Nassaulaan, in feite het tracé van de tunnel onder de Draak.

De omgeving van de Stadszijde van het NS-Station bevindt zich in deel 1. Vooral de bereikbaarheid van het station is hier een belangrijk onderwerp.

Deel 3 zijn het Julianaplein en de Koningsweg tot aan de Lekkerbeetjesstraat.

Kanaalboulevard

Deel 1 van de Kanaalboulevard is de Zuid Willemsvaart (zuid westzijde) tussen Sluis 0 en het Kardinaal van Rossumplein.

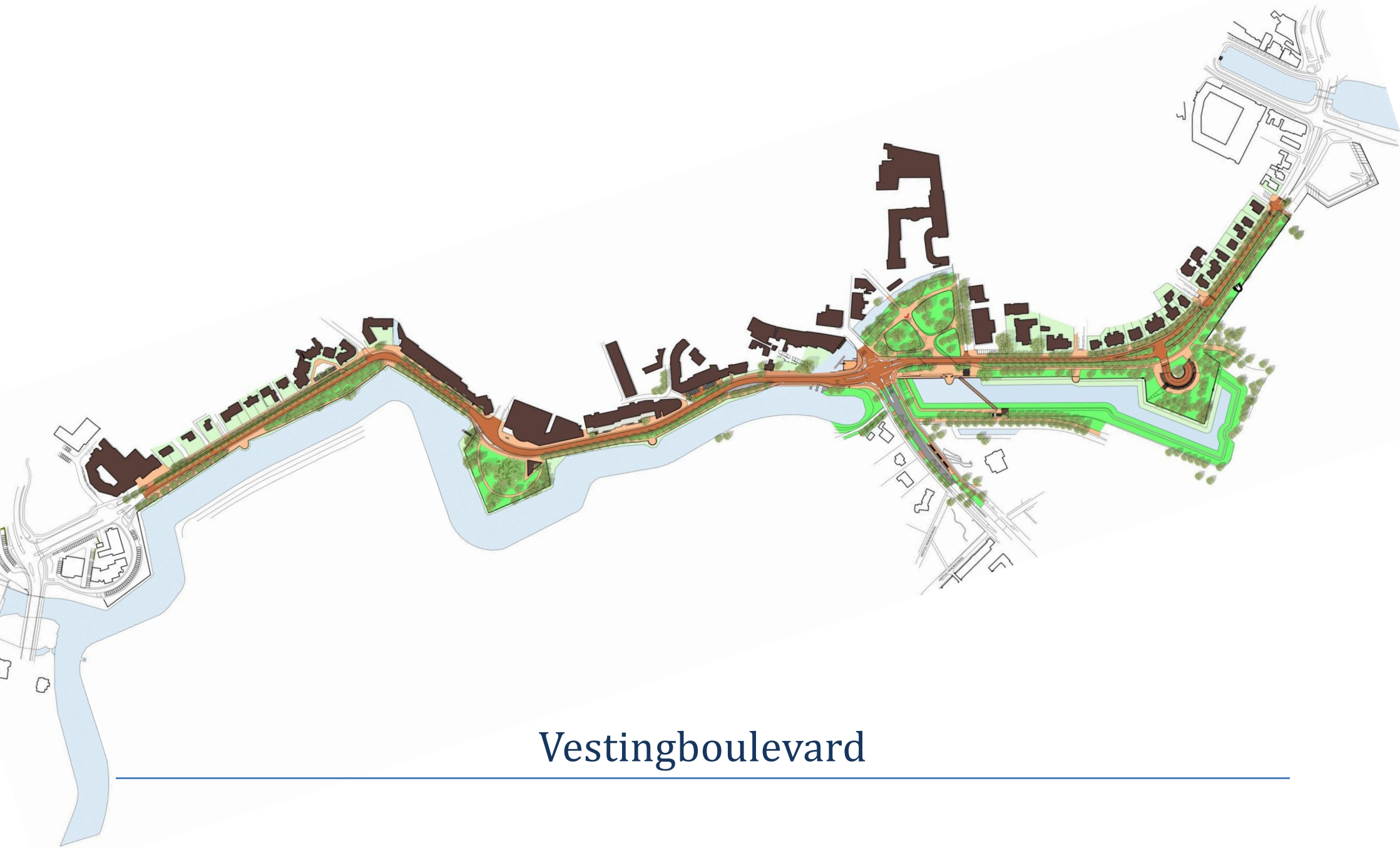
Deel 2 is het Kardinaal van Rossumplein en de Zuid Willemsvaart t/m de Tolbrugstraat. Dit deel valt samen met het Groot Ziekengasthuisterrein en zal hier samen mee ontwikkeld moeten worden.

Ter hoogte van het GZG-terrein is een Binnenstadshalte voorzien voor het Openbaar Vervoer.

Deel 3 zijn de Zuid Willemsvaart tussen de Tolbrugstraat en de Jan Heinsstraat, de Orthenbrug en de Citadellaan tot aan de brug over de Aa.



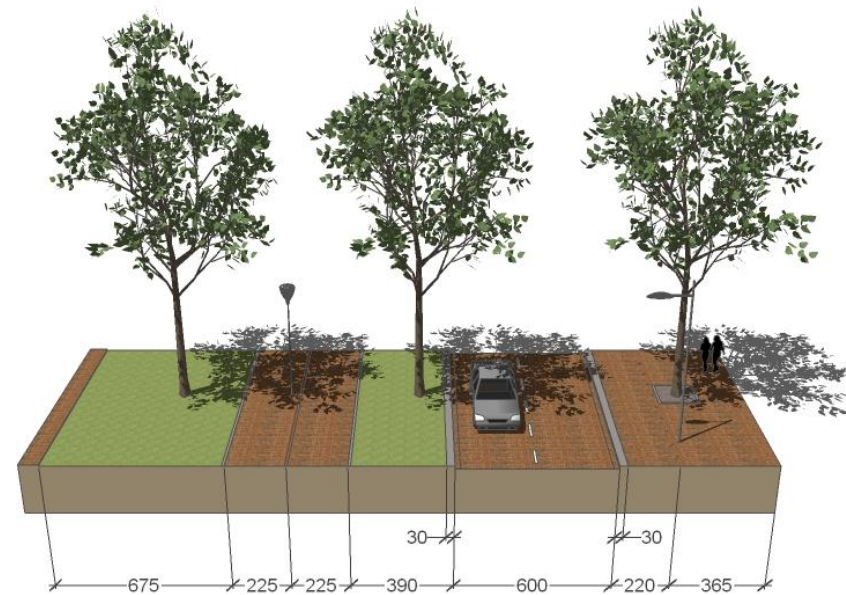
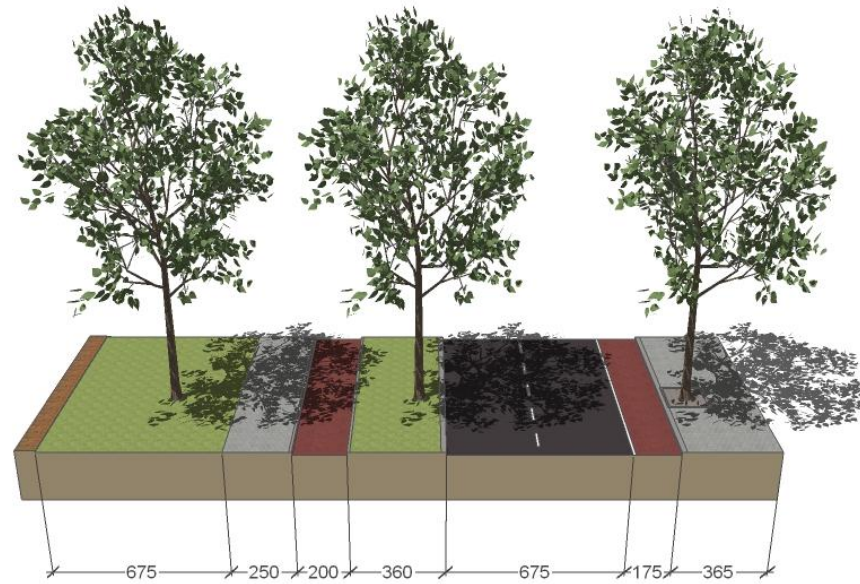
- Verklaring
- binnenstadshalte
 - reconstructie kruising



Vestingboulevard



Hekellaan voor en na herinrichting



Hekellaan bestaand en nieuw profiel



Hekellaan

Het deel van de Vestingboulevard dat als eerste voor herinrichting in aanmerking komt is het deel tussen de fietsoversteek Van Sasse van IJsselstraat en de kruising met de Pettelaarseweg. Herinrichting hiervan maakt deel uit van het project Zuiderpark/Stadswalzone of van het project Vitalisering (kruising). 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 – is het sluitstuk van het project Vestingwerken aan deze zijde van de binnenstad.

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. De bestaande beplanting dateert nog uit die tijd. Uitgangspunt voor de herinrichting is handhaven van de bomen langs de straat.

Met het herstel van de Stadsgracht, de verplaatsing van het tennispark en de herinrichting van het Bastion Baselaar wordt de Hekellaan weer in relatie met het Zuiderpark gebracht. Door de Hekellaan anders in te richten kan dit parkachtige karakter verder worden versterkt.

Het vrijliggende fietspad langs de Vestingmuur wordt gehandhaafd. Dit wordt uitgevoerd in gebakken klinkers (dikformaat), aansluitend op de reeds gerealiseerde delen van de route langs de Vesting. Fietspad en voetpad worden samengevoegd tot een 4.50 m. brede strook verharding langs de Vestingmuur. Het fietspad aan de woningenzijde wordt eveneens samengevoegd met het voetpad en uitgevoerd in dezelfde klinkerverharding. De rijbaan kan hierdoor versmald worden naar 6.00 m. en wordt uitgevoerd in gebakken klinkers (keiformaat). De bestaande bomen krijgen zo wat extra ruimte en er kan een trottoirband van 30 cm. breed worden toegepast.

De geluidsbelasting van klinkers icm. 30 km/u is gunstiger dan 50 km/u in combinatie met geluidarm asfalt. Dit is eerder, bij de planologische procedure voor de parkeergarage Hekellaan, aanwonenden toegezegd. De nieuwe inrichting zal eerst met deze bewoners worden besproken.

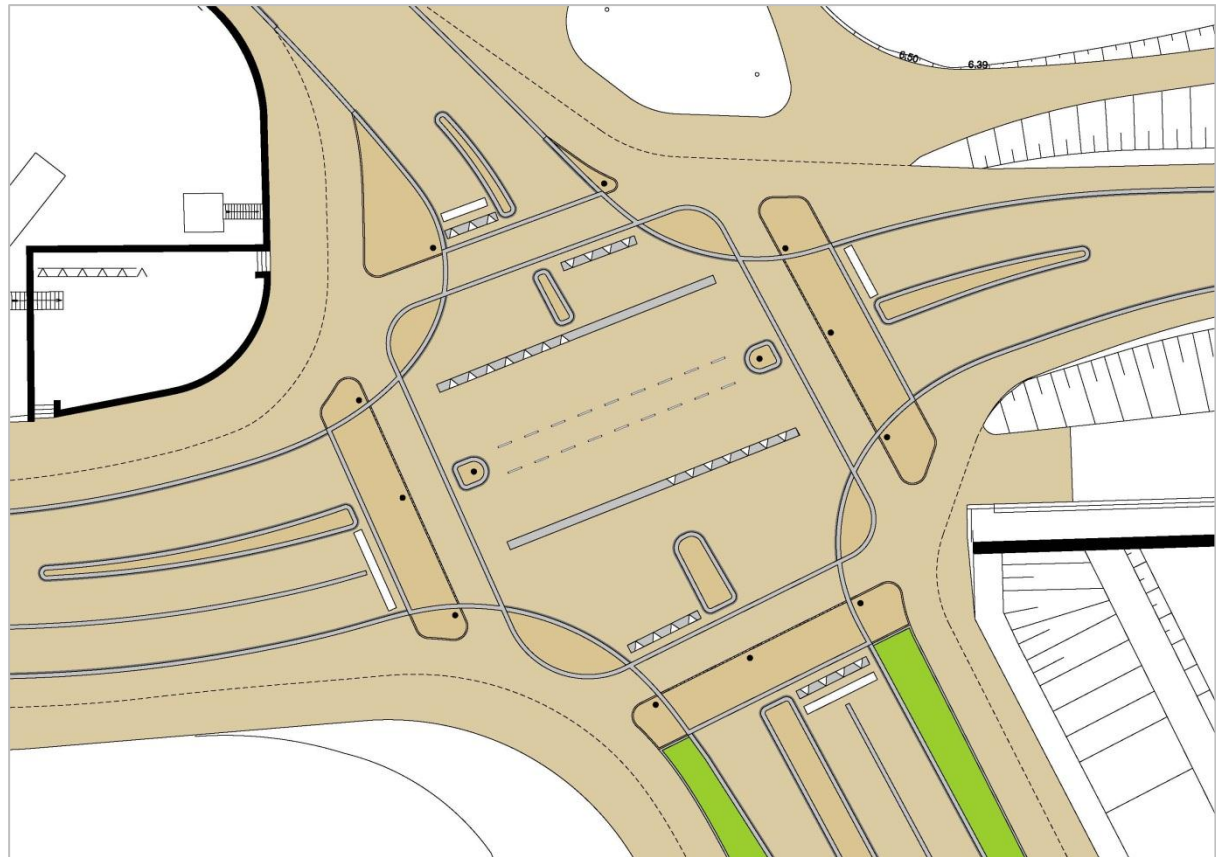
Aangezien er geen busroutes over dit deel van de Binnenstadsring lopen, kan de Hekellaan nog meer als 30 km/u gebied worden ingericht. Dat betekent dat alle kruisingen met zijstraten als een verhoogd kruisingsvlak uitgevoerd kunnen worden. Verkeer van rechts heeft hier voorrang.

Uitzondering hierop is de entree van de nieuwe parkeergarage Hekellaan. Deze zal als voorrangskruising worden uitgevoerd met haaiantanden en in- en uitvoegstroken. Door de bocht van de Hekellaan te verbreden ontstaat hier ruimte voor een brede, groene middenberm met bomen.



Kruising Hekellaan / Pettelaarseweg

De kruising Hekellaan/Pettelaarseweg wordt opnieuw ingericht mbv. de materialen uit het Handboek. Voor de stevigheid en met oog op het onderhoud wordt de bestrating opgedeeld in afzonderlijke vlakken. Fietsers worden buiten de kruising gehouden en voor het (Hoogwaardig) Openbaar Vervoer zijn in de richting Pettelaarseweg / Zuidwal uitvoegstroken voorzien gecombineerd met ander gemotoriseerd verkeer. Fietsers en Openbaar Vervoer kunnen zo in de Verkeersregelininstallatie worden bevoordeeld, ten nadele van het autoverkeer. Voor het fietsverkeer is dit een veilige indeling, vanwege de fysieke scheiding thv. het kruispunt.





Studie voor Binnenstadshaltes langs de Zuidwal en de Pettelaarseweg



Spinhuiswal voor en na herinrichting

Spinhuiswal

Zuidwal en Spinhuiswal zijn de smalste delen van de Vestingboulevard. Hierdoor zijn de mogelijkheden voor verbetering van het profiel en de verblijfskwaliteit beperkt. De rijbaanbreedte wordt hier versmald tot de minimaal benodigde 6.00 m. Om het 'boulevard'-karakter te versterken wordt het hele profiel, incl. voet- en fietspaden voorgesteld in gebakken klinkers. De hoofdrijbaan wordt duidelijk begrensd door een 30 cm. brede natuurstenen band. Fietsstroken worden aan beide zijden op de hoogte van het trottoir gelegd. Daar waar mogelijk worden aan de stadszijde bomen geplant, bijv. langs de Spinhuiswal (vml. Paleis van Justitie) en op beschikbare plekken langs de Zuidwal.

Zuidwal, Spinhuiswal en Parklaan zijn onderdeel van de (Hoogwaardig) Openbaar Vervoer route vanaf de Pettelaarseweg naar het Station. Bussen hebben op dit deel van de Binnenstadsring voorrang op de zijstraten. De aansluitingen van de zijstraten worden dan ook als uitritten vormgegeven, met uitzondering van de Prins Bernhardstraat. Dit blijft een voorrangskruising met een Verkeersregelinstallatie, vanwege de route van de transferiumbus en de route richting parkeergarage Wolvenhoek.



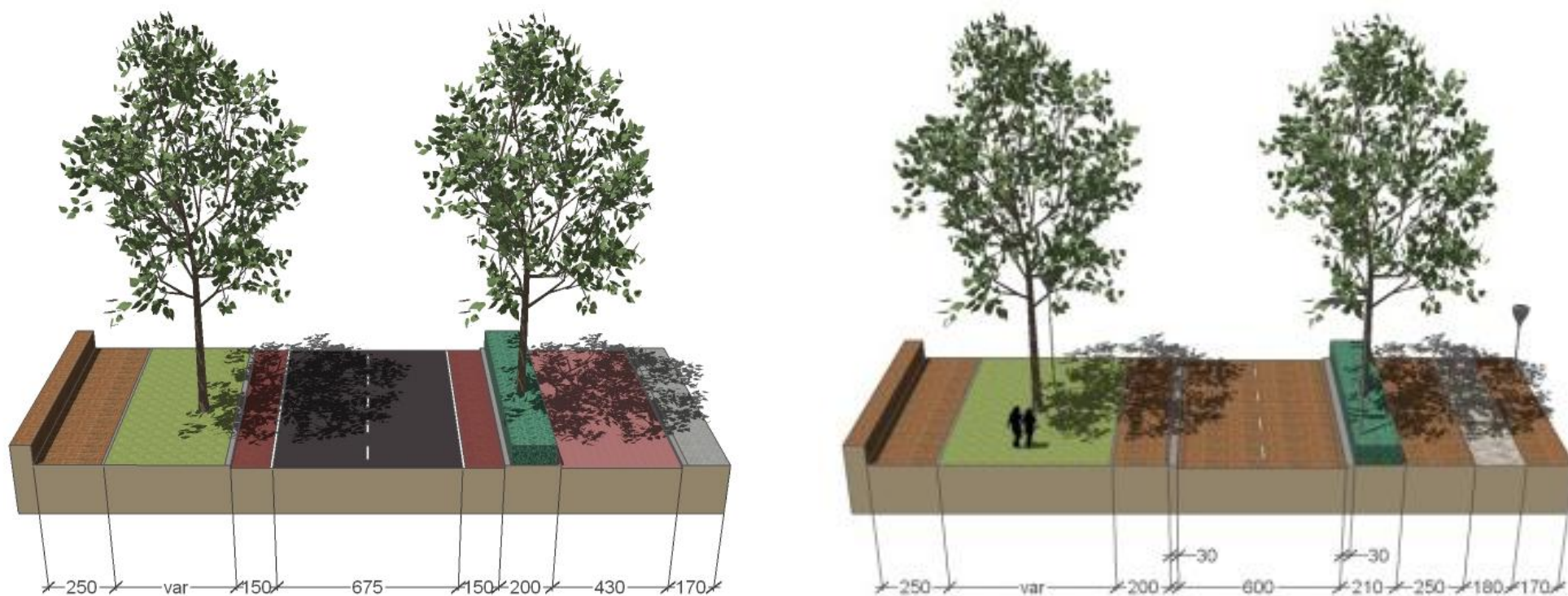
Spinhuiswal bestaand en nieuw profiel



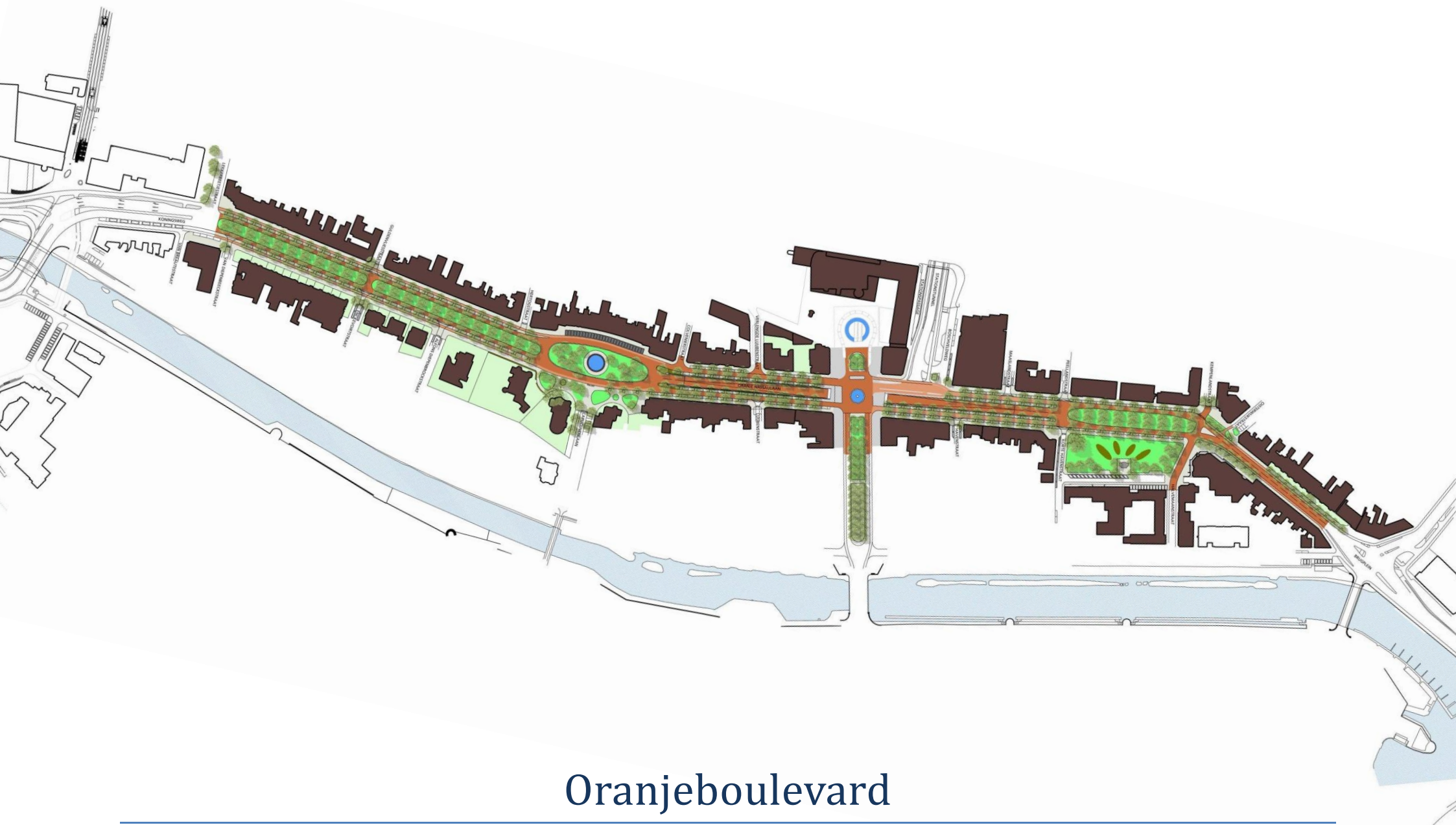
Parklaan voor en na herinrichting

Parklaan

Ook langs de Parklaan wordt de fietsstrook toegevoegd aan de bestaande voetgangersroute langs de Vestingmuur. Deze wordt door een 30 cm. brede natuurstenen band gescheiden van de rijbaan. Deze wordt versmald naar 6.00 m. en uitgevoerd in gebakken klinkers. Aan de woningzijde wordt de ventweg opnieuw ingericht en geschikt gemaakt voor fietsers in één richting. De gehele ventweg wordt als woonerf ingericht op één niveau met gebakken klinkers. Parkeervakken worden aangegeven met granieten klinkers.



Parklaan bestaand en nieuw profiel



Oranjeboulevard



Koningsweg voor en na herinrichting

Koningsweg/Emmaplein

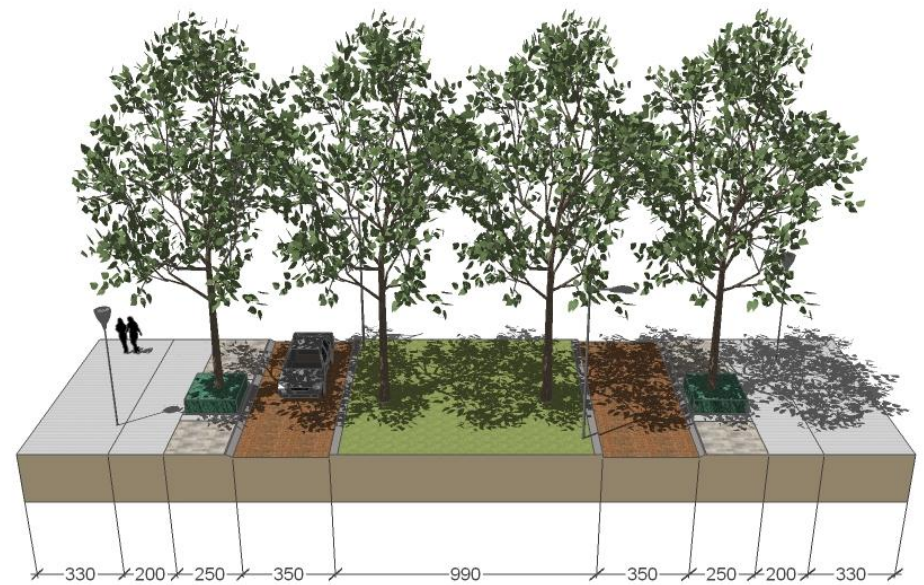
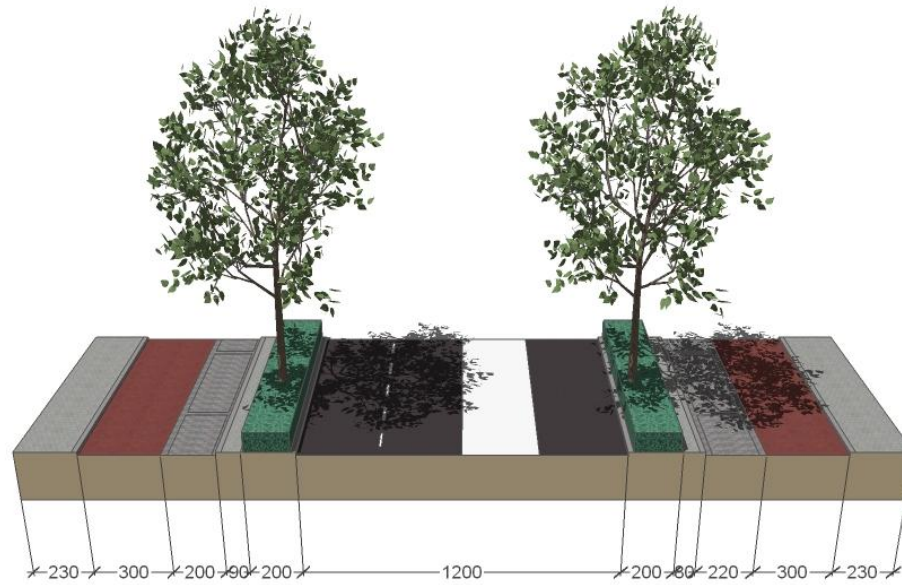
Aanknopingspunt voor herinrichting van de Oranjevoulevard is te vinden in het oorspronkelijk stedenbouwkundig plan van Kerkhoff voor 't Zand (1889). Hierin is een groene 'stadsboulevard' opgespannen tussen het Willemsplein en het Emmaplein. Door het huidige straatprofiel anders in te delen ontstaat ruimte om dit oorspronkelijke groene karakter te herstellen. De tunnel onder de Draak wordt gehandhaafd, zodat voetgangers (auto-)verkeer tussen het zuidelijk en het noordelijk deel van 't Zand niet hoeven te kruisen en op maaiveld een goede verbinding via de Stationsweg naar de Binnenstad mogelijk is. De reeds aanwezige fietsvoorzieningen moeten gehandhaafd blijven.

Op het Emmaplein worden de ventwegen opgeheven en samengevoegd met de hoofdrijbaan. Vanaf de hoofdrijbaan worden auto's langs geparkeerd. Tussen de auto's worden rijen nieuwe bomen geplant. De Koningsweg kan op dezelfde manier worden heringericht, afhankelijk van het wel of niet handhaven van de bestaande laanbomen. Toekomstverwachting van deze bomen (icm. herinrichting en kabels en leidingen) zal beslissend zijn bij de uitvoering van dit nieuwe profiel of een alternatief, waarbij de bomen gehandhaafd kunnen worden.

Fietspad en voetpad worden samengevoegd tot een brede langzaam verkeers-strook langs de woningen. Middenin de rijbaan ontstaat ruimte voor een ca. 10 m. brede middenberm met hierin nog eens twee rijen bomen. Voet- en fietspaden worden uitgevoerd in granieten tegels (vgl. Stationsweg), de rijbanen voor de auto worden uitgevoerd in gebakken klinkers en afgebakend met een 30 cm. brede natuurstenen band. De parkeervakken worden uitgevoerd in granieten keien.



Koningsweg detail



Stationsweg bestaand en nieuw profiel

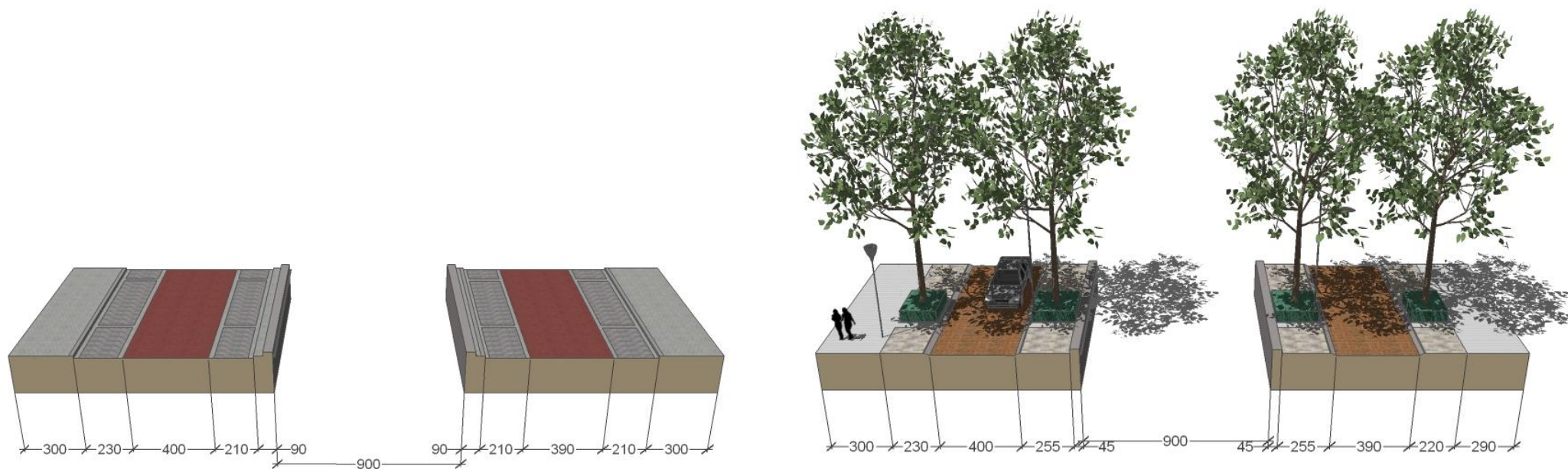


Koninginnelaan voor en na herinrichting

Koninginnelaan / Oranje Nassaulaan

In het centrale deel van de Oranjeboulevard – de Oranje Nassaulaan en de Koninginnelaan - is de ruimte voor kwaliteitsverbetering beperkt. De tunnel onder de Draak is hier een gegeven, de parkeerdruk is hier hoog en de bereikbaarheid van het Station is hier belangrijk (zowel voor het openbaar vervoer als voor voetgangers en fietsers). Verbetering van de (beeld-)kwaliteit zit hier vooral in het materiaalgebruik: gebakken klinkers voor de fietsstraat, parkeerplaatsen in granieten keien op trottoirniveau, voetgangersstrook in granieten tegels. Tussen de geparkeerde auto's zouden bomen geplant kunnen worden.

Met name de verkeersafwikkeling rondom het Station verdient nadere studie. De inrichting 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. Concrete wens voor de Stationsomgeving is het verbeteren van de bereikbaarheid van het busstation voor bussen vanuit het zuiden.



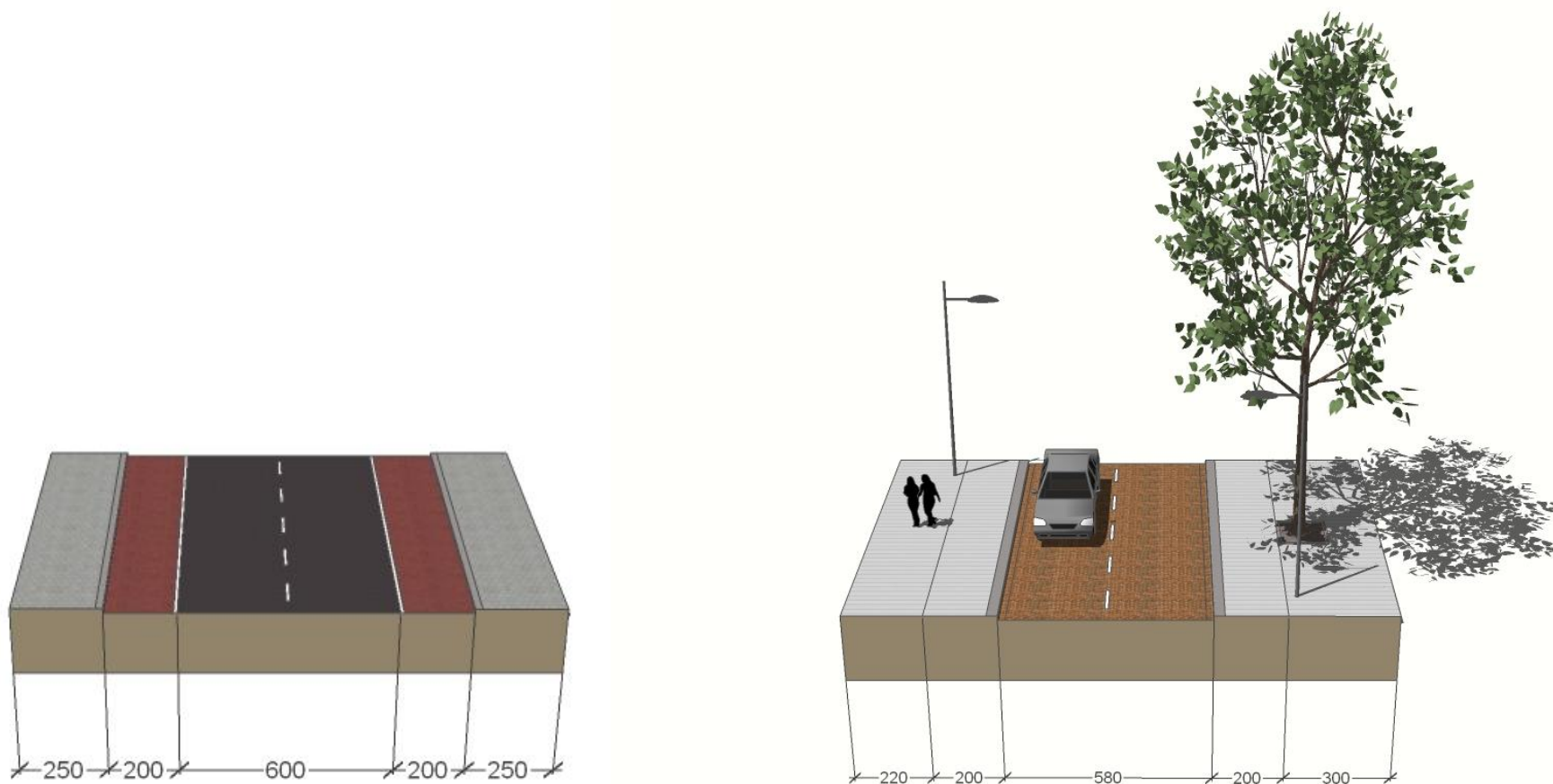
Koninginnelaan bestaand en nieuw profiel



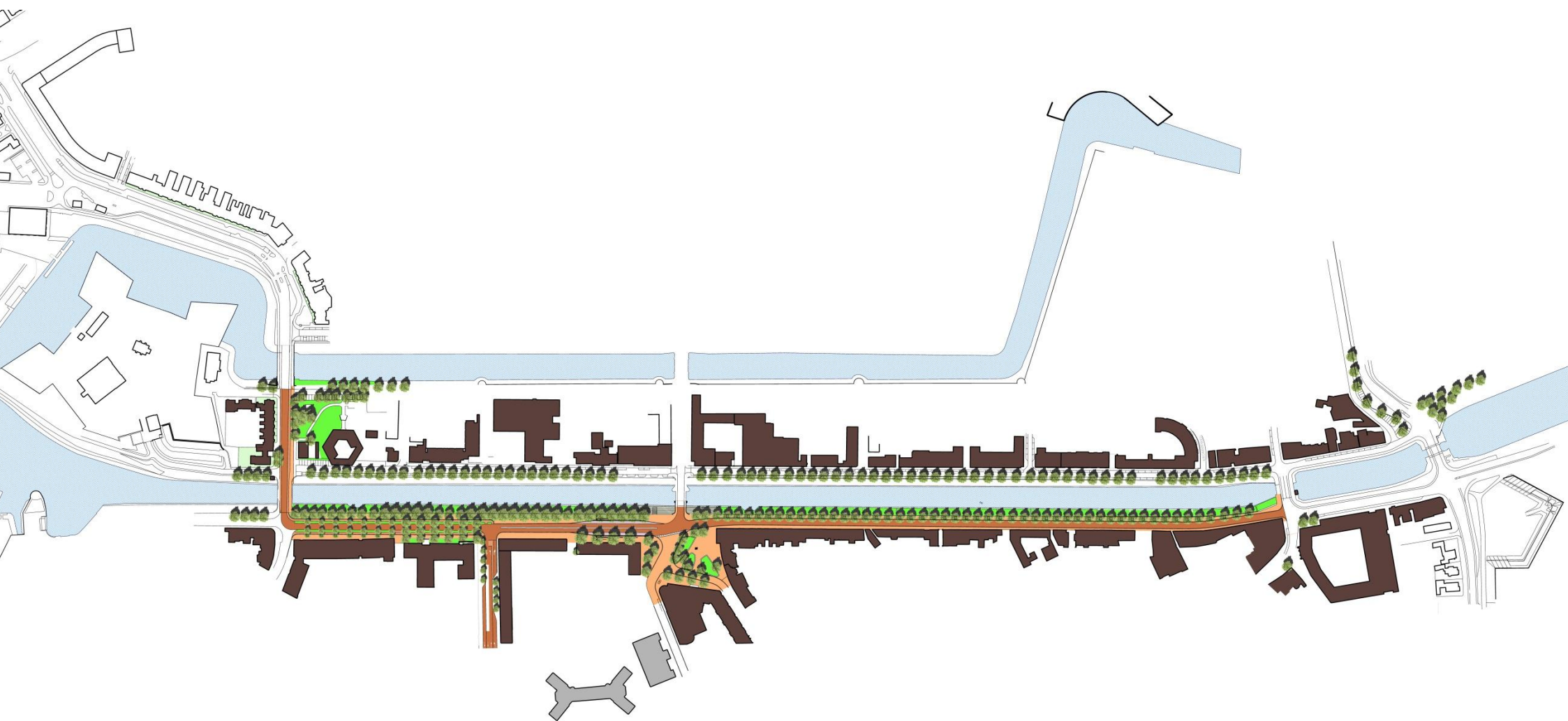
Brugstraat voor en na herinrichting

Brugstraat

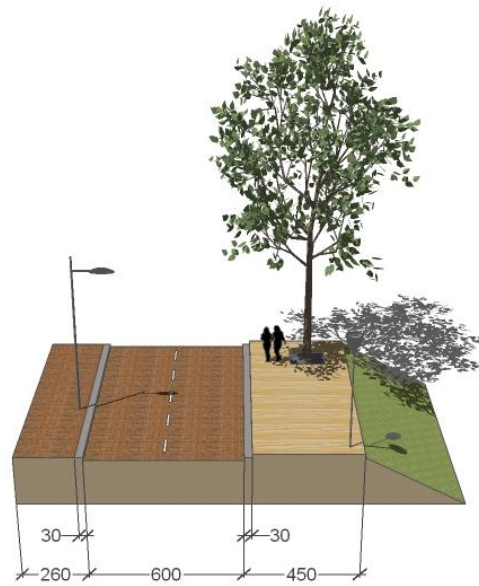
Het smalste deel van de Oranjoboulevard is de Brugstraat. Deze was in het plan van Kerkhoff niet als groene boulevard bedacht. Binnen het smalle straatprofiel zijn de mogelijkheden beperkt. Door de fietsstroken toe te voegen aan de voetgangersstroken langs de huizen wordt de rijbaan visueel smaller en ontstaat er ruimte voor één rij bomen langs de huizen met voortuinen. Rijbaan in gebakken klinkers, 30 cm. brede natuurstenen band, fiets-/voetpaden in granieten tegels.



Brugstraat bestaand en nieuw profiel



Kanaalboulevard

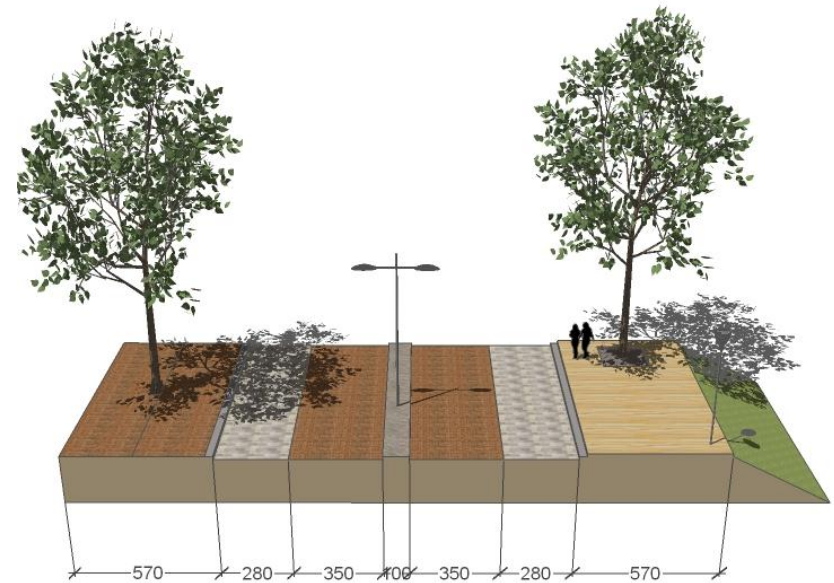
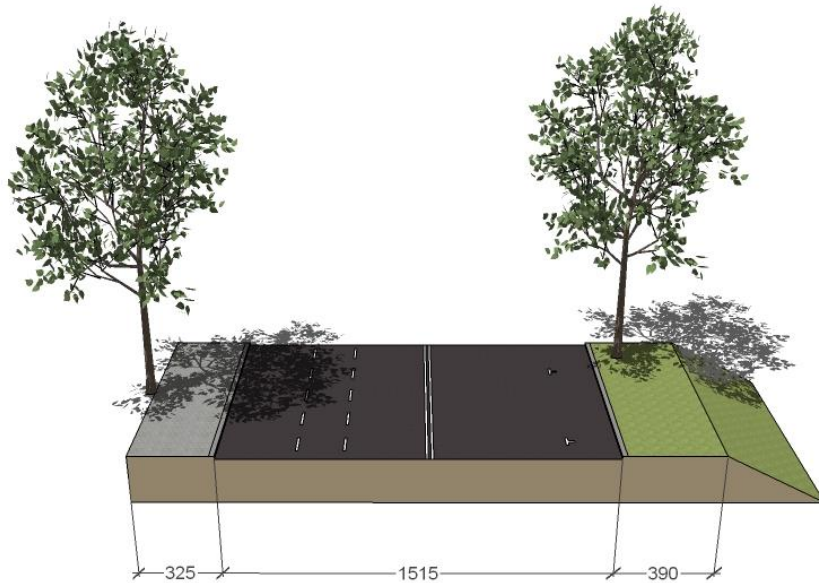


Zuid Willemsvaart

Langs de Zuid Willemsvaart zijn twee grote projecten in ontwikkeling: de herontwikkeling van het Groot Ziekengasthuisterrein en de herontwikkeling van het Kanaal zelf. Voor beiden worden op dit moment visies ontwikkeld. De herinrichting van dit deel van de Binnenstadsring als Kanaalboulevard zal in deze visies moeten passen. Uitwerking volgt dan ook later. In dit inrichtingsplan is alleen een schets opgenomen van de mogelijke herinrichting van de Zuid Willemsvaart in de geest van de Binnenstadsring. Hierbij is het handhaven van de bomen uitgangspunt voor de nieuwe profielen. Ter hoogte van het Groot Ziekengasthuisterrein wordt in de eerste fase een binnenstadshalte voor het openbaar vervoer gerealiseerd langs de Zuid Willemsvaart.



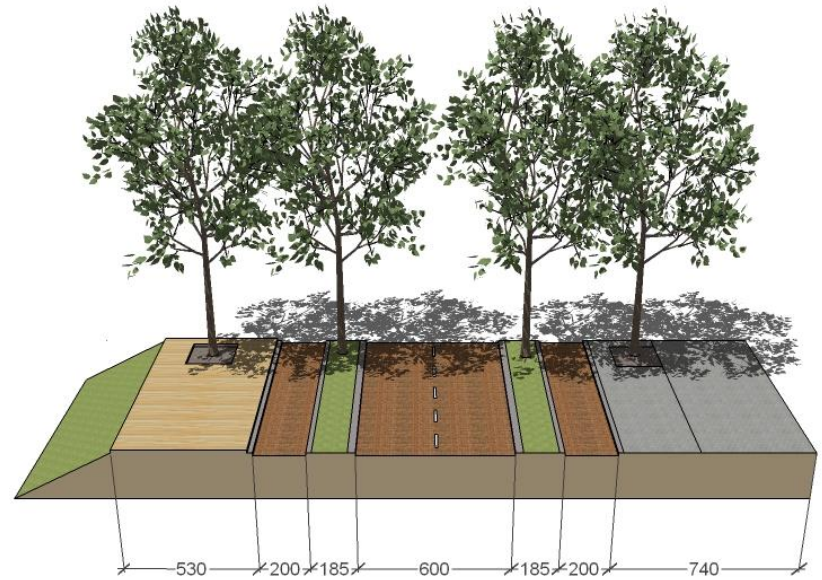
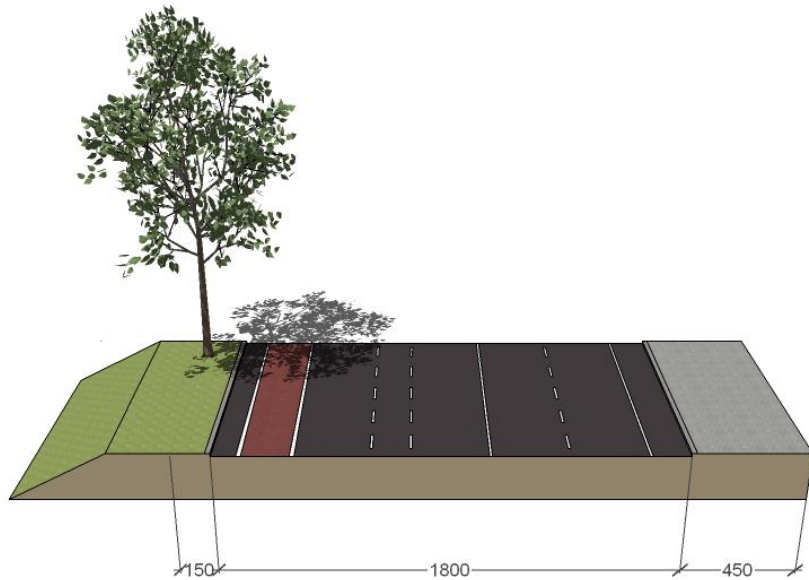
Zuid Willemsvaart bestaand en nieuw profiel



Zuid Willemsvaart bestaand en nieuw profiel



Binnenstadshalte langs de Zuid Willemsvaart



Zuid Willemsvaart bestaand en nieuw profiel

Planning: fasering en uitvoering

De Binnenstadsring kan niet in één keer heringericht worden. Vanwege de bereikbaarheid zal niet aan meer dan één zijde tegelijkertijd gewerkt worden. Ook zijn de drie boulevards elk te lang om in één keer aan te pakken. Daarom is dit Inrichtingsplan opgedeeld in verschillende delen.

De delen zijn óf onderdeel van aangrenzende projecten óf zelfstandige inrichtingsprojecten. Uitvoering van de inrichtingsprojecten kan in afzonderlijke fases plaatsvinden. Al deze fases zijn afzonderlijk geraamd. Dekking van de uitvoeringskosten zal in verschillende budgetten gevonden moeten worden.

Vestingboulevard

Het eerste deel van de Vestingboulevard, de Hekellaan, moet nog in 2014 worden opgeknapt, vóór de oplevering van de Parkeergarage. Ook de kruising Pettelaarseweg / Hekellaan is onderdeel van de 1e fase. Groot onderhoud van deze kruising is eveneens in 2014 gepland.

Het tweede deel - Zuidwal, Spinhuiswal, Parklaan - is een aantal jaren geleden gereconstrueerd (asfaltonderhoud). Herinrichting van dit deel van de Binnenstadsring is een zelfstandig project, muv. de parallelweg van de Parklaan, die in 2014 op de planning staat voor groot onderhoud.

Een apart project langs de Vestingboulevard is de Binnenstadshalte voor het Openbaar Vervoer. Deze Binnenstadshalte is nodig, aangezien er eind 2014 geen bussen meer door de binnenstad rijden. Voor de aanleg hiervan is in 2014 geld beschikbaar.

Oranjeboulevard

De herinrichting van de Oranjeboulevard is een op zich zelf staand project. Er zijn in 't Zand geen projecten waaraan deze herinrichting gekoppeld kan worden. Voor het verbeteren van de afwikkeling van het busvervoer rond de Draak is geld gereserveerd voor 2016.

De rest van de Oranjeboulevard kan na 2015 aangepakt worden, nadat de nieuwe Parallelweg in gebruik is genomen. De Oranjeboulevard kan in 3 fasen worden uitgevoerd: Brugstraat en Emmaplein, Koninginnelaan en Oranje Nassaulaan, en tenslotte de Koningsweg.

Kanaalboulevard

Langs deze zijde van de Binnenstadsring wordt het voormalig Groot Ziekengasthuisterrein opnieuw ontwikkeld. Ook wordt voor de Zuid Willemsvaart zelf op een ontwikkeling gestudeerd, zodra het kanaal in 2016 in gemeentelijk bezit komt en er op de Stadstraverse geen beroepsvaart meer is. De herinrichting van de Kanaalboulevard wordt gekoppeld aan deze twee projecten.

Het Kardinaal van Rossumplein en de Zuid Willemsvaart t/m de Tolbrugstraat vallen samen met het Groot Ziekengasthuisterrein en zullen hier samen mee ontwikkeld worden. Ter hoogte van het GZG-terrein is een Binnenstadshalte voorzien voor het Openbaar Vervoer. Deze wordt gerealiseerd in 2014, aangezien er eind 2014 geen bussen meer door de binnenstad rijden..

Vervolg

2014

Uitwerken DO, voorbereiden en uitvoeren Hekellaan en kruising Pettelaarseweg
Uitwerken DO, voorbereiden en uitvoeren binnenstadshalte Pettelaarseweg / Zuidwal,
Uitwerken DO, voorbereiden en uitvoeren binnenstadshalte Zuid Willemsvaart / GZG,
Uitwerken DO, voorbereiden en uitvoeren parallelweg Parklaan,
Uitwerken DO Brugstraat / Emmaplein

2015

Uitwerken DO Koningsweg / Julianaplein / Oranje Nassaulaan / Koninginnelaan
Uitwerken DO Zuidwal / Spinhuiswal / Parklaan
Uitwerken DO Zuid Willemsvaart
Voorbereiden Oranjaboulevard, 2^e deel Vestingboulevard en Kanaalboulevard

2016 ev.

Uitvoeren Oranjaboulevard
Uitvoeren 2^e deel Vestingboulevard
Uitvoeren Kanaalboulevard