






verkeer (bestaand - nieuw)

-  verbinding op stadsniveau
-  verbinding op wijkniveau
-  verbinding op buurtniveau
-  verbinding langzaam verkeer
-  Hart; geen doorgaand autoverkeer

13. Verkeer

Een aantal zaken op het gebied van verkeer zijn randvoorwaardelijk voor het wijkplan. De volgende ontwikkelingen hebben grote invloed op de verkeersafwikkeling van de omliggende wegen rondom Boschveld:

- Koersnota met doortrekking van de Parallelweg naar de Zandzuigerstraat en ambitie om gebruik fiets, transferia en openbaar vervoer te laten groeien. Over doortrekking van de Parallelweg vanaf de Zandzuigerstraat tot de Hambakenweg/A59 is nog geen besluit genomen. Hiervoor vindt een onderzoek plaats naar nut en noodzaak.
- Autoluwe binnenstad met verkeersluwe maken van de binnenstadsring en overhevelen van parkeerplaatsen naar rand binnenstad of transferia.
- Ontsluiting Brabanthallen met oplossingen voor voldoende parkeerplaatsen en goede bereikbaarheid, zoals 2e ontsluitingsweg, aanpassing kruispunten, looproutes, etc.

Bij invulling van het wijkplan gelden de volgende uitgangspunten:

- Door het toevoegen van nieuwe verbindingen en verbeteren van bestaande routes ontstaat een heldere structuur van lanen en straten en haakt Boschveld logisch aan op de omgeving.
- Doorgaand autoverkeer door Boschveld zoveel mogelijk weren, met name in de woongebieden. Zo worden de lanen door het hart van Boschveld niet toegankelijk voor autoverkeer. Verkeersoverlast in Boschveld dient voorkomen te worden.
- Boschveld krijgt één aansluiting op de nieuwe Parallelweg
- Invalsweg naar westelijk deel van het centrum/Kop van 't Zand vanaf nieuwe Parallelweg over terrein EKP laten lopen om het Veemarktkwartier te ontlasten.
- Parkeerverlast vanuit omliggende gebieden in Boschveld voorkom en beperken. Door de ligging bij binnenstad, station, Brabanthallen, Rietvelden, en Paleiskwartier staat parkeren nu en in de toekomst onder druk. Voldoende

parkeerplaatsen realiseren op basis van de gemeentelijke Nota Parkeernormen. Uitgaan van gereguleerd parkeren om parkeerverlast tegen te gaan. Bij nieuwbouwplannen langparkeren voor bewoners en werknemers veilig stellen door dit op eigen terrein te realiseren, eventueel gebouwd. Kortparkeren voor bezoekers in de openbare ruimte. het wijkparkeren kan worden geoptimaliseerd met inpassing van geconcentreerde parkeervoorzieningen.

- Fietsgebruik en lopen zoveel mogelijk stimuleren.
- Boschveld is een 30 km/h gebied, de straten dan ook als zodanig vormgeven. De omliggende wegen zijn gebiedsontsluitingswegen 50 km/h.
- Opheffen van de stamlijn naar de Rietvelden is uitgangspunt voor het wijkplan, maar dit is nog niet formeel geregeld.

Nader onderzoek nodig:

- Haalbaarheidsonderzoek invalsweg over EKP-terrein?
- Haalbaarheidsonderzoek naar een nieuwe voetgangersverbinding over het spoor ter hoogte van Grasso
- Nadere uitwerking toekomstige parkeersituatie Boschveld



entree Boschveld

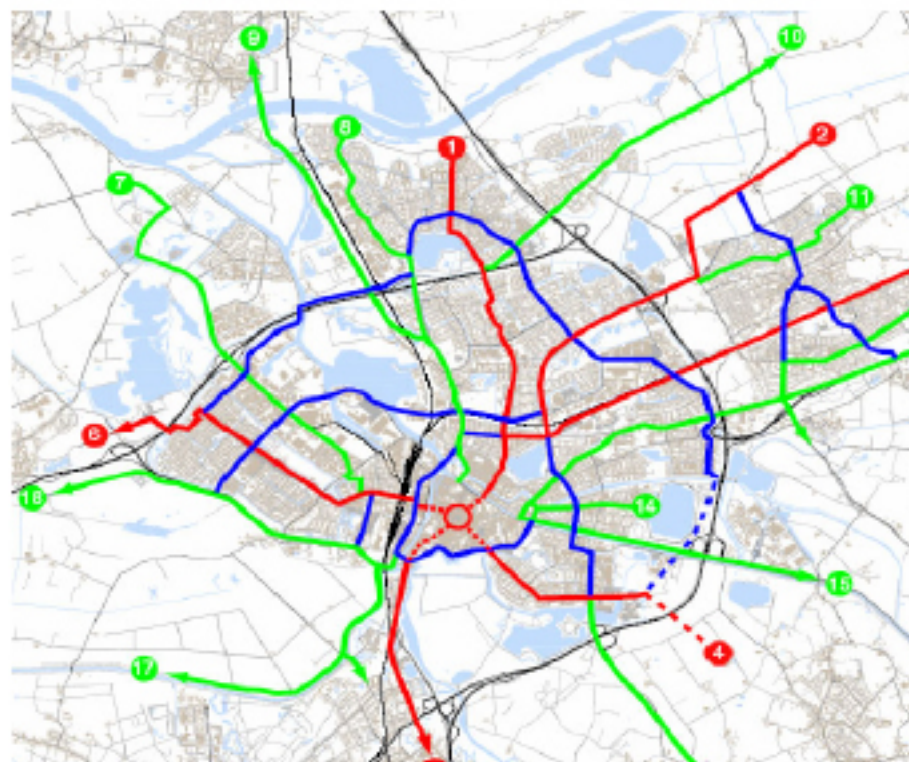
In dit hoofdstuk komen de verkeersaspecten en het parkeren aan bod. Het verkeer in en rond Boschveld is slechts voor een klein deel te beïnvloeden met het wijkplan. Vandaar dat hier nadrukkelijk wordt ingegaan op het gemeentelijk verkeer- en vervoersbeleid, de externe ontsluiting van Boschveld en de ontsluiting intern.

13.1 Gemeentelijk verkeer- en vervoersbeleid 's-Hertogenbosch

Deze paragraaf beschrijft het voor Boschveld relevante (in ontwikkeling zijnde) verkeer- en vervoersbeleid in 's-Hertogenbosch.

's-Hertogenbosch bereikbaar, juni 2000

In het beleidsplan verkeer en vervoer "'s-Hertogenbosch Bereikbaar" van 2000 zijn voor alle vervoersmodaliteiten (openbaar vervoer, fiets en auto) de lijnen uitgezet die moeten leiden tot een goede interne en externe bereikbaarheid van de stad. Bij nieuwe ontwikkelingen gaat verkeer een steeds nadrukkelijker rol spelen. Bereikbaarheid is van essentieel



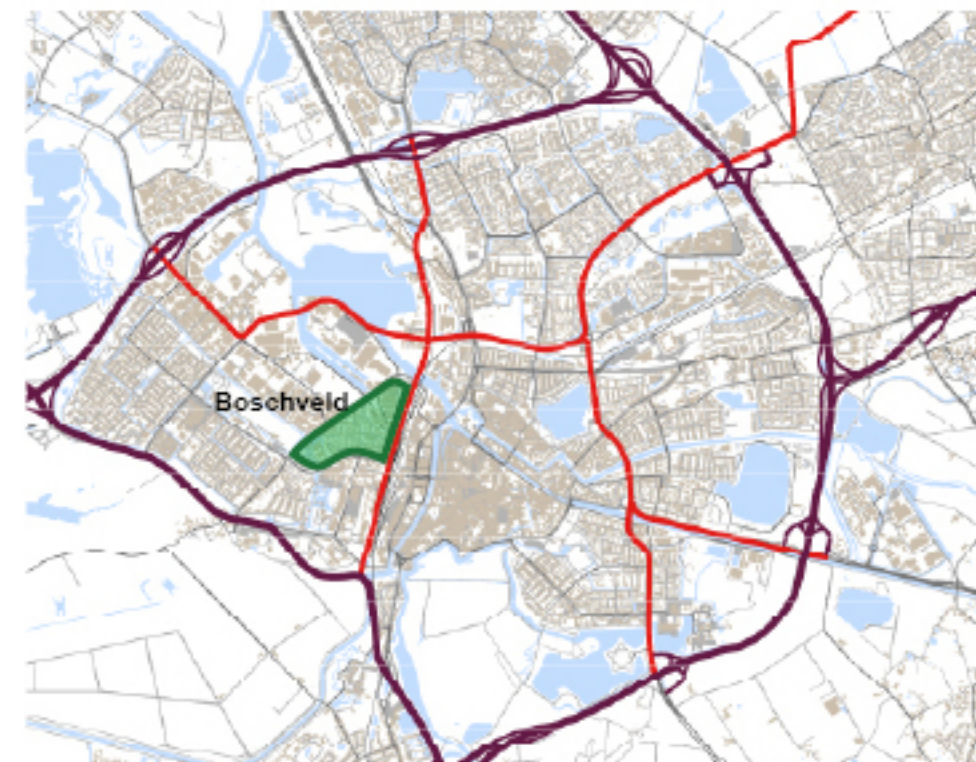
fietsnetwerk, fietsplan in uitvoering

belang voor de stad, zeker waar het gaat om (nieuwe) locaties voor wonen en/of werken. In het westelijke stadsdeel zal de bereikbaarheid verbeteren door de aanleg van de Randweg en de Parallelweg. Stimulering van openbaar vervoer en fietsgebruik en gelijktijdige beperking van het vermijdbaar autogebruik blijft een belangrijke rol vervullen.

Koersnota, april 2008

In 2006 is gestart met de herijking van de hoofdinfrastructuur, de Ontwerp Koersnota Hoofdinfrastructuur. Hierbij gaat het om de vraag in hoeverre de hoofdinfrastructuur van de stad binnen het totale integrale kader de noodzakelijke autobereikbaarheid kan (blijven) garanderen.

In de Vervolg Ontwerp Koersnota Hoofdinfrastructuur, april 2008, formuleert het college een aantal forse ambities die moeten leiden tot een bereikbare, leefbare en economisch sterk functionerende stad. Deze ambitie zet fors in op de fiets, het openbaar vervoer en transferia. Het gebruik van de fiets in de stad zal sterk moeten groeien, van 33% naar 44%. Groei van het gebruik van het Openbaar Vervoer (van 4% naar 6%)



doorstroommassenmodel, koersnota, voorjaar 2008

is mogelijk als de doorstroming van het OV aanzienlijk beter wordt. Voor het autoverkeer is het doorstroommassenmodel als streefbeeld voor de automobilititeit gekozen. Het doorstroommassenmodel vormt daarom een uitstekende basis voor de toekomstige bereikbaarheid van de stad voor alle vervoerwijzen.

De toekomstige verkeersstructuur wordt gevormd door de ruit rondom de stad (A2, A59 en Randweg) en de zogenaamde doorstroommassen. De te realiseren Parallelweg/Magistratenlaan is in de koersnota aangegeven als één van de belangrijke doorstroommassen, dat betekent dat deze verbinding verschillende stadsdelen met elkaar verbindt en het interne verkeer in de stad bundelt. Als ontwerpuitgangspunten horen hierbij dat er geen directe ontsluiting van adressen is (langsparkeren) en dat er sprake is van een beperkt aantal aansluitingen.

Nota Parkeernormen 's-Hertogenbosch, december 2003

In de Nota Parkeernormen is door de gemeente 's-Hertogenbosch een aanzet gegeven voor (flexibele)



parkeernormen die in de gehele gemeente worden toegepast. Hierbij is het accent gelegd op de erkenning van de auto.

Fietsplan in uitvoering, oktober 2005

De gemeente 's-Hertogenbosch heeft hoge ambities op het gebied van het fietsverkeer. Het doel van het Fietsplan is het ontwikkelen van een maatregelenpakket dat het fietsklimaat in 's-Hertogenbosch extra verbetert, onder meer door het realiseren van een fietsnetwerk. Wat betreft Boschveld zijn twee fietsroutes opgenomen in het Fietsnetwerk te weten de fietsroute (6) via de Chr. Huygensweg en Simon Stevinweg richting Kruiskamp en de fietsroute (7) die erop aantakt via de Buys Ballotweg en Rietveldenweg richting de Rietvelden. Op basis van de ambities vanuit de Vervolg Ontwerp Koersnota Hoofdinfrastructuur wordt het Fietsplan in uitvoering verder aangevuld met nieuwe maatregelen om het fietsgebruik te stimuleren. Deze maatregelen zijn onderverdeeld in 4 pijlers: fietsnetwerk, fietsparkeren, communicatie en innovatie.

13.2 Externe ontsluiting Boschveld (verkeer buiten Boschveld)

In deze paragraaf worden een aantal ontwikkelingen beschreven die van invloed zijn op de externe ontsluiting van de wijk Boschveld, zoals de ontsluiting van de Brabanthallen, de plannen rondom de autoluwe binnenstad en de realisatie van de nieuwe Parallelweg. Uitgangspunt is geen sluipverkeer.

Ontsluiting Brabanthallen

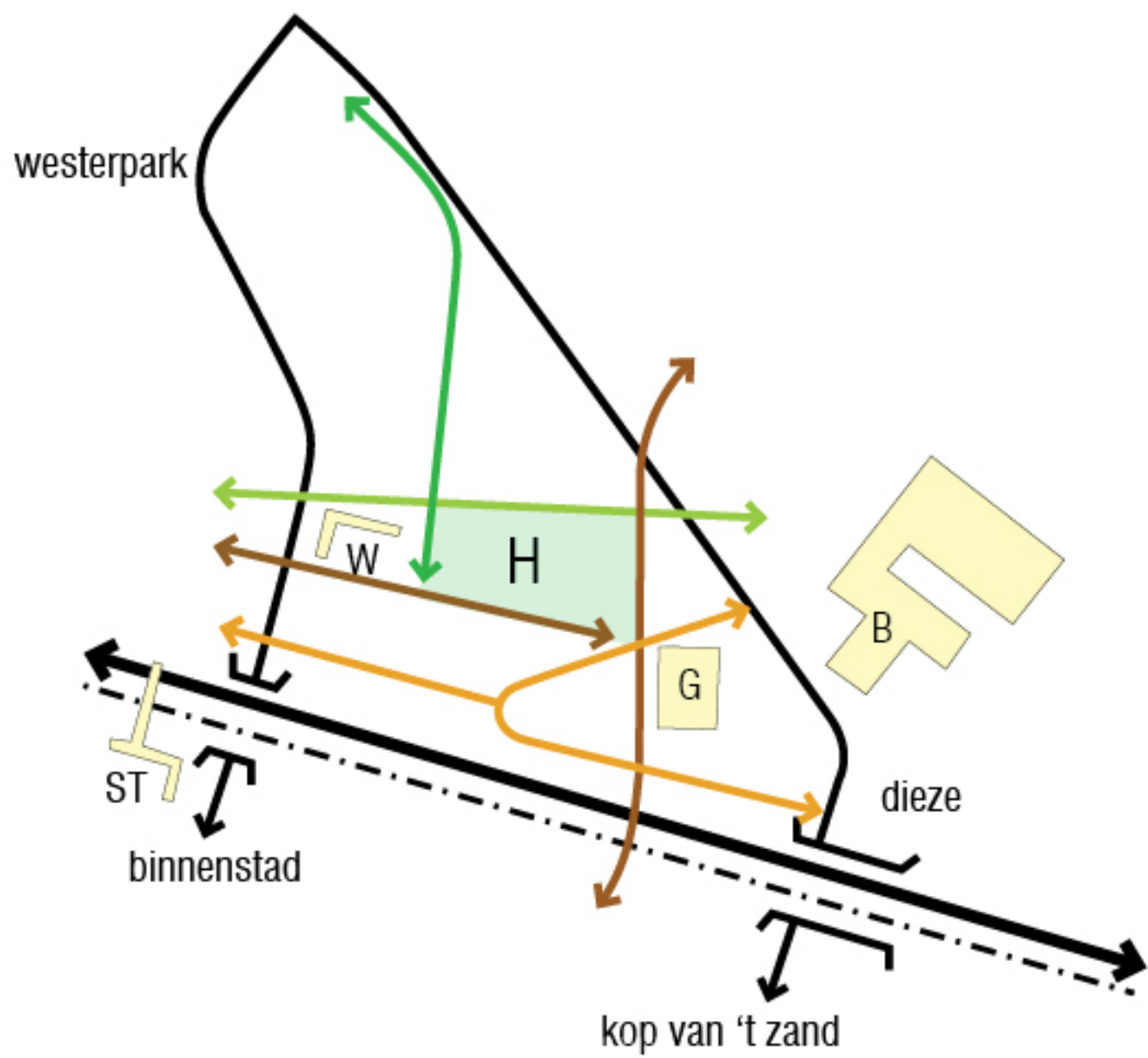
De grootste bulk bezoekers voor de Brabanthallen 's-Hertogenbosch komt jaarlijks in de periode september t/m mei. In 2006 waren dit er circa 900.000. In de huidige situatie vinden er bij (grootschalige) evenementen in de Brabanthallen verkeersproblemen plaats in het gebied rondom de Brabanthallen. Het gaat hierbij om vertragingen op kruispunten en parkeeroverlast in woonwijken. Bij de geplande transformatie van de Brabanthallen neemt de verkeersdruk op dit gebied toe. De verwachting is dat één ontsluiting van de Brabanthallen dan niet voldoende is. Een tweede ontsluiting is nodig en kan gevonden worden in een ontsluitingsweg vanuit het zuiden over

het Michelin-terrein.

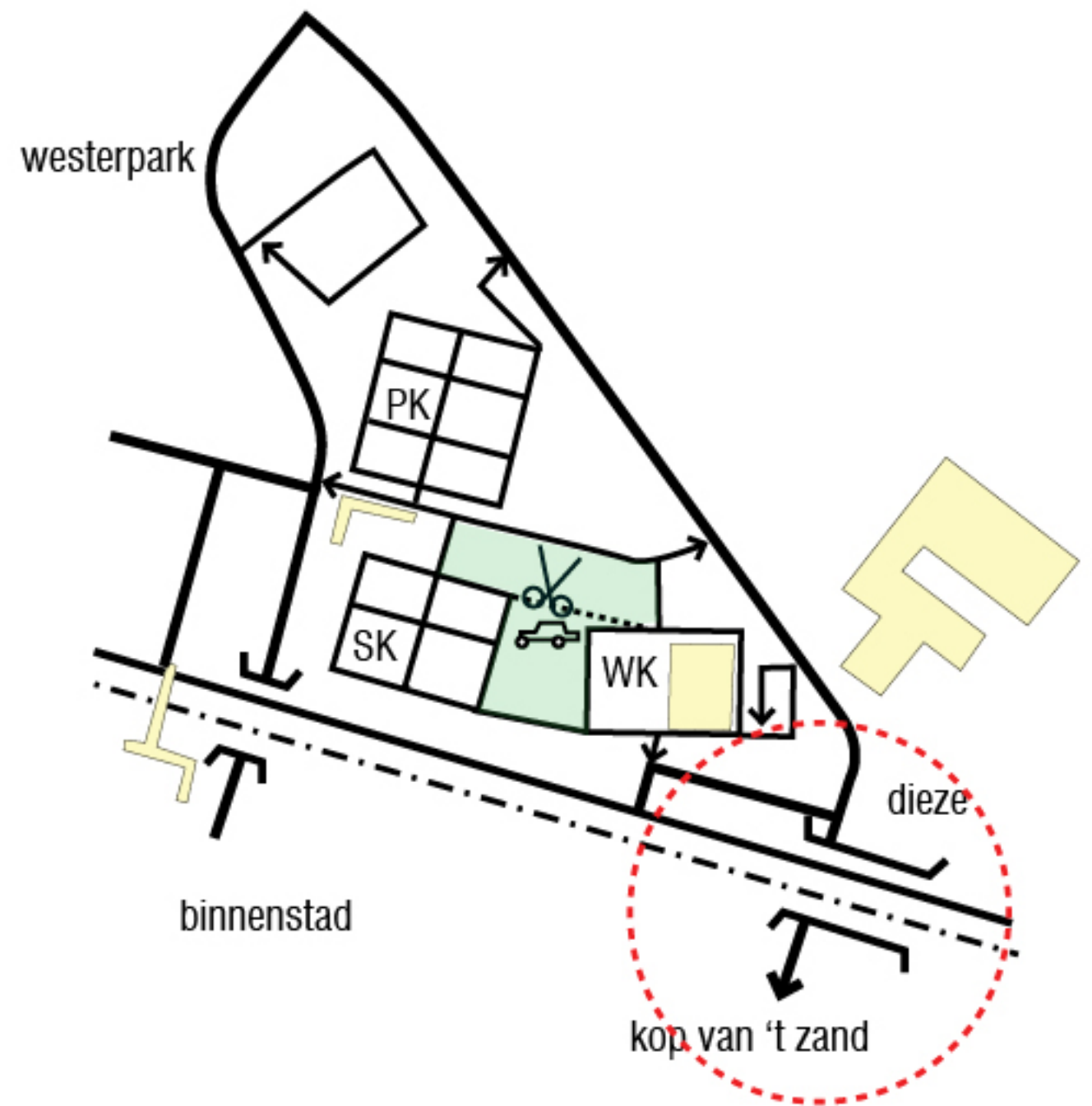
Qua parkeren is het beeld dat voor de korte termijn het aantal parkeerplaatsen rondom de Brabanthallen, inclusief overloopterreinen, voldoende is om de parkeerbehoefte op te vangen. Op de langere termijn, bij volledige transformatie van de Brabanthallen, is aanvullende parkeercapaciteit benodigd. De gemeente 's-Hertogenbosch werkt in samenwerking met de Brabanthallen aan oplossingen voor de verkeersproblemen in de vorm van voldoende parkeerplaatsen en een goede bereikbaarheid (2de ontsluitingsweg, aanpassing kruispunten, looproutes etc.). Hierbij geldt als uitgangspunt dat Boschveld geen verkeers- en parkeeroverlast mag ondervinden van bezoekers en werknemers van de Brabanthallen.

Autoluwe binnenstad

In augustus 2007 is het onderzoek "Economische effecten van verkeersmaatregelen in en rond de binnenstad" verschenen. Hierin heeft de gemeente 's-Hertogenbosch zich ten doel gesteld de verblijfskwaliteit en de bereikbaarheid van de binnenstad te verbeteren. Op hoofdlijnen zijn twee soorten maatregelen voorgesteld:



lanenstructuur



verkeersstructuur

1. Het verkeersluwer maken van de binnenstadsring, door het weren van doorgaand verkeer.
2. Het overhevelen van parkeerplaatsen ten behoeve van bezoekers vanuit de binnenstad naar de rand van de binnenstad en/of transferia. Arriva en Brabanthallen. Op dit moment worden de concrete maatregelen nog uitgewerkt en is er nog geen definitief besluit genomen. Eventuele verkeersmaatregelen zullen stapsgewijs worden ingevoerd. Voorwaarde voor een autoluwe binnenstad is de realisatie van de Randweg en de nieuwe Parallelweg (na 2012).

Doortrekking Parallelweg

In december 2004 heeft de gemeenteraad het besluit genomen om de Parallelweg aan te gaan leggen tussen de Randweg en de Zandzuigerstraat conform variant 4 (zo dicht mogelijk langs spoor). Dit tracé loopt achter het EKP door over het spoorwegemplacement. De aanleg van de Parallelweg vindt gefaseerd plaats:

1. 2011: Aansluiting van de huidige Magistratenlaan op de Randweg (fase 1).
2. 2011-2012: Doortrekking in noordelijke richting naar de Zandzuigerstraat (fase 2). Het proces heeft tijdelijk stilgelegen in afwachting van de Koersnota. Inmiddels is het proces weer opgestart. Gemeente is in overleg met Prorail over relatie doortrekking Parallelweg en de spooruitbreiding.
3. Na 2012: Doortrekking verder in noordelijke richting naar de Hambakenweg/A59 (fase 3). Hiertoe is nog niet besloten. Hiervoor wordt de nut en noodzaak van de eventuele aanleg nader onderzocht, zodat gemeenteraad tot een besluit kan komen.
4. De wijk Boschveld krijgt één aansluiting op de Parallelweg voor de ontsluiting van de wijk. Tevens wordt onderzocht in hoeverre een doortrekking van de Vogelstraat onder het spoor door richting de Zandzuigerstraat nut en noodzaak heeft.

13.3 Interne ontsluiting Boschveld (verkeer binnen Boschveld)

Lanen vs verkeersstructuur (figuur blz 80)

Door bestaande straten te herprofilen en nieuwe verbindingen te maken ontstaat een evenwichtige en heldere structuur van straten en lanen. Dit zorgt op wijkniveau ook voor een logische aanhaking op de omgeving, zoals de Onderwijsboulevard, Paleiskwartier, Brabanthallen, Westerpark en Kop van 't Zand. Uitgangspunt is om doorgaand autoverkeer door Boschveld zoveel mogelijk te weren. De straten in Boschveld moeten enkel door bestemmingsverkeer worden gebruikt. Vandaar dat de lanenstructuur niet de hoofdwegenstructuur voor de auto vormen. Lanen vormen wel belangrijke lijnen binnen Boschveld, maar met name voor fietsers en voetgangers en slechts deels voor auto's. Zo worden op de Lanen door het Hart de directe autoverbindingen geknipt. Dit draagt bij aan de verblijfskwaliteit van het Hart en ontmoedigt sluipverkeer door de wijk en stimuleert fietsgebruik en lopen. De lanen verbinden onderling de buurten in Boschveld beter met elkaar. De bijzondere gebouwen, plekken en functies liggen ook bewust aan de lanen. Voor het fietsverkeer geldt dat alle wegen toegankelijk zijn. Alleen waar het gaat om gebiedsontsluitingswegen wordt uitgegaan van fietsvoorzieningen. Daarnaast zijn een aantal verbindingen voor langzaam verkeer opgenomen, welke specifiek zijn bedoeld voor voetganger en fietser.

Studie ontsluiting bij EKP-terrein (figuur blz 82)

De nieuwe Parallelweg is geprojecteerd op het huidige spoorwegemplacement achter het voormalige ExpeditieKnoopPunt (EKP). Prorail wil capaciteitsuitbreiding van het spoor tussen station Den Bosch en de splitsing van de spoorlijnen naar Nijmegen en Utrecht realiseren door middel van een flyover en twee extra sporen. Daartoe worden momenteel door Prorail plannen opgesteld. Bij de ontwikkeling van de plannen is nauw overleg met de gemeente over afstemming van de plannen van ProRail en de gemeente (doortrekken van de Parallelweg). Begin 2009 verwacht Prorail het Ontwerp TracéBesluit (OTB) hierover te kunnen starten. Uiteraard zal hiervoor de gebruikelijke planologische procedure worden doorlopen.

Er zijn verschillende mogelijkheden bekeken om de overlast van de invalsweg naar westelijk deel van het centrum/Kop van 't Zand vanaf de nieuwe Parallelweg voor het Veemarktkwartier te beperken. In dit wijkplan wordt de voorkeur uitgesproken om de invalsweg naar het westelijk deel van het centrum/Kop van 't Zand over het EKP-terrein te leggen en niet de Oude Parallelweg als invalsweg te gebruiken. De oude Parallelweg verliest zo haar doorstroombaan, nieuwbouw zorgt voor afscherming van de bestaande woningen in het Veemarktkwartier en de nieuwbouw maakt onderdeel uit van Boschveld. Ter plekke van de oude Parallelweg is in plaats van een doorgaande weg een aantrekkelijke woon- en werkomgeving mogelijk gemaakt.

Zo lang er door Prorail nog geen definitieve demarcatielijn/scheidingslijn is getrokken, blijft onduidelijk waar de definitieve begrenzing tussen het 'verkleinde' spooremplacement en de doorgetrokken Parallelweg komt. Dit zorgt op haar beurt voor onduidelijkheid voor de locatiegrootte van de (her-)ontwikkeling van het EKP, de ontwikkelingsmogelijkheden voor de eigenaar cq ontwikkelaar van EKP en of er voldoende ruimte overblijft om de invalsweg ' bijv. ook achterlangs het EKP gebouw te leggen.

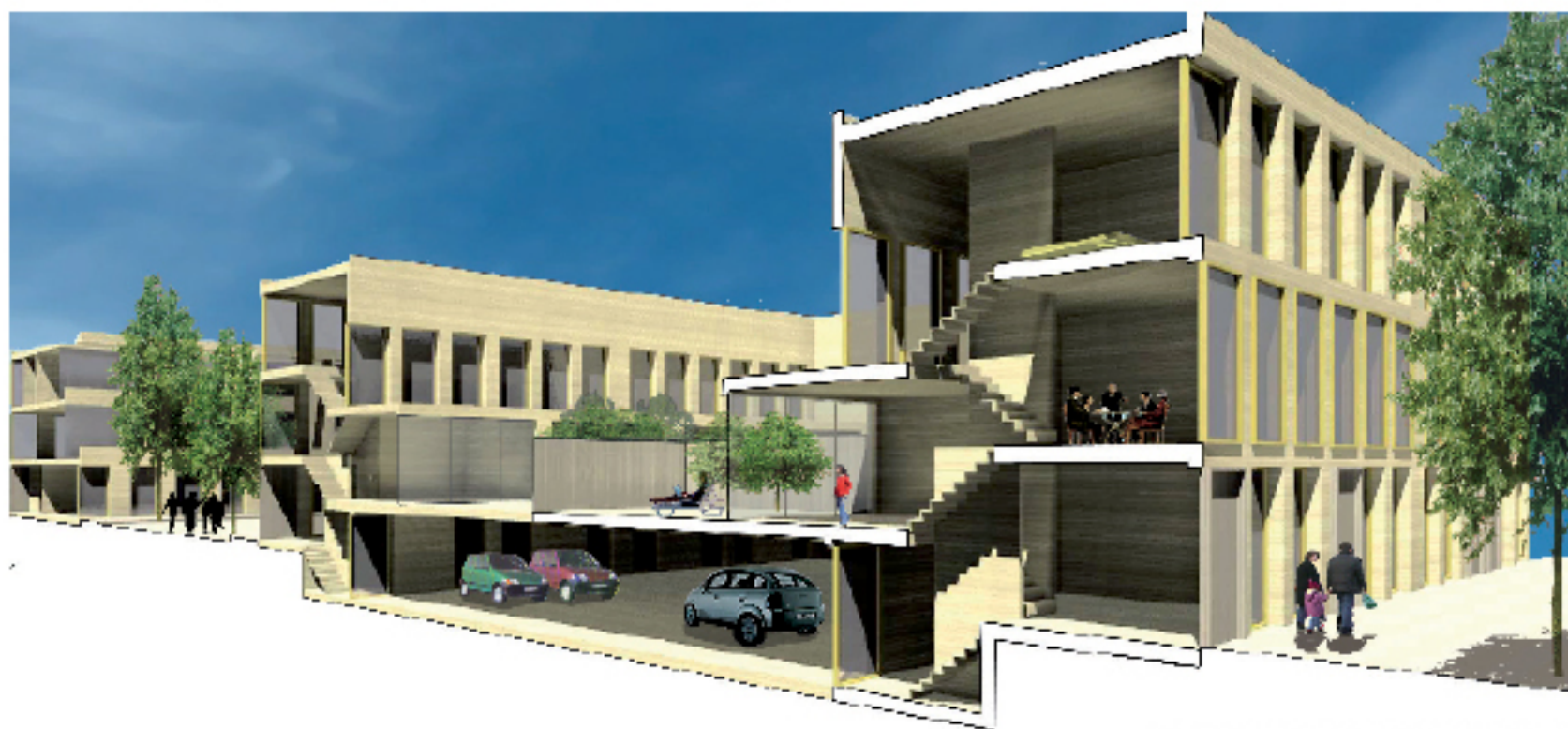
Parkeren

Huidige parkeersituatie

Door de ligging van Boschveld ten opzichte van de binnenstad, de Brabanthallen, het station (bezoekers) en het Paleiskwartier (werkers) staat het parkeren in Boschveld nu en in de toekomst onder druk. In de huidige situatie parkeren een groot aantal werkers en bezoekers van deze gebieden in Boschveld, wat in de wijk tot parkeeroverlast leidt. Daarbij komt dat op dit moment ook bewoners hun auto's in de openbare ruimte moeten parkeren, omdat ze geen parkeerplek op eigen terrein hebben. Om in de huidige situatie de leefbaarheid te verbeteren zijn daarom in delen van Boschveld gereguleerd parkeren uitgevoerd.

Basisprincipes parkeren Boschveld in de toekomst

Boschveld is een woon- en werkgebied, wat betekent dat de belangen voor de bewoners en werknemers van Boschveld voorop staan. Dit geldt ook wat betreft het parkeren in het gebied. De basisprincipes voor het parkeren in Boschveld voor



parkeeroplossing bouwplan eerste fase



studie ontsluiting bij EKP-terrein

de toekomst zijn:

- Het parkeerbeleid in Boschveld dient afgestemd te zijn op de rest van de stad. De gebieden Deuteren, Onderwijsboulevard en Paleiskwartier, Brabanthallen en de binnenstad voorzien in de toekomst in hun eigen parkeerbehoefte. In Boschveld dient geen sprake te zijn van overloop of uitwijk van parkeerders uit deze of andere gebieden (uitstralingseffecten).
- Binnen Boschveld wordt uitgegaan van autoluw straatparkeren, wat betekent dat (waar mogelijk) parkeren plaats vindt op eigen terrein of in gebouwde parkeervoorzieningen. Het aantal auto's dat in de openbare ruimte in het woongebied geparkeerd staat, dient beperkt te worden.
- Omvang: de parkeerbehoefte voor Boschveld in de toekomst dient bepaald te worden uitgaande van de parkeernormen opgenomen in de Nota Parkeernormen 's-Hertogenbosch, aangevuld met werkelijke gebruiks- en ervaringsgegevens.
- Doelgroepen en regulering:
Langparkeren voor bewoners en werknemers op eigen terrein, voor zover mogelijk in gebouwde parkeervoorzieningen.
Langparkeerders parkeren dus niet in de openbare ruimte.

Kortparkeren voor bezoekers van verschillende functies in de openbare ruimte. In Boschveld dient gekozen te worden voor gereguleerd parkeren om parkeerverlast in de wijk veroorzaakt door functies buiten de wijk te voorkomen.

- Bij grootschalige en/of gecombineerde functies kan gekozen worden om een geconcentreerde parkeervoorziening aan te leggen om de uitwisselbaarheid van parkeerplaatsen te maximaliseren (dubbelgebruik) en kostenefficiënt te werven. Gedacht kan worden aan een ondergrondse parkeergarage in het hart en wellicht in de plint langs de Parallelweg.

Parkeren nieuwbouw 1e fase

Het hiervoor genoemde is goed te illustreren aan de hand van bouwplan 1e fase Boschveld van Zayaz. Deze woningen hadden in de oorspronkelijke situatie geen parkeerplaatsen op eigen terrein. Bewoners konden alleen parkeren in de straten. In de nieuwbouwplannen heeft elke woning een eigen parkeerplaats in een kelder of op eigen terrein. Alleen bezoekers moeten de auto parkeren in de openbare ruimte (kort parkeren). De slimme oplossing van parkeren met daarboven terrassen zorgt voor ruimte en minimale auto's in de straat.

Looproutes Brabanthallen

Bezoekers van de Brabanthallen die met de trein reizen moeten door Boschveld lopen. Er zijn meerdere (loop)routes naar de Brabanthallen mogelijk. Er is geen sprake van gebaande paden, maar meerdere mogelijkheden: a) via het Da Vinciplein – Paardskerkhofweg, b) via Parallelweg, c) via de doorgetrokken laan 's-Gravesandestraat en d) via Copernicuslaan. De gekozen route hangt mede af van het evenement. Bij evenementen met potentieel overlast voor de omgeving banen suppoosten reizigers in de gewenste route. In de huidige situatie wordt de route via de Paardskerkhofweg met bordjes bewegwijzerd. (figuur blz 79)
Zaak is om al deze looproutes zo eenduidig, optimaal en aantrekkelijk mogelijk voor voetgangers vorm te geven. In een vervolgfase wordt bekeken welke looproute primair wordt bewegwijzerd.

Verblijfsgebied

De wegen (ringstructuur) rondom Boschveld zijn gebiedsontsluitingswegen (50 km/h). Boschveld zelf is in zijn geheel een verblijfsgebied, dus 30 km/h. Dit geldt ook voor de

Copernicuslaan. Een herinrichting van de Copernicuslaan is noodzakelijk om dit ook daadwerkelijk te bewerkstelligen.

Voetgangersverbinding over het spoor

Ter hoogte van Grasso wordt een nieuwe verbinding voor voetgangers over het spoor voorgesteld. Daarmee wordt letterlijk de barrièrewerking van het spoor en de doorgetrokken Parallelweg geslecht. De Binnenstad en Kop van 't Zand met de Verkadefabriek worden zo logisch en direct verbonden met Boschveld met Grasso en de Brabanthallen. Na aanleg van de Ponte Pallazo ter hoogte van zuidzijde Paleiskwartier komt deze brug in beeld. Alhoewel deze verbinding nog niet concreet is, wordt met dit wijkplan hiervoor wel planologisch ruimte gereserveerd. Ook het vervolg van deze verbinding over het spoor via een laan tussen de monumentale gebouwen van Grasso is op z'n vroegst pas vanaf 2014 mogelijk. Met deze nieuwe verbinding wordt letterlijk een brug geslagen tussen Brabanthallen/Boschveld en Kop van 't Zand/binnenstad.

Openbaar vervoer

Boschveld heeft op het gebied van openbaar vervoer een erg

gunstige ligging ten opzichte van station 's-Hertogenbosch Centraal. Daarnaast lopen er buslijnen over de Chr. Huygensweg en Simon Stevinweg.