

kloktijd vs. belevingstijd

Binnenstadsring van 's-Hertogenbosch:
30km/u in 2020...

Ir Adriaan Walraad MBA

- Vmlg. coordinator verkeersplanologie
gemeente 's-Hertogenbosch
- Docent Windesheim Flevoland
Opleiding Mobiliteit (verkeerskunde)
- Walraad verkeersadvisering BV



Warm welkom

De ring functioneert veeleer als laatste stap in een beslisboom voor wie de binnenstad als bestemming heeft. Die beslisboom begint echter al ruim voor de binnenstad.

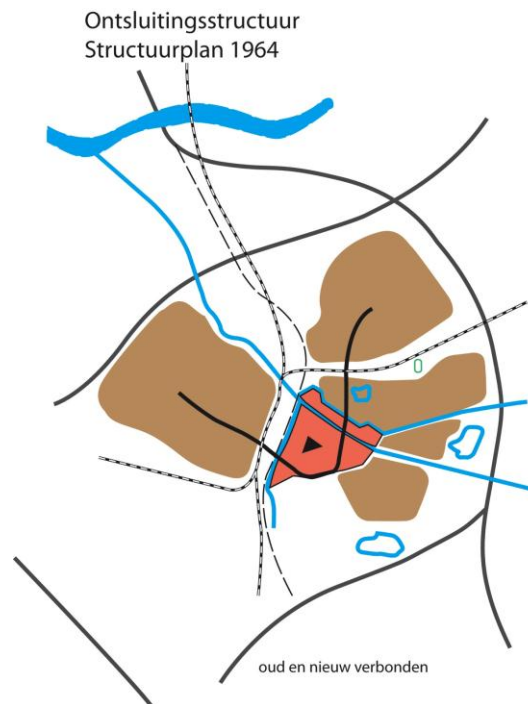
Warm welkom voor bestemmend autoverkeer
(=geen doorgaand autoverkeer)



sprongsgewijs

Wijzigingen in ruimtelijke structuur
gaan sprongsgewijs

De sprong die we nu maken is niet de vorm,
Maar de snelheid: van 50 naar 30km/u



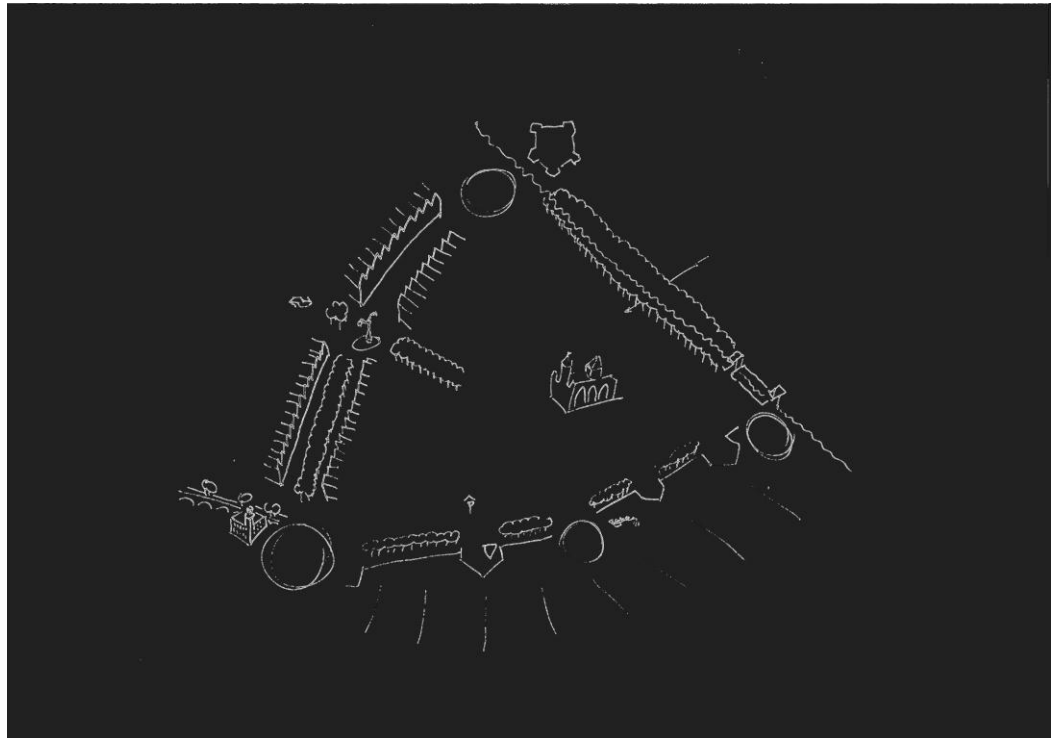
Gebruik de plek



Gebruik de plek

Kevin Lynch biedt het handvat

- **Paden;**
- **Randen;**
- **Gebieden;**
- **Knopen;**
- **Landmarks.**

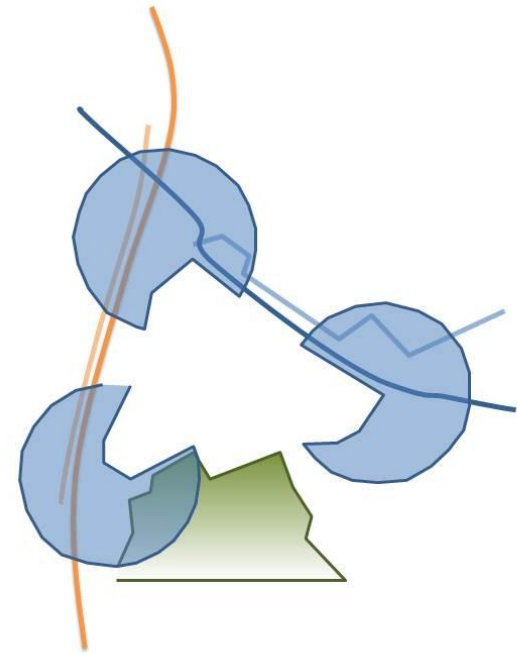


De ring is geen ring

De binnenstadsring is weliswaar gesloten

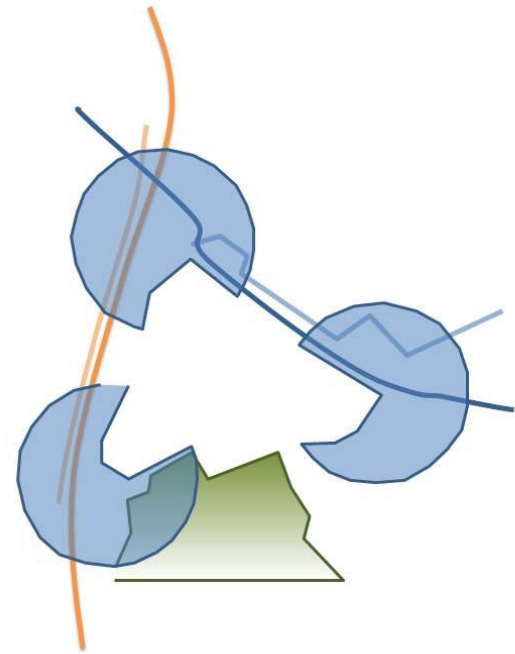
Maar... niemand rijdt de binnenstadsring rond!

Elke zijde is anders,
elk hoekpunt is karakteristiek



Ook geen binnenstad

De ring is geen onderdeel van de binnenstad, dankzij de binnenstadsring is de binnenstad autoluw



Ook geen woonstraat

Niet voetballen op straat. Ook zonder doorgaand verkeer blijft het een levendige weg met beduidende intensiteiten. Ook bevoorradend vrachtverkeer en busverkeer.

Maar wel zaken zoals het parkeerverwijssysteem, ongelijkvloerse kruisingen, verkeerslichten en verkeersmanagement



Rustig en gestaag

Auto en OV: betrouwbaar en gestaag doorstromen, juist op de hoekpunten

Fietser en voetganger: vooral goed oversteekbaar

Omslag in het denken over *langzaam rijden gaat sneller*

Van: Niet de maximum snelheid telt, maar de gemiddelde snelheid

Naar: zolang er maar wat te zien/beleven is... stilstaan nekt je beleving

Ruimtelijke kwaliteit

Ruimtelijke kwaliteit is best belangrijk

Ruimtelijke kwaliteit nodigt uit tot rustig rijden, op een natuurlijke manier. Dit wordt verder versterkt als er veel mensen in de directe omgeving aanwezig zijn.

Ruimtelijke kwaliteit bepaalt ook beleving van de tijdsduur. De mooie momenten in het leven vliegen om.

De ring als geheel

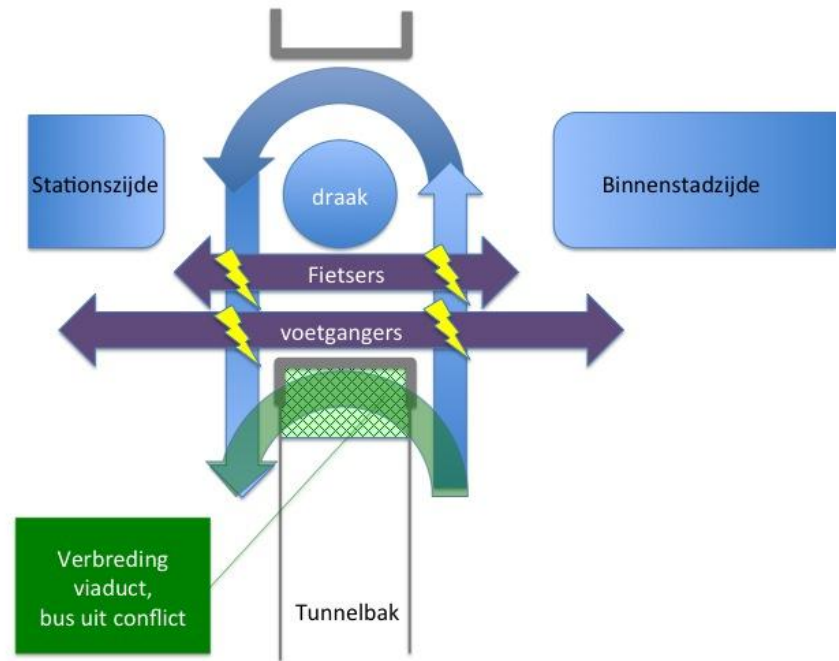
Op de binnenstadsring zal in het ontwerp een absoluut minimum aan belijning worden toegepast, al helemaal waar de lijnen de lengterichting geleiden. In het verlengde daarvan wordt ook een minimum aan verkeerstechniek toegepast. Daar waar verkeerstechnische maatregel nodig is, worden eerst alternatieven onderzocht die in de omgeving passen.

Daarnaast is het mogelijk om lange rechtstanden te mijden door het ontwerp in te laten spelen op aanleidingen uit de omgeving.

Functionele eenheid van de ring in combinatie met verscheidenheid in vormgeving of materialisering

Techniek irrelevant?

Toch blijft techniek onverminderd belangrijk.



Nieuw perspectief

Op de Zuid Willemsvaart kan
eenrichtingsverkeer hersteld
worden



Tunnel bij de draak

Het dempen van de tunnel betekent echter dat de stromen gelijkvloers afgewikkeld moeten worden. Met alleen bestemmend verkeer kent deze weg beduidende intensiteiten.

Als de tunnel wordt opgeheven met verkeer tussen station en binnenstad in de voorrang, dan komt dat op drukke momenten min of meer overeen met een knip voor het verkeer op de binnenstadsring. De wachttijden lopen dan zodanig hoog op dat er geen doorkomen aan is, ook niet voor bestemmend verkeer.

Omgekeerd, wanneer de binnenstadsring in de voorrang wordt gelegd, dan doet dit op onacceptabele wijze afbreuk aan de kwaliteit van de route tussen station en binnenstad, een route die nu hoog wordt gewaardeerd volgens BAI.

Fasering volgt RO

Vestingboulevard, inclusief hoekpunt Heetmanplein, in de periode 2012-2015
(aansluitend bij uitvoering Heetmanplein en Hekellaangarage)

Zuid Willemsvaart, inclusief hoekpunt Sluis 0, in de periode 2015-2018
(aansluitend bij uitvoering GZG ontwikkeling). Daarbij is ook op gedetailleerder
niveau aandacht nodig voor de doorstroommassen die het autoverkeer overnemen.

Draaktraverse, inclusief hoekpunt Citadel, in de periode 2018-2020 (vanwege
vereiste beschikbaarheid Parallelweg fase 2). Daarbij is ook op gedetailleerder
niveau aandacht nodig voor de doorstroommassen die het autoverkeer overnemen.

Afscheid van Heetman

Reconstructie naar twee T-aansluitingen gaat ten kosten van de landelijke bekendheid

Is nog altijd moeilijker dan je zou denken

Biedt kansen voor vestingwerken

Eerste ervaring met de toekomst van de binnenstadsring



Waar is mijn tijd?

‘Zij die een auto kopen, slaken geen zucht van verlichting om daarna te genieten Van de extra uren vrije tijd. Ze reizen naar verder gelegen bestemmingen. De kracht van snelheid wordt niet omgezet in minder uren op de weg, maar in meer afgelegde kilometers’ (Sachs 1999).

Het autoverkeer veroorzaakt door de hoge snelheden niet alleen ruimtevervuiling (snelhed vreet ruimte), maar ook tijdvervuiling omdat langzaam verkeersdeelnemers moeten omfietsen of wachten (Whiteleg 1993).

Terug naar de essentie

Gevangen in duurzaam veilig? Voldoet dit aan dit shared space? Zou het de Verkeersdeelnemer uitmaken of de ehk hier wordt toegepast?

Gaat het verkeer doen wat het verkeersmodel ons nu voorspelt? Is monitoring het antwoord?

Gaan de ruimtelijke ontwikkelingen lopen zoals we nu denken? Maakbaarheid?

Maar wat is de essentie van de binnenstadsring dan **wel** ??? Wat bepaalt gedrag en tevredenheid?

Zo vanzelfsprekend:



Belevingsgedreven mobiliteit...

Tijd voor belevingstijd

***It's the experience,
stupid!***

(En dit is meteen het einde van de race tegen de tijd)