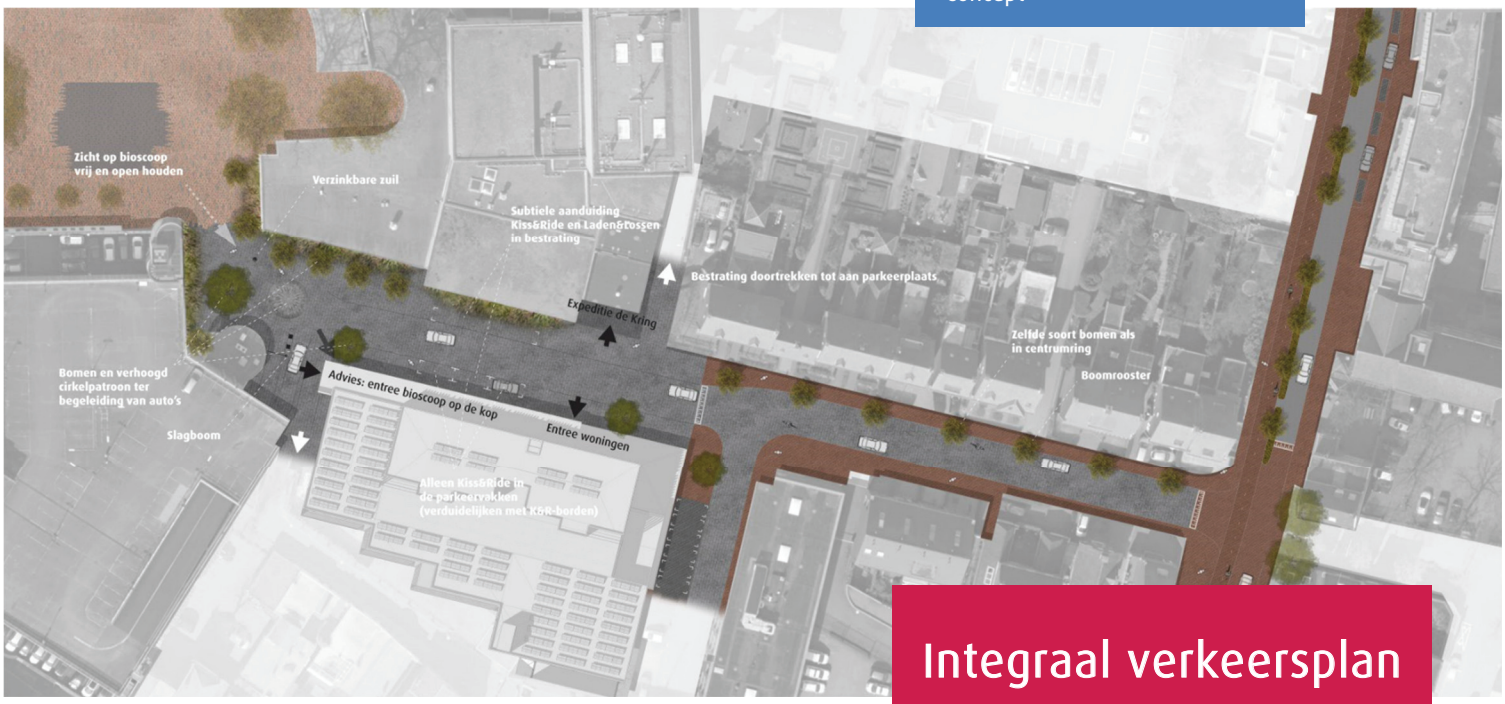
Gemeente Roosendaal
Concept



Integraal verkeersplan Nieuwstraat

adviseurs
mobiliteit
Goudappel
Coffeng

adviseurs mobiliteit
Goudappel Coffeng

Gemeente Roosendaal
Concept

Integraal verkeersplan Nieuwstraat

Datum 25 juni 2018
Kenmerk RSD131/Wrd/0914.02
Eerste versie

www.goudappel.nl
goudappel@goudappel.nl

Documentatiepagina

Opdrachtgever(s)	Gemeente Roosendaal Concept
Titel rapport	Integraal verkeersplan Nieuwstraat
Kenmerk	RSD131/Wrd/0914.02
Datum publicatie	25 juni 2018
Projectteam opdrachtgever(s)	L. Verschuren, R. de Waard
Projectteam Goudappel Coffeng	D. Walraven, R. Ratgers, N. Voogt, P. Dinnissen, T. van Gompel

Inhoud Pagina

1	**Inleiding**	**5**
1.1	Aanleiding	5
1.2	Leeswijzer en onderzoeksopzet	5
1.3	Communicatieproces	6
2	**Parkeren**	**7**
2.1	Wachtrijvorming entree parkeergarage Biggelaar	7
2.1.1	Knelpunt	7
2.1.2	Oplossingsrichtingen	8
2.2	Parkeren op maaiveld	11
2.2.1	Knelpunten	11
2.2.2	Oplossingsrichtingen	11
2.3	Fietsparkeren	13
2.3.1	Knelpunten	13
2.3.2	Oplossingsrichtingen	13
2.4	Aanbevelingen verbeteren kwaliteit parkeren	14
3	**Verkeersveiligheid en bereikbaarheid**	**16**
3.1	Verkeersveiligheid	16
3.1.1	Knelpunten	16
3.1.2	Oplossingsrichtingen	17
3.2	Bereikbaarheid	22
3.2.1	Knelpunten	22
3.2.2	Oplossingsrichtingen	23
4	**Leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit**	**24**
4.1	Knelpunten	24
4.2	Oplossingsrichtingen	25
5	**Integraal verkeersplan**	**27**
5.1	Verkeerskundig ontwerp	27
5.2	Integraal ruimtelijk ontwerp	29
5.2.1	Ruimtelijke visie en inrichtingselementen	29
5.2.2	Ruimtelijk ontwerp	32
5.3	Kosten oplossingsmaatregelen	34

1

Inleiding

1.1 Aanleiding

De Nieuwstraat ligt in de binnenstad van de gemeente Roosendaal. De Nieuwstraat kent een eigen dynamiek door de ligging ten opzichte van de stad en de aanwezige functies. Zo is de Nieuwstraat een belangrijke 'entree' voor het centrumgebied van Roosendaal en de parkeergarage de Biggelaar. Daarnaast biedt het een diversiteit aan functies, zoals het politiebureau, woningen en schouwburg De Kring. Hier wordt binnenkort een extra publiekstrekker aan toegevoegd, namelijk de City Bioscoop.

In de huidige situatie is door omwonende aangegeven dat er knelpunten zijn op het gebied voor doorstroming, verkeersveiligheid, leefbaarheid, parkeren en keer- en stallingsmogelijkheden voor grotere voertuigen, zoals touringcars en vrachtverkeer. Door realisatie van de bioscoop hebben de bewoners de verwachting dat deze problematiek toeneemt. Via motie heeft de gemeenteraad van Roosendaal opgedragen een integraal verkeersplan voor de Nieuwstraat op te stellen. De gemeente heeft aan Goudappel Coffeng gevraagd om de knelpunten in beeld te brengen voor de toekomstige situatie en te komen tot een integraal verkeersplan met oplossingsrichtingen voor de geconstateerde knelpunten.

Opgave
De opgave is om een integraal verkeersplan voor de Nieuwstraat op te stellen. Om te komen tot een onderbouwd advies worden huidige verkeerskundige knelpunten in beeld gebracht, waarna oplossingsrichtingen worden opgesteld en afgewogen. Dit alles vanuit de visie op de centrumring. Bij het gehele proces is de directe omgeving betrokken om te komen tot een helder en breed gedragen advies.

1.2 Leeswijzer en onderzoeksopzet

Het verkeersonderzoek is uitgevoerd in een aantal stappen. Hierbij is de huidige verkeerssituatie in beeld gebracht door verkeersonderzoeken en het betrekken van de stakeholders. Aan de hand van de knelpunten zijn oplossingsrichtingen opgesteld en

gezamenlijk, met de stakeholders, afgewogen. Hierna is een totaaloplossing opgesteld, die bestaat uit diverse oplossing verwerkt in een verkeerskundig schetsontwerp en een ruimtelijke visie. Het resultaat van het onderzoek is in de voorliggende notitie beschreven. Waarbij de knelpunten en oplossingsrichtingen per thema worden toegelicht:

- Hoofdstuk 2: Parkeren: Knelpunten en oplossingsrichtingen op het gebied van parkeren;
- Hoofdstuk 3: Verkeersveiligheid en bereikbaarheid: knelpunten en oplossingsrichtingen op het gebied van bereikbaarheid en leefbaarheid;
- Hoofdstuk 4: Leefbaarheid: Knelpunten en oplossingsrichtingen op het gebied van leefbaarheid;
- Hoofdstuk 5: Integraal verkeersplan: Oplossingsrichtingen samengevoegd tot een verkeerskundig totaalontwerp en een integraal ruimtelijke ontwerp.

1.3 Communicatieproces

Voorliggend rapport en resultaat is tot stand gekomen in samenwerking met een klankbordgroep. Hierin hadden de volgende partijen zitting:

- Gemeente Roosendaal, mevrouw L. Verschuren, de heer R. de Waard en mevrouw R. Herbach.
- Bewoners Nieuwstraat, vertegenwoordigd door mevrouw M. Kop, mevrouw TH. Van Beek, de heer P. Gremmen, de heer H. Wijngaards en de heer A. Helmich.
- De Kring / Cultuurcompaan, mevrouw T. Stalpers en de heer H.J. Sloesen.
- Parkeerbeheer Roosendaal, de heer M. Bartels.
- Veilig Verkeer Nederland, afdeling Roosendaal, de heer P. Peeters.
- Politie Roosendaal, de heer J. Pieters.
- City Bioscoop, de heer J. Kleine Schaars.
- Goudappel Coffeng, de heer D. Walraven en de heer R. Ratgers.

De klankbordgroep komt op drie momenten samen. Tijdens de eerste sessie zijn knelpunten geïnventariseerd, de tweede sessie stond in het teken van de oplossingsrichtingen en in de derde sessie is het eindproduct, het integrale verkeersplan gepresenteerd en besproken.

2

Parkeren

In dit hoofdstuk zijn de knelpunten en de oplossingsrichtingen met betrekking tot parkeren in het onderzoeksgebied uiteengezet. Naast de conclusies met betrekking tot de best passende oplossingen, gezien vanuit een integrale visie, zijn ook enkele aanbevelingen gedaan die de kwaliteit van parkeren in het gebied verbeteren.

2.1 Wachtrijvorming entree parkeergarage Biggelaar

2.1.1 Knelpunt

Het grootste knelpunt met betrekking tot parkeren is de wachtrij die ontstaat bij de entree tot parkeergarage de Biggelaar. Op basis van een schouw op locatie tijdens een uitverkochte voorstelling in het theater, is op piekmomenten een wachtrij van circa 10 tot 12 voertuigen geconstateerd. Deze wachtrij leidt tot een 'verstopping' in de Nieuwstraat voor het halen en brengen van bezoekers, uitrukken van politievoertuigen en extra uitstoot door stationair draaiende motoren. Deze wachtrij wordt veroorzaakt door:

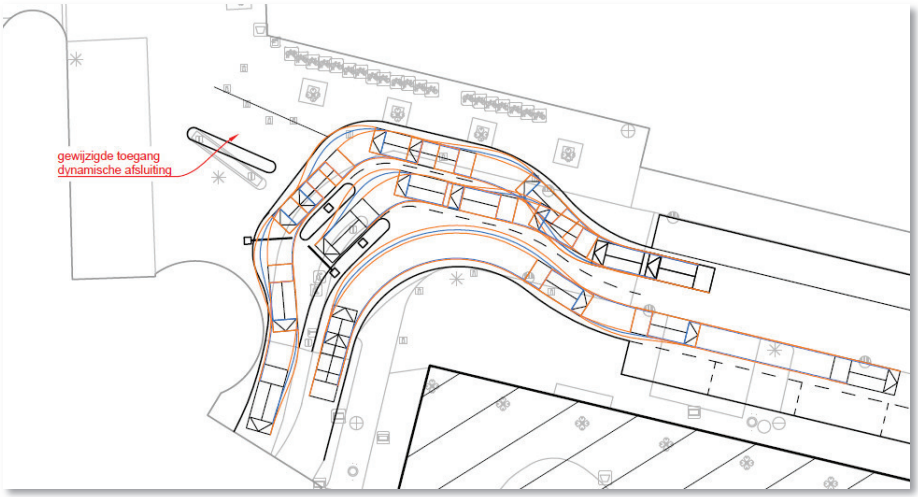
- De verwerkingscapaciteit van de inritterminal; deze bedraagt circa 13 tot 15 seconden per voertuig. Dit komt neer op een verwerkingscapaciteit van circa 240 tot 275 voertuigen per uur. De verwerkingscapaciteit wordt bepaald door:
  - De snelheid van de kaartgever: bij de inritterminal bedraagt deze circa 5 seconde van het drukken op 'de uitgifte knop' tot het printen en uitgeven van de parkeerticket.
  - Beperkte informatievoorziening: Het informatiebord met tarieven en tijden staat achter de slagboom. De informatie over sluitingstijden en tarieven is daardoor slecht leesbaar en slecht vindbaar. Daarnaast is op de parkeerapparatuur de informatie over wat te doen om in te kunnen rijden niet direct duidelijk. Een incidentele bezoeker heeft daarom tijd nodig om zich te oriënteren en te begrijpen hoe ingereden dient te worden.
  - Reguliere parkeerhandelingen: Deze bestaan uit het aan komen rijden, remmen, raam openen en (na het ontvangen van het ticket) optrekken en wegrijden.
- Bij de entree is één inrit (terminal en slagboom) aanwezig waar alle inrijdende voertuigen verwerkt moeten worden.
- Vlak voor de start van een voorstelling in het theater (en in de toekomstige situatie de bioscoop) is het piekmoment waarop de meeste bezoekers (en voertuigen)

arriveren. De hoeveelheid voertuigen kan niet door de huidige parkeerapparatuur worden verwerkt, waardoor een wachtrij achter de slagboom ontstaat.

2.1.2 Oplossingsrichtingen

Verdubbelen aantal inritten

Op dit moment is één inrit naar parkeergarage de Biggelaar aanwezig. Door het aantal inritten te verdubbelen wordt de verwerkingscapaciteit eveneens verdubbeld. In onderstaande figuur 2.1 is deze variant uitgewerkt.



Figuur 2.1: Verkeerskundig ontwerp dubbele inrit.

Voordeel: Verdubbeling van de verwerkingscapaciteit voor inrijdende voertuigen. Daarnaast kan het verkeer bij een storing van één van de slagbomen/inrijterminals gebruik maken van de andere inrit zonder dat de slagboom hoeft worden opengezet waardoor inkomstenderving plaats vindt.

Nadeel: Grote impact op ruimtelijke inpasbaarheid. Door dubbele inrit is keren in de Nieuwstraat (voor verkeerd gereden voertuigen of voor brengen en halen) niet meer mogelijk. Daarnaast zorgt een extra verkeerseiland waarop de parkeerapparatuur moet worden geplaatst voor extra hinder voor doorgaand fietsverkeer.

Upgraden/vervangen kaartgever

Om de verwerkingscapaciteit van de inritterminals te verhogen biedt het upgraden (indien mogelijk) of vervangen van de parkeerapparatuur een oplossing. Een snellere kaartgever (printen van de tickets) zorgt voor een grotere verwerkingstijd en reductie van enkele seconden. Nieuwe apparatuur op de markt kan gemakkelijk 300 voertuigen per uur verwerken.

Voordeel: De parkeerhandeling voor bezoekers blijft gelijk. Door verwerkingscapaciteit wordt verhoogd met circa 60 tot 25 voertuigen per uur. Hiermee wordt de wachtrij minder lang.

Nadeel: Apparatuur (of onderdelen daarvan) moet worden vervangen wat vraagt om een investering.

Toepassen kentekenherkenning met als 'fall back' ticketuitgifte

Door bij de inrit en uitrit kentekenherkenning toe te passen, hoeven parkeerders geen kaartje meer te trekken bij de entree. Zodra een voertuig voor de slagboom komt, wordt het kenteken herkend en gaat de slagboom open. Indien een kenteken niet wordt herkend kan als 'fall back' alsnog een kaartje worden uitgegeven door op de knop te drukken. In de beginsituatie kan ook worden gekozen om eerst nog wel kaartjes standaard uit te geven. Dit betekent echter wel dat de snelheid bij het inrijden voor bezoekers niet hoger wordt. Betalen bij de parkeerautomaat geschiedt op basis van het invoeren van het kenteken. Bij het uitrijden wordt het kenteken wederom herkend en indien is betaald wordt de slagboom open gestuurd. Het kenteken van abonnementhouders kan eveneens in het systeem worden ingevoerd, waardoor abonnementhouders direct bij aankomst worden herkend.

Voordeel: Doordat een parkeerder niet meer volledig hoeft stil te staan bij de inritterminal wordt de verwerkingscapaciteit verhoogd tot circa 500 voertuigen per uur. Dit is een verdubbeling ten opzichte van de huidige situatie. Minder parkeertickets nodig en minder storingen bij de in- en uitritterminals doordat minder vaak bewegende onderdelen worden gebruikt. Dit betekent lagere exploitatiekosten.

Nadeel: Apparatuur (of onderdelen daarvan) moet worden vervangen wat vraagt om een investering. Goede communicatie omtrent de werking van het (kentekenherkennings)systeem is noodzakelijk bij de entree. Omdat dit systeem in Nederland steeds vaker wordt toegepast, is de impact op de 'begrijpelijkheid' voor parkeerders beperkt.

Invoeren reserveringssysteem theater en bioscoop (i.c.m. kentekenherkenning)

Door bij de aankoop van een kaartje voor een theater of bioscoopvoorstelling aan te bieden dat men een parkeerplaats kan reserveren, kan vooraf al een kenteken worden ingevoerd. Bij aankomst wordt het kenteken van de betreffende bezoeker herkend door het kentekenherkenningssysteem en de slagboom gaat open. Betaling heeft vooraf plaats gevonden dus een bezoeker kan na de voorstelling ook weer op basis van het kenteken uitrijden.

Voordeel: Hogere verwerkingscapaciteit bij de inritterminal voor bezoekers van theater- en bioscoop voorstellingen op de drukste momenten (vlak voor een voorstelling). Minder parkeertickets nodig en minder storingen bij de in- en uitritterminals doordat minder vaak bewegende onderdelen worden gebruikt. Dit betekent lagere exploitatiekosten. Ook mogelijk als voor overige bezoekers nog wel standaard een kaartje wordt uitgegeven.

Nadeel: Apparatuur (of onderdelen daarvan) moet worden vervangen wat vraagt om een investering. Goede communicatie omtrent de werking van het (kentekenherkennings)systeem is noodzakelijk vooraf en bij de entree. Een reserveringssysteem moet worden ingericht en onderhouden wat kosten met zich mee brengt.

Aanvangstijden voorstellingen bioscoop en theater op elkaar afstemmen

Door de aanvangstijden van voorstellingen in het theater en de bioscoop (ook de verschillende voorstellingen in de bioscoop) op elkaar af te stemmen kun je het moment waarop de meeste bezoekers arriveren verspreiden over een langere tijd. Door een voorstelling niet tegelijkertijd met een andere voorstelling te laten starten, maar bijvoorbeeld een half uur eerder of later, voorkom je dat alle bezoekers tegelijkertijd arriveren. Een andere optie kan zijn het aanbieden van een combinatie met een diner zodat een deel van de bezoekers eerder arriveert om alvast een hapje te gaan eten. Hiermee zorg je voor een bredere spreiding van voertuigen en het piekmoment bij de garage. Verspreiden van het piekmoment zorgt voor minder lange wachtrijen bij de entree van de parkeergarage omdat de inrijterminals minder voertuigen in korte tijd hoeven te verwerken.

Voordeel: Relatief eenvoudig in te voeren en geen investering nodig. De kern van het probleem (het verwerken van een groot aantal voertuigen in zeer korte tijd) wordt hiermee voor een groot deel opgepakt.

Nadeel: Regelmatige afstemming en belangenafweging tussen bioscoop en theater noodzakelijk. Dit vraagt om regelmatige monitoring en flexibiliteit van zowel bioscoop als theater.

Informatievoorziening verbeteren

De beperkte beschikbaarheid van informatie voor bezoekers over parkeertarieven en openingstijden die in de parkeergarage worden gehanteerd voordat de bestuurder bij de slagboom/inritterminal arriveert zorgt voor een vertraging bij de entree van garage de Biggelaar. Bestuurders zien de informatie pas zodra ze bij de slagboom staan en met name incidentele bezoekers hebben enkele seconden nodig om te bepalen of de parkeerlocatie geschikt is voor het bezoek dat ze brengen (is de garage bijvoorbeeld niet al gesloten als de voorstelling is afgelopen?). Daarnaast staat op de huidige borden veel informatie waardoor het even zoeken is naar de voor de parkeerder relevante informatie. Door de borden te verplaatsen naar een locatie voor de slagboom en alleen de relevante informatie te tonen zal de handelingssnelheid van parkeerders bij de entree korter zijn.

Voordeel: Relatief eenvoudig door te voeren tegen relatief lage kosten. Kortere handelingstijd door parkeerder, waarmee de verwerkingscapaciteit bij de entree wordt vergroot.

Nadeel: n.v.t.

Conclusie
Om de wachtrijvorming bij de entree van parkeergarage de Biggelaar op te lossen wordt geadviseerd om:

- De kaartlezer in de inritterminals te vervangen voor een sneller apparaat;
- Kentekenherkenning bij de inrit en uitrit (en kentekeninvoer op de betaalautomaat) toe te passen met als fall back scenario dat een kaartje kan worden uitgegeven als een kenteken niet wordt gelezen;
- Reservering van een parkeerticket bij de aankoop van een kaartje voor een (theater of bioscoop) voorstelling toe te passen;
- De aanvangstijden van voorstelling in het theater en de bioscoop op elkaar afstemmen (niet tegelijk te laten starten);
- Informatie op het informatiebord bij de entree te 'vereenvoudigen' en verplaatsen van het bord naar een locatie die leesbaar is vanuit de 'wachtrij'.

2.2 Parkeren op maaiveld

2.2.1 Knelpunten

In de huidige situatie kan op maaiveld in en nabij de Nieuwstraat worden geparkeerd. Met de herinrichting van de Nieuwstraat daarbij treden de volgende knelpunten op:

- Werknemers van het politie bureau parkeren in de huidige situatie op een terrein waar de bioscoop is gepland. Die parkeerplaatsen komen met de komst van de bioscoop te vervallen. Inmiddels worden afspraken gemaakt tussen politie en parkeerbeheer over de parkeermogelijkheden in de garage.
- Regulering straatparkeren is van maandag tot donderdag tot 18.30 uur, vrijdag tot 21.00 uur en zaterdag tot 18.00 uur. Dit betekent dat na deze tijd gratis geparkeerd kan worden. In combinatie met de grootste drukte bij voorstellingen in de avond zorgt dit voor hogere parkeerdruk op straat.
- Het parkeerterrein achter het theater biedt enkele parkeerplaatsen die in de huidige situatie beperkt worden gebruikt vanwege het gevoel van sociale onveiligheid door bewoners en medewerkers van het theater. Op het terrein lopen 'ongure types' rond, liggen restanten van drugsgebruik verspreid op straat, is weinig verlichting en is het groen niet bijgehouden.
- In de huidige situatie is er geen mogelijkheid tot halen en brengen (Kiss & Ride) van bezoekers van het theater en de toekomstige bioscoop.

2.2.2 Oplossingsrichtingen

Herinrichten en afsluiten parkeerterrein achter theater met slagboom

Vergroten van het veiligheidsgevoel door middel van het plaatsen van meer verlichting, herinrichten van het terrein, onderhouden van groenvoorzieningen, uitvoeren van extra controles door toezicht en handhaving en eventueel plaatsen van CCTV kan leiden tot meer gebruik van het terrein door werknemers van het politiebureau, theater en bioscoop en eventueel VIP gasten. Hierdoor kan een deel van de parkeervraag worden opgelost op het terrein wat nu niet het geval is. Door het afsluiten van het terrein middels een slagboom vindt regulering plaats op wie toegang krijgt tot het terrein, dit

kan geregeld worden middels het verstrekken van abonnementen aan vaste gebruikers of het plaatsen van een intercom in combinatie met een reserveringssysteem.

Voordeel: Betere benutting van het parkeerterrein. Grotere sociale veiligheid voor medewerkers en omwonenden. Mogelijkheid tot het toekennen van VIP-parkeerplaatsen voor het theater. Optimale controle van gebruik parkeerplaatsen op het parkeerterrein.

Nadeel: Plaatsen van toegangscontrolesysteem (slagboom met abonnement lezer en intercom) noodzakelijk. Beheer en onderhoud van noodzakelijk. Doorschakelen van intercomsysteem naar een persoon of balie noodzakelijk. Investering in herinrichting (groen, bestrating, verlichting en eventueel CCTV noodzakelijk).
Verbetering van het parkeerterrein bemoeilijkt een alternatieve invulling van dit gebied in de toekomst.

Verstrekken van werknemersabonnementen parkeergarage

Aan werknemers van het politiebureau kan een parkeerabonnement voor parkeergarage de Biggelaar worden aangeboden dat alleen geldig is op werkdagen van (bijvoorbeeld) 07.00 tot 18.00 uur. Deze abonnementen kunnen tegen een gereduceerd tarief worden aangeboden. Gedurende deze periode is ruim voldoende capaciteit in de garage beschikbaar. De piek ligt immers tijdens de voorstellingen van de bioscoop en het theater (in de avond en op weekenddagen). Op die momenten kunnen bezoekers van de bioscoop, het winkelcentrum en het theater gebruik maken van de parkeerplaatsen (dubbelgebruik).

Voordeel: Betere benutting van de parkeergarage overdag. Extra inkomsten ten behoeve van de exploitatie van het parkeergebouw.

Nadeel: N.v.t.

Huidige parkeerplaatsen aanwijzen als ‘Kiss & Ride’ plaatsen

De huidige parkeerplaatsen voor vergunninghouders in de Nieuwstraat komen te vervallen. Vergunninghouders kunnen parkeren in garage de Biggelaar en op het terrein achter het theater. De parkeerplaatsen in de Nieuwstraat worden ingericht als ‘Kiss & Ride’ plaatsen voor het brengen en halen van bezoekers aan het theater of de bioscoop. In combinatie met een ‘punaise’ aan het einde van de straat kan het verkeer dat komt halen en brengen gemakkelijk keren. Eventueel kan de ‘gratis parkeertijd’ in de garage tot 30 minuten worden opgerekt om voor verkeer dat bezoekers komt ophalen ruimte te bieden om te wachten als de Kiss & Ride plaatsen op straat vol staan.

Voordeel: Mogelijkheid tot halen en brengen van bezoekers. Geen overlast in de straat van wachtende auto’s op plekken waar dat niet is toegestaan. Mogelijkheid tot gebruik van de Kiss & Ride’ plaatsen voor laden en lossen van vrachtverkeer overdag. Geen aanpassing van de reguleringstijden op straat nodig omdat alle parkeerplaatsen achter een toegangscontrolesysteem liggen.

Nadeel: Vergunninghouders moeten elders parkeren (op parkeerterrein of in de parkeergarage) dan in de huidige situatie.
Parkeren in de garage is duurder dan een vergunning voor op straat.

Stopverbod langs trottoirband

Door een stopverbod in te stellen langs de trottoirband aan beide zijden van de Nieuwstraat, wordt halen en brengen van bezoekers bemoeilijkt. Dit kan enkel op de daartoe aangewezen delen of in de garage.

Voordeel: Uitstoot en stationair draaiende motoren weren uit straatbeeld ten behoeve van leefbaarheid.

Nadeel: Handhavingsinspanning noodzakelijk. Minder "gastvrij" voor het ophalen en afzetten van bezoekers

Conclusie

Om het parkeren op maaiveld op te lossen wordt geadviseerd om:

- De sociale veiligheid op het parkeerterrein achter het theater te verbeteren door middel van:
  - Verbeteren verlichting (op basis van sensoren?);
  - Onderhouden groenvoorzieningen;
  - Plaatsen CCTV camera's;
  - Regelmatige controle door toezicht en handhaving;
- Een toegangscontrole systeem (slagboom+intercom) te plaatsen ten behoeve van het toewijzen van parkeerplaatsen aan werknemers, bewoners en eventueel VIP gasten;
- Openbare parkeerplaatsen aanwijzen als 'Kiss & Ride'plaatsen;
- Werknemersabonnementen (maandag-vrijdag van 07.00 tot 18.00 uur) voor parkeergarage Biggelaar aanbieden aan werknemers politiebureau.

2.3 Fietsparkeren

2.3.1 Knelpunten

Op het gebied van fietsparkeren zijn er tijdens evenementen te weinig fietsparkeervoorzieningen. Hierdoor worden fietsen overal geparkeerd wat leidt tot overlast voor bezoekers, werknemers en bewoners in de Nieuwstraat.

2.3.2 Oplossingsrichtingen

Aantal fietsparkeervoorzieningen dimensioneren op maatgevende (drukste) moment

Op basis van tellingen op de drukste momenten kan het aantal geparkeerde fietsen worden bepaald. Aan de hand van de uitkomsten van deze metingen kan het aantal benodigde fietsparkeerplaatsen worden bepaald. In het gebied wordt het aantal fietsparkeervoorzieningen uitgebreid tot het aantal benodigde plaatsen op het drukste moment.

Voordeel: Op alle momenten (ook tijdens evenementen) zijn er voldoende fietsparkeerplaatsen. Geen tot nauwelijks overlast door 'wild geparkeerde' fietsen.

Nadeel: Grote investering nodig. Grootste deel van de tijd worden fietsparkeervoorzieningen niet gebruikt.

Inzet tijdelijke fietsparkeerplaatsen tijdens evenementen

Tijdens geplande evenementen worden tijdelijke fietsparkeervoorzieningen geplaatst in combinatie met verwijzingen naar deze locaties. Op voorhand worden locaties aangewezen waar deze tijdelijke voorzieningen worden geplaatst. Tijdens de evenementen worden eveneens fietscoaches ingezet om te voorkomen dat fietsen buiten de voorzieningen worden geplaatst.

Voordeel:	Voldoende fietsparkeervoorzieningen tijdens evenementen. Geen overschot aan voorzieningen op minder drukke momenten. Minder grote investering dan permanente voorzieningen plaatsen.
Nadeel:	Organisatie bij evenementen noodzakelijk. Inzet van fietscoaches en tijdig plaatsen en verwijderen fietsparkeervoorzieningen (afzetting, rekken en/of parkeervakken) noodzakelijk.

Conclusie

Om de overlast van het fietsparkeren tijdens evenementen op te lossen wordt geadviseerd om:

- Tijdelijke fietsparkeervoorzieningen (vooraf bepaalde afgezette locatie) te realiseren;
- Duidelijke verwijsborden te plaatsen;
- Fietscoaches in te zetten die handhaven op parkeren op de 'juiste plaats';
- Een standaard protocol/handleiding hiervoor op te zetten.

2.4 Aanbevelingen verbeteren kwaliteit parkeren

De volgende aanbevelingen zijn als 'quick wins' benoemd om de kwaliteit van het parkeren voor de gebruiker aanzienlijk te verbeteren zonder dat daarvoor grote investeringen noodzakelijk zijn.

- Routering in de parkeergarage is niet optimaal (markering ontbreekt of staat op 'onlogische' plaats wat de doorstroming in de garage beperkt). Tevens ontbreekt duidelijke verwijzing naar de vrije parkeerplaatsen op hoger gelegen dekken. Dit kan worden verbeterd door:
  - een verwijzing te plaatsen aan het einde van de rijbaan (voor de hellingbaan omhoog);
  - Op de hellingbaan pijlen (omhoog en omlaag) aan te brengen;
  - De markering op de rijbaan (parallel) aan de hellingbaan te verbeteren. In de huidige situatie kan de markering tot onduidelijkheid leiden.
- Aan het einde van de hellingbaan vanaf de entree naar niveau +1 is een scherpe (180 graden) bocht naar rechts. Doordat de parkeerder niet wordt gewaarschuwd leidt dit tot gevaarlijke situaties en een vertraging. Geadviseerd wordt om op de hellingbaan zelf een waarschuwingsbord te plaatsen met daarop een pijl:
- In de huidige situatie is het aantal betaalautomaten beperkt, waardoor lange wachtrijen ontstaan net na afloop van een tentoonstelling. Geadviseerd word om een extra betaalautomaat te plaatsen.

- De uitgang en ingang voor voetgangers is niet duidelijk aangegeven. Door middel van het plaatsen van duidelijke borden kan de ‘wayfinding’ sterk worden verbeterd.

3

Verkeersveiligheid en bereikbaarheid

In dit hoofdstuk zijn de knelpunten en de oplossingsrichtingen met betrekking tot verkeersveiligheid en bereikbaarheid in het onderzoeksgebied uiteengezet. Voor de knelpunten zijn passende oplossingsrichtingen in beeld gebracht.

3.1 Verkeersveiligheid

3.1.1 Knelpunten

Voor het thema verkeersveiligheid zijn op de Nieuwstraat de volgende knelpunten geconstateerd:

1. Ontbreken laad- en los- & haal- en brengvoorzieningen;
2. Onbereikbaar laad- en losvoorziening De Kring;
3. Ontbreken keermogelijkheid vrachtverkeer;
4. Ontbreken keermogelijkheid personenauto's;
5. Rijsnelheden gemotoriseerd verkeer
6. Mening van verkeersstromen voor de entree parkeergarage.

De knelpunten zijn hieronder nader toegelicht.

1. Ontbreken laad- en los- & haal- en brengvoorzieningen

In de Nieuwstraat vindt in de huidige situatie bevoorrading plaats. In de openbare ruimte zijn geen voorzieningen aanwezig voor het laden- en lossen van goederen. Hierdoor wordt een deel van de rijbaan gebruikt om te laden en lossen. Dit zorgt voor een rommelig straatbeeld en een onoverzichtelijke verkeerssituatie. Hierdoor wordt de doorstroming belemmert en wordt de kans op onveilige verkeerssituatie vergroot.

2. Onbereikbaar laad- en losvoorziening De Kring

De huidige laad- en losvoorziening van De Kring is voor een vrachtauto (trekker-oplegger) niet goed bereikbaar. Indien op de Nieuwstraat auto's geparkeerd staan is er te weinig ruimte om de draai achteruit te maken. Hierdoor maakt de bevoorrading van De Kring veelvuldig gebruik van de rijbaan om te laden en lossen.

3. Ontbreken keermogelijkheid vrachtverkeer

Het vrachtverkeer kan na het laden- en lossen niet in alle gevallen keren op de Nieuwstraat waardoor het vrachtverkeer achteruit de Nieuwstraat moet verlaten. Door het beperkte zicht op het overige verkeer leidt dit tot een onveilige verkeerssituatie.

4. Ontbreken keermogelijkheid personenauto's

In de Nieuwstraat keren regelmatig voertuigen nabij de parkeergarage. Hierdoor moet het gemotoriseerd verkeer een keermanoeuvre (steken) maken. Dit kan in combinatie met langzaam verkeer een verkeersonveilige situatie opleveren.

5. Rijsnelheden gemotoriseerd verkeer

De rijsnelheden van het gemotoriseerde verkeer is incidenteel te hoog. Met name na het uitrijden van de parkeergarage richting het begin van de Nieuwstraat ligt de rijsnelheid hoger. Dit zorgt mogelijk voor een knelpunt op het gebied van verkeersveiligheid.

6. Menging van verkeersstromen voor de entree parkeergarage

Voor de entree van de parkeergarage verplaatst langzaam en gemotoriseerd verkeer zicht in diverse richtingen. Hierdoor kunnen verkeersonveilig situatie ontstaan.

3.1.2 Oplossingsrichtingen

Voor de knelpunten zijn oplossingsrichtingen in beeld gebracht en worden hieronder nader toegelicht.

1. Ontbreken laad- en los- & haal- en brengvoorzieningen

Laden en lossen aan oostzijde De Kring

Door een laad een loslocatie ten oostzijde van De Kring te realiseren wordt een overzichtelijk straat beeld gecreëerd. Het laden en lossen ligt niet direct in het straatzicht. Hiervoor kan een keervoorziening worden gerealiseerd op het huidige parkeerterrein achter De Kring en kan een doorsteek worden gemaakt naar de Molenstraat.

Voordeel:
- Laden- en lossen verdwijnt uit het straatbeeld.
- Verbeteren doorstroming en verkeersveiligheid doordat langzaam en gemotoriseerd verkeer niet om het voertuig heen moeten rijden.

Nadeel:
- Het is voor een trekker-oplegger niet mogelijk om de straat achter De Kring vooruit in te rijden (zie figuur 3.1).
- Het gebied achter de Kring is niet volledig eigendom van de gemeente Roosendaal.
- Het opheffen van de knip tussen de Nieuwstraat en Molenstraat zorgt mogelijk voor sluipverkeer.
- Vanuit het binnenstadplan 'Hart voor de Binnenstad' wordt de wens uitgesproken de parkeerterreinen achter het Zinc-gebouw en de Kring te vergroenen. Een laad- en losvoorziening zou deze ambitie dwars kunnen zitten.

Figuur 3.1: Vooruit draaien trekker-oplegger.

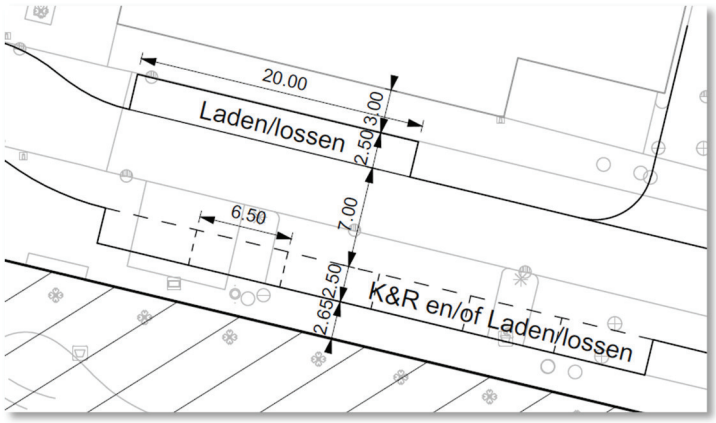
1. Ontbreken laad- en los- & haal- en brengvoorzieningen

Combinatie laad- en los- & haal- en brengvoorziening

Het realiseren van een combinatie van een laad- en losvoorziening met een haal- en breng voorziening zorgt voor ruimtebesparing. De tijden dat een vrachtwagen de functies in het plangebied bevoorraad zijn verschillend met de tijden van het halen en brengen van bezoekers, van de functies op de Nieuwstraat. Hierdoor is een combinatie van de voorzieningen goed uit te voeren.

Voordeel:
- Het laden en lossen en het halen en brengen verdwijnt van de rijbaan op de Nieuwstraat. Hierdoor ontstaat een eenduidiger straatbeeld;
- Verbeteren doorstroming en verkeersveiligheid doordat langzaam en gemotoriseerd verkeer niet om het voertuig heen moeten rijden.
- Het combineren van beide voorzieningen zorgt voor een ruimtebesparing.

Nadeel:
- Het laden en lossen blijft in het straatbeeld.



Figuur 3.2: Schetsontwerp voorziening laden en lossen & halen en brengen.

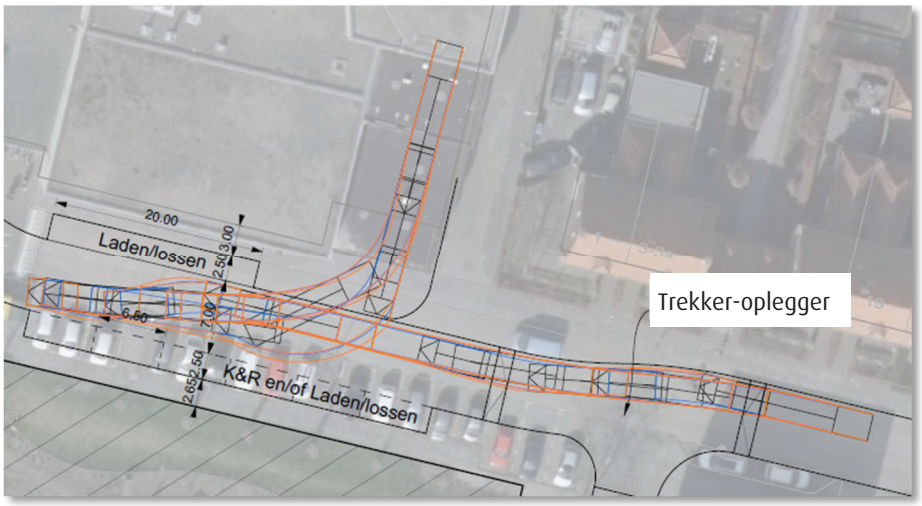
2. Onbereikbaar laad- en losvoorziening De Kring / 3. Ontbreken keermogelijkheid vrachtverkeer

Verschuiven rijbaan

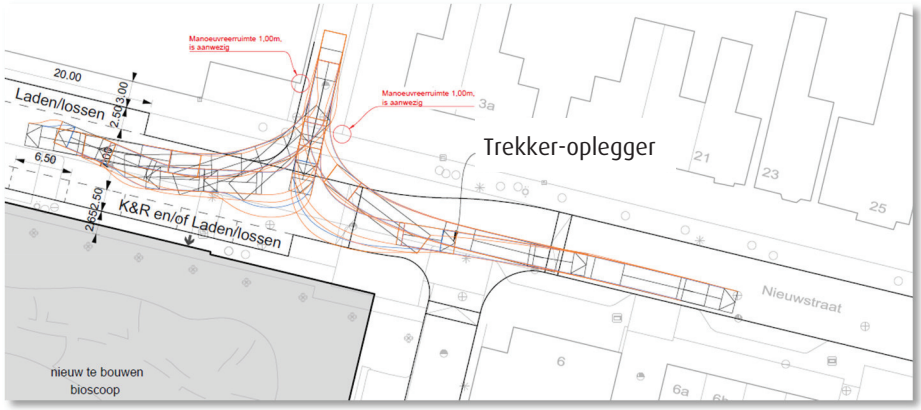
Door het verschuiven van de rijbaan in het wegprofiel ontstaat meer ruimte voor vrachtverkeer om de bocht achteruit richting de laad- en losvoorziening te maken (zie figuur 3.3).

Voordeel:
- Een trekker-oplegger kan de bocht achteruit richting de interne laad- en losvoorziening van De Kring maken.
- Een trekker-oplegger kan keren via de straat achter De Kring. Hierdoor kan een vrachtauto de Nieuwstraat vooruit uitrijden.
- Het verschuiven van de rijbaan zorgt voor minder rechtstand. Hierdoor wordt de snelheid van het gemotoriseerd verkeer beperkt.

Nadeel:
- Door het verschuiven van de rijbaan komen parkeerplaatsen te vervallen op de Nieuwstraat.



Figuur 3.3: Rijcurve trekker-oplegger voor bevoorraden De Kring bij verschuiven wegprofiel.



Figuur 3.4: Rijcurve trekker-oplegger voor keren achter De Kring bij verschuiven wegprofiel.

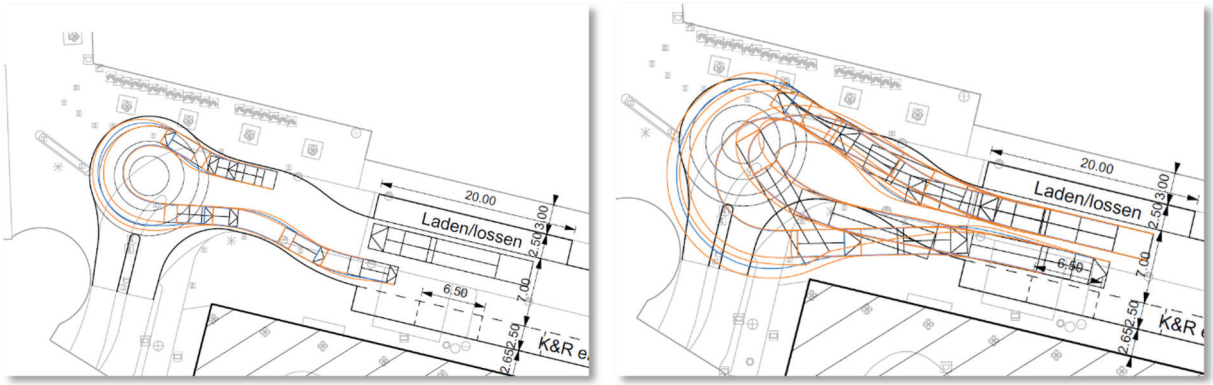
3. Ontbreken keermogelijkheid personenauto's

Minirotonde

Door het realiseren van een minirotonde aan het einde van de Nieuwstraat, tegenover de entree van de parkeergarage, wordt een keermogelijkheid geboden voor het gemotoriseerd verkeer. Hierdoor kunnen auto's keren zonder te steken.

Voordeel: - Een personenauto kan keren zonder te steken waardoor het aantal verleersonveilige manoeuvres afneemt (zie figuur 3.5);

Nadeel: - Een trekker-oplegger kan de bocht niet maken (zie figuur 3.5);
- Keermogelijkheid bij entree parkeergarage waardoor deze bij wachtrijen niet kan worden gebruikt. Hierdoor gaat het gemotoriseerde verkeer keren op een andere locatie op de Nieuwstraat.
- Maken van een manoeuvre op locatie met veel kris-kras bewegingen (oversteken/in-en uitrijden parkeergarage/in- en uitrijden Kuiperstraat).



Figuur 3.5: Rijcurves keren minirotonde/punaise (links: personenauto, rechts: trekker-oplegger).

4. Rijsnelheden gemotoriseerd verkeer / 5. Mening van verkeersstromen

Instellen van een maximumsnelheid van 30 km/u en aanbrengen plateau.

Het is wenselijk om een maximale rijsnelheid van 30 km/u in te stellen in verband met de beperkte profielbreedte van de straat en de verschillende modaliteiten die die gebruik maken van de rijbaan. Om de lagere rijsnelheid af te dwingen zijn snelheidsverlagende maatregelen benodigd.

Naast het aanbrengen van bochtigheid in de Nieuwstraat (verschuiven rijbaan Nieuwstraat) zorgt het aanbrengen van een plateau voor een meer beperkte rijsnelheid.

Voordeel:
- Het verlagen van de maximumsnelheid beperkt het verschil in rijsnelheid tussen de modaliteiten.
- Meer beperkte rijsnelheid. Dit is in principe meer verkeersveilig omdat het gemotoriseerd verkeer heeft meer tijd om te reageren op (onverwachte) manoeuvres van overige verkeersdeelnemers.
- Nieuwstraat wordt aantrekkelijker voor langzaam verkeer

Nadeel:
- Bij het behouden van de huidige inrichting wordt het instellen van een maximumsnelheid van 30 km/u beperkt nageleefd.

Figuur 3.6: Schetsontwerp Plateau Nieuwstraat.

Conclusie

Om verbeteringen op het gebied van verkeersveiligheid door te voeren wordt geadviseerd om:

- Combinatie laad- en los- & haal- en brengvoorziening te realiseren;
- De rijbaan te verschuiven om laden- en lossen bij de Kring mogelijk te maken en om vrachtauto's de mogelijkheid te geven om te keren;
- Aanbrengen punaise (minirotonde): om keren voor personenauto's te faciliteren en het steken van personenauto's nabij de parkeergarage te verminderen;
- Instellen van een 30 km/u regime en het aanbrengen van een plateau om de rijsnelheid in te voeren die past bij de functie van de Nieuwstraat.

3.2 Bereikbaarheid

3.2.1 Knelpunten

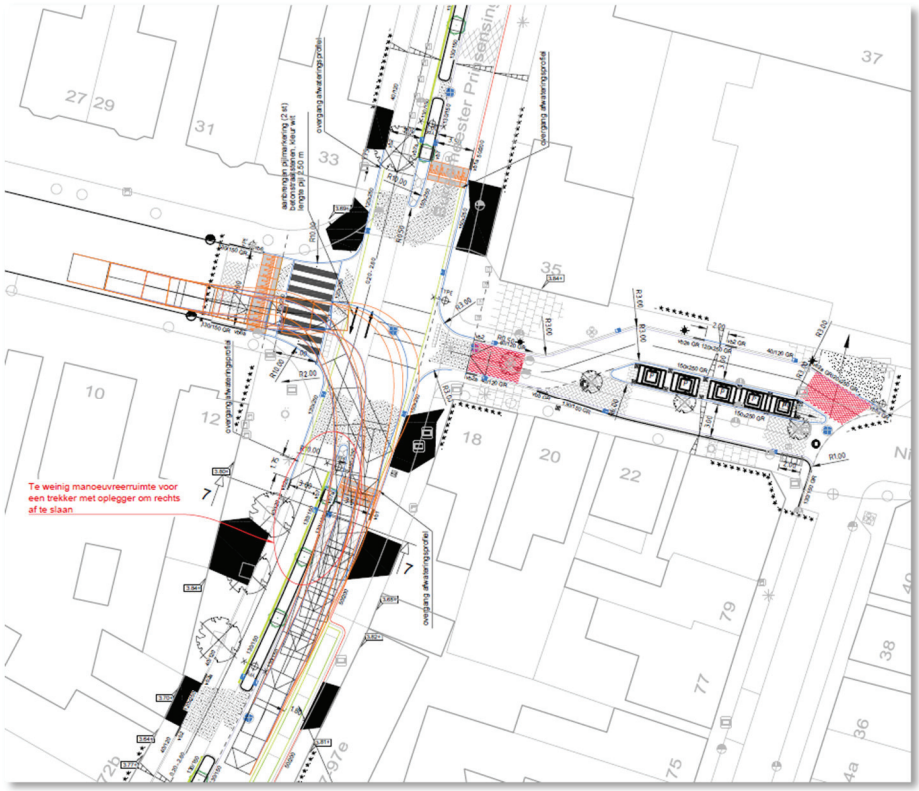
Voor het thema bereikbaarheid zijn de volgende knelpunten geconstateerd:

1. Krappe bocht Burgemeester Prinsensingel voor grote voertuigen;
2. Bereikbaarheid hulpdiensten.

De knelpunten zijn hieronder nader toegelicht.

1. Krappe bocht Burgemeester Prinsensingel voor grote voertuigen

In het ontwerp van de centrumring kunnen grote voertuigen vanuit de Nieuwstraat de Burg. Prinsensingel niet goed oprijden. Een vrachtauto (trekker-oplegger, als maatgevend voertuig) kan de bocht niet maken doordat een groenstrook (tussenberm) is ingetekend, in de ruimte die benodigd is voor het maken van de manoeuvre. Het ontwerp van de centrumring, inclusief de rijcurve van een vrachtauto is weergegeven in figuur 3.1.



Figuur 3.1: Ontwerp centrumring Roosendaal, inclusief de rijcurve van een trekker-oplegger.

2. Bereikbaarheid hulpdiensten.

De aanrijtijden van de hulpdiensten staan onder druk. In de Nieuwstraat is een politiekantoor gevestigd waarbij de zorg is uitgesproken dat het uitrukken bij prioriteit 1 oproepen, door de drukte in de Nieuwstraat, de aanrijtijden niet kunnen worden behaald.

Daarnaast is aangegeven dat bij evenementen in de binnenstad hulpdiensten de binnenstad niet op tijd kunnen bereiken.

3.2.2 Oplossingsrichtingen

Voor de knelpunten zijn oplossingsrichtingen in beeld gebracht en worden hieronder nader toegelicht.

1. Krappe bocht Burgemeester Prinsensingel voor grote voertuigen

Overrijdbaar maken tussenberm

Om de vrachtauto vanuit de Nieuwstraat de Burg. Prinsensingel op te laten rijden moet de middenberm overrijdbaar worden gemaakt. Hierdoor blijft een scheiding tussen het vrijliggende fietspad en de strook voor het gemotoriseerde verkeer behouden én is het voor grotere voertuigen mogelijk de bocht door te rijden. Hierdoor worden eventuele gevaarlijke manoeuvres als steken of het beschadigen van een berm of bestrating beperkt.

2. Bereikbaarheid hulpdiensten

Oplossen verkeersknelpunten Nieuwstraat

De aanrijtijd wordt gepaald door de verwerkingstijd in de meldkamer, uitruktijd en rijtijd. Van de route die de hulpdienst moet afleggen is de Nieuwstraat (qua afstand) een beperkte schakel. Bij het uitrukken maakt de politie gebruik van optische en geluidssignalen waardoor bij een (incidenteel) beperkte doorstroming het verkeer gepasseerd kan worden. Daarnaast is de gehele lengte van de Nieuwstraat minder dan 200 meter. Hierdoor is de kans dat de aanrijtijd niet wordt gehaald door een afwikkelingsknelpunt op de Nieuwstraat beperkt.
Daarnaast zorgt het oplossen van de (afwikkelings-en) verkeersknelpunten in de Nieuwstraat ervoor dat de kans op een versperde rijbaan wordt verkleind. Het gaat hierbij met name om het sneller inrijden van de parkeergarage en het aanbrengen van voorzieningen om te keren en laad- en lossen.

Toets bereikbaarheid hulpdiensten bij evenementen

Evenementen moeten zorgen dat de veiligheid is gegarandeerd. Een onderdeel hiervan is het omgaan met calamiteiten. Door de evenementen een veiligheidsplan op de laten stellen wordt de bereikbaarheid van hulpdiensten gegarandeerd. Hierbij moet ook de bereikbaarheid van de directe omgeving mee worden genomen in het plan.

Conclusie

Om verbeteringen op het gebied van bereikbaarheid door te voeren wordt geadviseerd om:

- De tussenberm van de centrumring op de Burgemeester Prinsengracht overrijdbaar te maken;
- De knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid en parkeren op de Nieuwstraat op de lossen;
- Bij evenementen een veiligheidsplan op te stellen om de aanrijtijd van hulpdiensten te garanderen.

4

Leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit

In dit hoofdstuk zijn de knelpunten en de oplossingsrichtingen met betrekking tot leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit in het onderzoeksgebied uiteengezet. Voor de knelpunten zijn passende oplossingsrichtingen in beeld gebracht.

4.1 Knelpunten

Voor het thema verkeersveiligheid zijn op de Nieuwstraat de volgende knelpunten geconstateerd:

1. Beperkte uitstraling openbare ruimte;
2. Beperkte inrichtingskwaliteit van de openbare ruimte;
3. Overlast van trillingen, geluid en lucht.
4. Beperkt groen in de Nieuwstraat

De Nieuwstraat is gelegen aan de centrumring. Het vormt de verbinding tussen de compacte centrumring en de cultuurvoorzieningen aan de centrumzijde. De kruising met de centrumring heeft een verkeerstechnische uitstraling. Hierdoor is het een onduidelijke en onaantrekkelijke entree van de Nieuwstraat. Het wegbeeld van de Nieuwstraat zelf is stenig en het ontbreekt er aan groen en bomen. Dit maakt dat het een gedateerde en onaantrekkelijke buitenruimte heeft. De onaantrekkelijke buitenruimte zet zich door tot aan de parkeergarage. Ter hoogte van het theater ontbreekt het aan ruimtelijke kwaliteit door de grote blinde gevel enerzijds. Anderzijds bevindt zich hier de enige groenvoorziening in de straat die met de komst van de bioscoop verdwijnt. Daarnaast ervaren bewoners op het gebied van trillingen, geluid en stank als gevolg van het gemotoriseerde verkeer.

4.2 Oplossingsrichtingen

Voor de knelpunten zijn oplossingsrichtingen in beeld gebracht en worden hieronder nader toegelicht.

1. beperkte uitstraling openbare ruimte) / 2. beperkte inrichtingskwaliteit van de openbare ruimte / 4. Beperkt groen in de Nieuwstraat

Aansluiting bij de omgeving: Inrichting aan sluiten op de centrumring

Om de integraliteit te waarborgen is het wenselijk om aan te sluiten bij de kansen en ontwikkelingen in de omgeving. Zo biedt de herinrichting van de centrumring kansen voor de Nieuwstraat. De centrumring wordt vernieuwd en de uitstraling van de ring zal beter passen bij het centrum, met extra groen, aantrekkelijke klinkers en een betere oversteekbaarheid voor voetgangers. Vanuit herkenbaarheid is het wenselijk dat de inrichting van de entree van de Nieuwstraat aansluit bij het materiaalgebruik (gebakken klinkers) van de nieuwe centrumring.

1. beperkte uitstraling openbare ruimte / 2. beperkte inrichtingskwaliteit van de openbare ruimte

Aansluiting bij de omgeving: cultureel cluster

De komst van de bioscoop brengt een nieuwe kans voor de Nieuwstraat. Samen met het theater, de bioscoop en het casino ontstaat er een nieuw cultureel-recreatief cluster. De Nieuwstraat wordt hierdoor de entree van het cultuurcluster. Hier kan de openbare ruimte op worden ingericht. Een cultuurcluster vormt een herkenbare publieke ontmoetingsplek van de stad, met een hoogwaardige uitstraling, een sterke verbinding met het centrum heeft en dat er een sterke relatie is tussen de openbare ruimte met de aanliggende gebouwen. De openbare ruimte zorgt voor eenheid en allure (materiaalgebruik). Doordat de auto ook gebruik maakt van de ruimte bestaat de openbare ruimte is de realisatie van een Shared Space plein passen, waarbij ruimte is voor voetgangers, terrassen, uitgangstromen, en waar de auto te gast is.

3. Overlast van trillingen, geluid en lucht

Gebruik maken van materialiseren die trillingen beperkt

Dor het gebruik van de juiste materialen kan de overlast als gevolg van trillingen afnemen.

3. Overlast van trillingen, geluid en lucht

Oplossen doorstromingsknelpunten op het gebied van parkeren

Door de knelpunten op het gebied van doorstroming te beperken zullen de wachtrijen voor de parkeergarage verminderen. Hierdoor zijn er minder wachtende voertuigen waardoor de overlast wordt beperkt.

3. Overlast van trillingen, geluid en lucht

Verlagen van de maximumsnelheid naar 30 km/u

Door het verlangen van de maximumsnelheid ontstaat een rustiger wegbeeld en verminderd de geluidsoverlast en de overlast als gevolg van trillingen.

Conclusie

Om verbeteringen op het gebied van leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit door te voeren wordt geadviseerd om:

- De inrichting van de Nieuwstraat aan te passen en aan te sluiten bij de omgeving, de centrumring en het culturele cluster;
- De maximumsnelheid van de Nieuwstraat te verlagen naar 30 km/h;
- De knelpunten op het gebied van parkeren op te lossen;
- Gebruik te maken van materialisering, die de trillingen in de Nieuwstraat beperken.

5

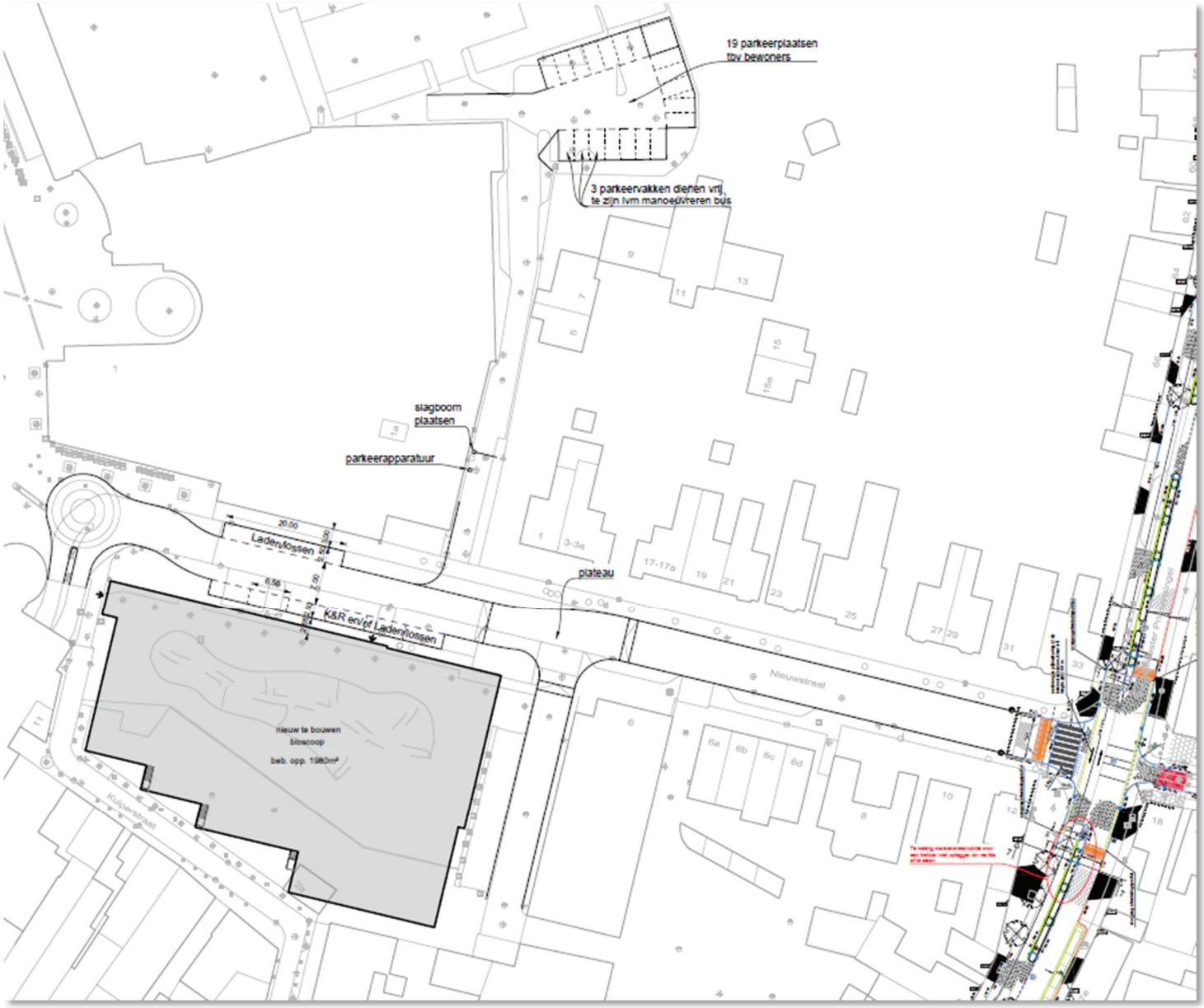
Integraal verkeersplan

5.1 Verkeerskundig ontwerp

De oplossingsrichtingen die naar voren zijn gekomen aan de hand van de onderzoeken op het gebied van parkeren, verkeersveiligheid en bereikbaarheid zijn verwerkt in een verkeerskundig schetsontwerp. De volgende oplossingsrichtingen zijn verwerkt in het verkeerskundige schetsontwerp:

- Herinrichten en afsluiten parkeerterrein achter theater met slagboom;
- Combinatie laad- en los- & haal- en brengvoorziening;
- Verschuiven van de rijbaan voor het realiseren van een keermogelijkheid voor vrachtverkeer en de toegankelijkheid van de bevoorrading van de Kring te verbeteren;
- Minirotonde (keren personenauto's);
- Aanbrengen plateau voor het beperken van de rijsnelheid;
- Overrijdbaar maken tussenberm op de Burgemeester Prinsensingel.

Het verkeerskundige schetsontwerp is weergegeven in figuur 5.1.



Figuur 5.1: Verkeerskundig schetsontwerp oplossingsrichtingen Nieuwstraat.

5.2 Integraal ruimtelijk ontwerp

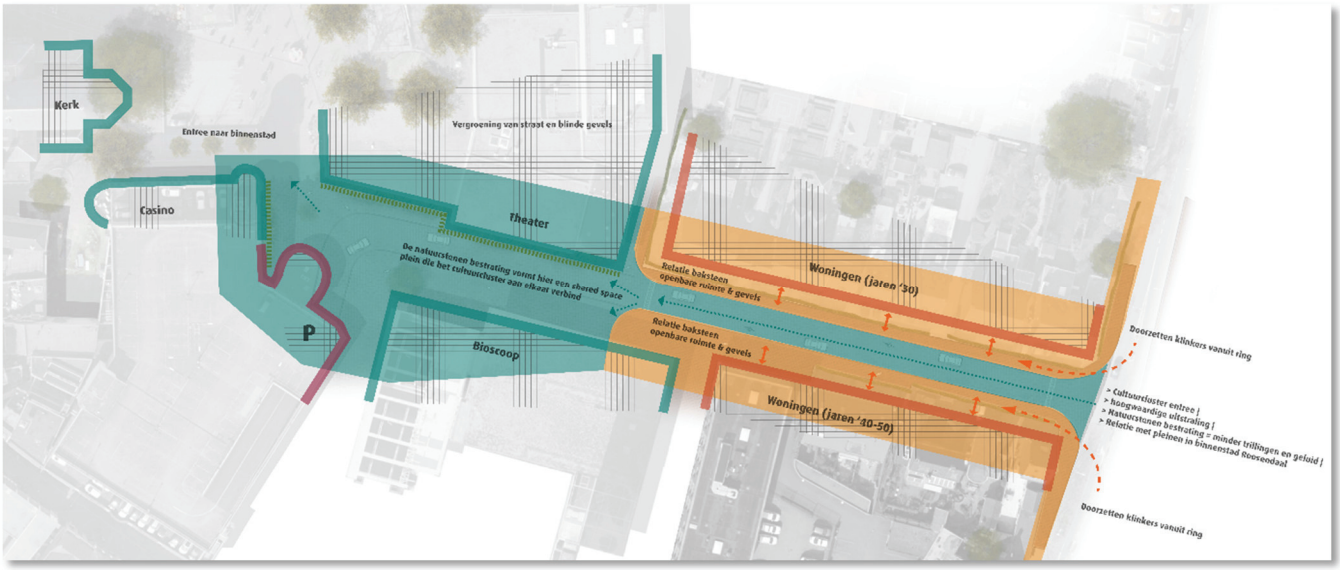
Voor het opstellen van een integraal ruimtelijke ontwerp is een ruimtelijke visie voor de Nieuwstraat opgesteld. Aan de hand van de ruimtelijke visie in combinatie met de verkeerskundig schetsontwerp is een integraal ruimtelijke ontwerp opgesteld voor de Nieuwstraat

5.2.1 Ruimtelijke visie en inrichtingselementen

De ruimtelijke visie voor de Nieuwstraat is opgesteld aan de hand van drie kernpunten:

- hoogwaardige uitstraling;
- aantrekkelijke inrichting;
- verbinden van de omgeving.

Indien rekening wordt gehouden met de functies in het plangebied, bestaat de Nieuwstraat uit twee gebieden. De functie wonen is dominant aan de oostzijde en de cultuur recreatieve functies aan de westzijde. De tweedeling kan worden doorgevoerd in de Nieuwstraat. Het oosten van de Nieuwstraat wordt verbonden met de centrumring door gebruik te maken van dezelfde inrichtingskenmerken. De klinkers die gebruik worden bij de nieuwe centrumring vormen een mooie relatie met de gevels van de woningen. Daarbij wordt de rijloper uitgevoerd in natuursteen waardoor de verbinding wordt gelegd met diverse pleinen in Roosendaal. Naar het westen wordt de natuursteen van de rijloper doorgetrokken over de gehele breedte van de straat. Hierdoor ontstaat een sterker verband met de pleinen in de binnenstad en ontstaat een gebied dat wordt ingericht volgens de principes van Shared Space. Hierbij krijgt het langzame verkeer meer de ruimte en wordt het gemotoriseerd verkeer gestimuleerd om de snelheid aan te passen aan de omgeving. Hierbij wordt tevens aandacht besteed aan het vergroening van de straat en de blinde gevels.

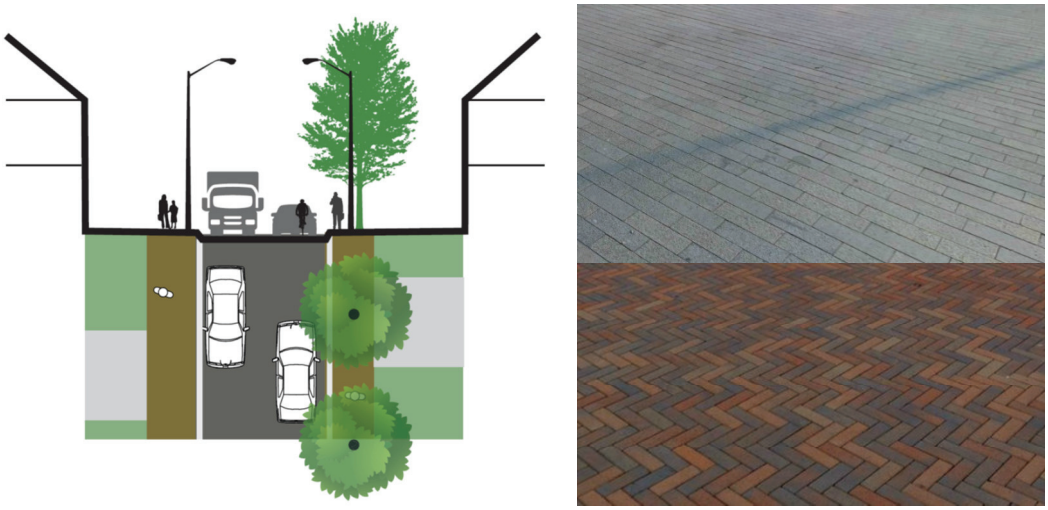


Figuur 5.2: Visiekaart Nieuwstraat.

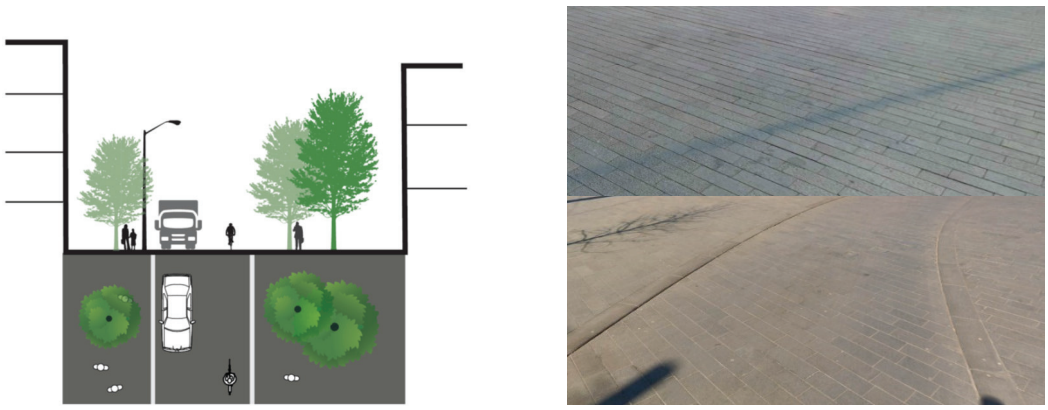
Inrichting en materialen

Voor de openbare ruimte worden hoofdzakelijk twee materialen gebruikt. De trottoirs worden in gebakken klinkers aangelegd die doorgezet worden vanuit de toekomstige centrumring. De rijbaan in het midden van de straat wordt uitgevoerd in glad groot formaat natuursteen. Dit type natuursteen beperkt de trillingen en geluid. Vanaf de bioscoop mondt de natuurstenen bestrating uit in een verhoogd Shared Space plein die het cultuurcluster verbindt en herkenbaar maakt. De natuurstenen zorgen voor een hoogwaardige uitstraling en de verhoging leidt tot snelheidsvermindering. De natuurstenen bestrating loopt door tot aan de parkeerplaats achter de Kring om dit gebied meer bij te betrekken. Het natuursteen verbindt de binnenstad doordat dit materiaal ook is toegepast bij de pleinen in de binnenstad. Het is een aantrekkelijk material dat passend is voor het cultuurcluster en aansluit bij het centrum.

- Gebakken klinkers: trottoir;
- Natuursteen: rijbaan en Shared Space bij cultuurcluster.



Figuur 5.3: Profiel oostzijde Nieuwstraat: rijbaan in natuursteen, trottoirs in klinkers (aansluitend op materialen centrumring).



Figuur 5.4: Profiel en materiaalgebruik Shared Space plein: geheel in natuursteen, subtiel belijning rijstrook in natuursteen.

Vergroening

De vergroening van de Nieuwstraat bestaat uit twee onderdelen. Aan het Shared Space plein bieden de blinde gevels kansen om in een krappe ruimte het plein groener en aantrekkelijker te maken door er groengevels van de maken. Daarnaast ligt aan de oostzijde van de straat de kans om een bomenrij toe te voegen, aansluitend aan de bomenrij van de centrumring. Deze bomen kunnen aan de rand van het trottoir in een boomrooster geplaatst worden.

- Groengevel (Shared Space plein)
  - Constructie voor de gevel;
  - Constructie aan de gevel;
  - Klimop aan de gevel;
- Bomenrij (als aansluiting op centrumring).

Figuur 5.3: Referenties van diverse mogelijkheden van vergroening (linksboven Arnhem, centraal boven internationaal, rechtsboven parkeergarage in Eindhoven, linksonder Roosendaal Kloosterstraat, rechtsonder internationaal voorbeeld parkeergarage).

Shared Space plein

Het Shared Space plein aan het cultuurcluster heeft een subtiele belijning om de auto's tot aan de parkeergarage te begeleiden. Aan het einde van de Nieuwstraat, net voor de entree van de parkeergarage zijn een aantal elementen ingepast om het keren van autoverkeer in een vloeiende lijn mogelijk te maken, zonder dat er manoeuvres uitgevoerd hoeven te worden. Hoofdzakelijk bestaat dit uit een subtiel oplopend verhoogde cirkel waarin de bestrating het cirkelpatroon volgt. Een aantal nieuwe bomen kunnen toegevoegd worden om op een aantrekkelijke wijze autoverkeer niet verder te laten komen tot aan de verzinkbare zuil. Deze inrichting zorgt ervoor dat het zicht en openheid vanaf de binnenstad richting de entree van de bioscoop aantrekkelijk wordt, zonder dat er een rommelig effect ontstaat zoals nu het geval is (borden, palen, portaal,

eilanden, hoogteverschillen, e.d.). Hiervoor is wel het advies om de entree van de bioscoop niet te richten op de parkeergarage, maar de entree te plaatsen aan de kop van het gebouw zodat het goed zichtbaar is vanaf de binnenstad.
Daarnaast moeten de entrees van de nieuwe woningen boven de bioscoop en de expeditie van de Kring goed toegankelijk blijven. Langs deze entrees zijn een aantal parkeervakken ingepast die uitsluitend voor kiss and ride en laden en lossen bedoeld zijn. Door deze vakken ook op een subtiele wijze (i.c.m. een bord) in de bestrating in te passen blijven de parkeervakken primair trottoirs.

Figuur 5.5: Voorbeeld van een subtiele aanduiding van K&R parkeervakken waarbij de openbare ruimte primair als trottoir gebruikt wordt.

5.2.2 Ruimtelijk ontwerp

Het verkeerskundig schetsontwerp evenals knelpunten op het gebied van leefbaarheid vormen en de ruimtelijke visie zijn verwerkt in het integrale ruimtelijke ontwerp van de Nieuwstraat.

Zicht op bioscoop
vrij en open houden
Verzinkbare zuil
Subtiele aanduiding
KissRide en LadenRossen
in bestrating
Bestrating doortrekken tot aan parkeerplaats
Expeditie de Kring
Zelfde soort bomen als
in centrumring
Boomrooster
Bomen en verhoogd
cirkelpatroon ter
begeleiding van auto's
Advies: entree bioscoop op de kop
Entree woningen
Slagboom
Alleen KissRide in
de parkeervakken
(verduidelijken met KSR-borden)

Vestiging Eindhoven
Flight Forum 92-94
5657 DC Eindhoven
T (040) 235 25 00
F (040) 235 25 55

www.goudappel.nl
goudappel@goudappel.nl

adviseurs
mobiliteit
Goudappel
Coffeng