

## Raadsvoorstel

Onderwerp: (Herziening) Actualisatie Stedelijke  
Bereikbaarheidsstrategie en -agenda

Reg.nr. : 8801293  
B&W verg. : 19 maart 2019  
Commissie : Omgeving  
Cie\_verg. : 16 april 2019  
Raadsverg. : 7 mei 2019

### 1) Status

Op grond van uw bevoegdheid kaders voor beleid op hoofdlijnen te stellen, bieden wij u ter vaststelling deze nota over Actualisatie Stedelijke Bereikbaarheidsstrategie en -agenda aan.

### 2) Samenvatting

#### Balans tussen stedelijke ontwikkeling en mobiliteit

Prettig wonen, leven en werken in 's-Hertogenbosch. Wat betekent dat voor mobiliteit? Het doel is duidelijk: we willen comfortabel en veilig vervoer, dat zo min mogelijk het milieu belast. Daarmee zorgen we ervoor dat we bereikbaar zijn, maar dat het ook prettig en gezond wonen en leven blijft in 's-Hertogenbosch. 's-Hertogenbosch is flink in beweging: denk aan de ontwikkeling van de Spoorzone, de opgave voor meer woningen en het aanpassen aan nieuwe technische ontwikkelingen. Het is de kunst om onze ambities voor duurzame mobiliteit goed te vervlechten met stedelijke ontwikkeling. Daarom scherpen we onze bestaande visie op mobiliteit aan. Immers: de veranderopgave van 's-Hertogenbosch stelt andere eisen aan mobiliteit dan pakweg tien jaar geleden.

Uitgangspunten voor deze visie zijn dat vervoer van iedereen is en voor iedereen toegankelijk moet zijn. We vinden het belangrijk in gesprek te zijn, te luisteren naar elkaars verschillende behoeften en samen uitdagingen op te zoeken. Maar we voegen ook cijfermatige onderbouwingen, slimme toepassingen en een lange termijn visie hier nadrukkelijk aan toe. Zo zorgen we samen voor een bereikbare stad waarin het gezond wonen en leven is. Vervoer in 's-Hertogenbosch is gastvrij, schoon, slim en duurzaam.

#### Studie

Uw raad besloot bij het vaststellen van de Actualisatie Koersnota om een uitgebreide studie uit te voeren naar de toekomstige bereikbaarheid van de stad. De belangrijkste *nieuwe* inzichten uit de studie zijn:

- Het binnenstedelijk autoverkeer in 's-Hertogenbosch groeit sinds het jaar 2000 niet meer. Verkeer buiten de stad blijft echter nog steeds structureel groeien.
- Mobiliteitsgedrag verschilt sterk per wijk. In de wijken binnen de snelwegenring A59 en A2 is een ander mobiliteitspatroon zichtbaar dan daarbuiten: meer fiets, meer openbaar vervoer en kortere verplaatsingsafstanden.
- De meeste verplaatsingen tot 2,5 kilometer worden lopend en fietsend afgelegd. In binnenstad, Spoorzone en de oude wijken daaromheen liggen alle dagelijkse bestemmingen en het Centraal Station op korte afstand. In de wijken buiten de snelwegring wordt binnen de wijk veel gefietst, maar naar bestemmingen buiten de wijk is de auto dominant.

Het aantal (elektrische) fietsen blijft groeien, waardoor de noodzaak voor een compleet en veilig fietsnetwerk - inclusief hoogwaardige stallingen - toeneemt. Met name rondom de binnenstad liggen hier nog opgaven.

Ten aanzien van de ruimtelijke opgaven is de uitkomst in de studie:

- De bereikbaarheidsstrategie met het doorstroommassenmodel (voor fiets, OV en auto) werkt goed, nu en in de toekomst met de bouwopgaven.
- De stad kan de bouwopgaven verkeerskundig aan.
- Het doortrekken van de derde fase Parallelweg naar de A59 is niet effectief en nadelig voor de bereikbaarheid en leefbaarheid van de stad.
- Het doortrekken van de Vogelstraat is niet effectief.

### **Conclusies stedelijke bereikbaarheidsstrategie**

De belangrijkste keuze is om niet langer de knelpunten in het verkeerssysteem als uitgangspunt te nemen voor de bereikbaarheidsstrategie, maar om de stedelijke dynamiek en ontwikkeling van 's-Hertogenbosch hiervoor centraal te stellen. Het doorstroommassenmodel blijft de basis, maar we maken onderscheid in twee typen gebieden:

- Binnen de centrumzone van 's-Hertogenbosch (binnenstad, Spoorzone en de wijken eromheen met een cirkel van circa vier kilometer rondom de binnenstad en het centraal station) zijn alle voorzieningen bereikbaar op een loop- en fietsafstand van ongeveer 2,5 kilometer. Binnen de centrumzone van 's-Hertogenbosch komt het accent te liggen op fiets, lopen, deelmobiliteit, openbaar vervoer en verblijfskwaliteit, passend bij een verdichte stad en stedelijke mobiliteit.
- In de wijken buiten de centrumzone is momenteel de auto dominant in gebruik, maar we maken nadrukkelijk ook fietsen en openbaar vervoer voor verplaatsingen buiten de wijk aantrekkelijk. Denk hierbij aan (snel)fietsroutes (die een belangrijke functie vervullen voor de groeiende rol van de e-bike), het versterken van 'last mile-oplossingen' zoals deelfietsen bij bus- en treinhalttes voor zowel bewoners als werknemers, snelle frequente busverbindingen naar het Centraal Station en het leggen van een sterkere koppeling tussen nieuwe woonwijken en treinstations.

Deze gebiedsgerichte aanpak past bij de aanstaande Omgevingswet die integrale gebiedsontwikkeling centraal stelt.

Op basis van de analyses en inzichten uit de studie en de bereikbaarheidsstrategie stellen we een (adaptieve) uitvoeringsagenda met maatregelen op. Daarnaast past dit goed bij onze gemeentelijke aanpak voor de Omgevingsvisie, waarvoor dit beleid als bouwsteen zal dienen. Ook de gebiedsgerichte aanpak die wordt voorgesteld, past goed binnen het traject van de Omgevingsvisie. Hierbij kan aansluiting worden gezocht bij de op te stellen "gebiedsvisies" die in het kader van de Omgevingsvisie worden opgesteld.

### **3) Voorstel:**

Het college van burgemeester en wethouders stelt de gemeenteraad voor het volgende te besluiten:

1. De studie 'Actualisatie Bereikbaarheidsstrategie 's-Hertogenbosch' als uitgangspunt te nemen voor (a) concrete maatregelen op de korte termijn, (b) plannen en maatregelen voor de (middel)lange termijn, en (c) deze te laten fungeren als "bouwsteen" voor de op te stellen omgevingsvisie, inclusief de bijhorende gebiedsvisies;
2. (a) Het geactualiseerde doorstroommassenmodel (zowel voor fiets, bus als auto) vast te stellen en te hanteren als bereikbaarheidsstrategie (b) hierbij een gebiedsgerichte uitwerking te volgen

(passende bij de Omgevingswet) waarbij (c) binnen de centrumzone van 's-Hertogenbosch het accent komt te liggen op fiets, lopen, deelmobiliteit, openbaar vervoer en verblijfskwaliteit, passend bij een verdichte stad en (d) buiten de centrumzone het accent komt te liggen op snelfietsroutes/e-bike, snel en hoogwaardig openbaar vervoer en innovatieve (deel)concepten naar woon- en werkbestemmingen;

3. Vast te stellen van de nader uit te werken voorstellen voor de (middel)lange termijn;
4. Het schrappen van de Doortrekking Parallelweg naar A59 inclusief doortrekking Vogelstraat als maatregel uit het ongedekte deel van het Structuurfonds.

**Steller** : Bos en de Ridder

**Tel.** : 073 615 3044

**E-mail** : r.bos@s-hertogenbosch.nl

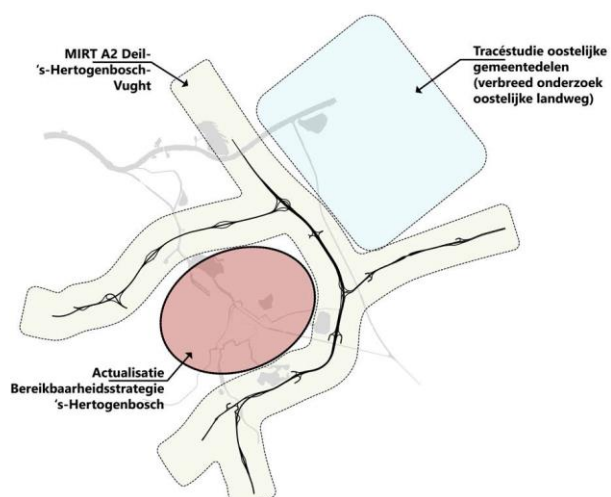
## 5. Aanleiding

In september 2017 stelde uw gemeenteraad de [Actualisatie Koersnota 2017](#) vast, inclusief een Uitvoeringsprogramma voor 2018-2019. Hiermee zijn de beleidslijn en doelen van eerdere Koersnota's herbevestigd: *de combinatie van een bereikbare, economisch sterke én leefbare stad door onder andere een sterke hoofdinfrastructuur, een autoluwe binnenstad (en wijken) en het stimuleren en faciliteren van het fietsgebruik*. Nieuwe(re) actuele accenten uit de actualisatie zijn de doelen duurzaamheid, gastvrijheid en actieve stad.

Eén van de maatregelen uit het [Uitvoeringsprogramma 2018-2019](#) is een *studie naar de toekomstige bereikbaarheid van de westzijde van de stad* (maatregel A.1 Bereikbaarheid stad westzijde). Het accent ligt daarbij op de brede binnenstad, met effecten voor het hele stedelijke gebied ten westen van de A2. Waar de Actualisatie Koersnota met name een herijking van werkwijze en beleidsdoelen omvat, is deze studie een inhoudelijk verkeerskundige uitwerking van dit beleidskader. Het doel van deze studie is driedig:

- Toetsen van de bereikbaarheid van de stad in het licht van de bouwopgaven: hoe staat de bereikbaarheid van de stad -nu en in 2030- ervoor in het licht van de bouwopgaven en een veranderend mobiliteitsveld?
- Toetsen van de verkeerskundige robuustheid van het Bossche doorstroommassenmodel: werkt de in de Koersnota vastgestelde bereikbaarheidsstrategie van het Bossche doorstroommassenmodel nog voldoende of dient deze ook geactualiseerd te worden in het licht van de bouwopgaven en veranderend mobiliteitsveld?
- Actualiseren nut en noodzaak van nog niet uitgevoerde infrastructuurplannen: zijn de nog niet uitgevoerde infrastructuurmaatregelen uit de Koersnota nog noodzakelijk in de toekomst en/of zijn er andere infrastructuurmaatregelen noodzakelijk, in het licht van de bouwopgaven en veranderd mobiliteitsveld?

De studie richt zich op 's-Hertogenbosch ten westen van de A2. In dit deel van de gemeente is veel woningbouw geprojecteerd, met name in en om de binnenstad (inclusief Spoorzone). Voor de A2 loopt reeds samen met het Rijk en andere regio partners een (MIRT) studie. Voor de oostzijde van de stad (Rosmalen en alle andere gebieden ten oosten van de A2) loopt een tracéstudie naar de bereikbaarheid in relatie tot woningbouwopgaven in met name de Groote Wielen (Verbreed onderzoek bereikbaarheid en leefbaarheid Oostelijke gemeentedelen). Voor deze studie verwachten wij rond de zomer een uitkomst (inclusief het doorlopen proces met een klankbordgroep) waarna besluitvorming nog in 2019 plaats kan vinden.



*Figuur 1: drie dossiers: Actualisatie Bereikbaarheidsstrategie (rood), MIRT A2 (groen) en Oostelijke gemeentedelen (blauw).*

## 6. Leeswijzer

Dit raadsvoorstel is als volgt opgebouwd:

- Paragraaf 6 beschrijft de beleidsmatige context en de relatie met het bestuursakkoord
- Paragraaf 7 beschrijft de belangrijkste conclusies voortkomend uit de studie
- Paragraaf 8 beschrijft de bereikbaarheidsstrategie voortkomend uit de studie
- Paragraaf 9 beschrijft de uitvoeringsagenda voortkomend uit de studie
- Paragraaf 10 beschrijft de financiële aspecten van de uitvoeringsagenda.

### 6) Beleidscontext: Koersnota, ruimtelijke ontwikkelingen, bestuursakkoord

#### **Koersnota: doorstroommassenmodel, brede beleidsdoelen, andere werkwijze**

In de oorspronkelijke [Koersnota](#) uit 2009 is een bereikbaarheidsstrategie opgesteld waarmee een ordening in verkeersstromen in de stad is aangebracht. Dit principe staat bekend als het Bossche 'doorstroommassenmodel' en geldt als beleidsuitgangspunt voor te treffen maatregelen. Het doorstroommassenmodel omvat doorstroommassen voor de fiets, openbaar vervoer (bus) en auto. Dit zijn drie netwerken, zoveel mogelijk ontvecht, met als doel conflicten tussen vervoerwijzen te minimaliseren en de doorstroming te optimaliseren voor zowel fiets, openbaar vervoer als autoverkeer. De doorstroommassen zorgen voor capaciteit en doorstroming op enkele belangrijke wegen in de gemeente, waarmee andere plekken (bijvoorbeeld woonwijken) meer ontzien worden van verkeer. Fiets- en openbaar vervoersassen zijn de belangrijkste assen waar fietsers en bussen snel overheen moet kunnen. Autodoorstroommassen zijn de belangrijkste hoofdroutes voor het autoverkeer en zorgen voor de verbinding van stadsdelen en bundelen het verkeer zodat woonwijken 'ontzien' worden.

In 2013 is de [Actualisatie Bereikbaarheidsplan Koersnota](#) vastgesteld. In de actualisatie is het doorstroommassenmodel wederom gehanteerd als bereikbaarheidsprincipe. Uit de [inhoudelijke evaluatie Koersnota](#) uit 2016 bleek dat, ten opzichte van de situatie in 2008, op de doorstroommassen kortere reistijden zichtbaar zijn voor het autoverkeer en hiermee de woonwijken zoveel mogelijk ontlast worden van autoverkeer. De [Actualisatie Koersnota uit 2017](#) herbevestigt en actualiseert niet alleen de beleidslijn, maar legt ook nieuwe accenten in de werkwijze die passen bij deze tijdgeest: technologische en maatschappelijke ontwikkelingen gaan steeds sneller en het is moeilijk om goed te voorspellen en ver vooruit te kijken. Daarom werken we met een meer adaptieve werkwijze waarin de doelen voor de langere termijn gelden, maar waarin de uitvoering flexibeler en meer op korte termijn geprogrammeerd is in een kortcyclisch Uitvoeringsprogramma. De maatregelen omvatten - naast infrastructuur (hardware) - ook technologie (software), gedrags-beïnvloeding (mindware) en samenwerking (orgware). Er zijn tevens meerdere rollen voor de gemeente: we sturen niet alleen op mobiliteit, maar werken ook samen met andere partijen en faciliteren mobiliteitsinitiatieven vanuit de samenleving.



Figuur 2: Werkwijze van de Actualisatie Koersnota 2017: adaptieve werkwijze, beleidsdoelen en maatregelenpakket.

### Ruimtelijke ontwikkelingen: Spoorzone, Zuid-Willemspark, Woonagenda

Waar de Actualisatie Koersnota 2017 nieuwe mobiliteitsuitgangspunten neerlegt, zijn er ook op andere beleidsvelden ontwikkelingen. Zo is de [Spoorzone](#) als ontwikkelgebied benoemd met het realiseren van een stedelijk programma: “een mix van functies met de nadruk op woon- en werkgebied voor (jongere) kenniswerkers, studenten, kleine huishoudens met geringe auto-afhankelijkheid en intensief grondgebruik. Dat vraagt hoogwaardige kwaliteit van de openbare ruimte: gericht op verblijf, ontmoeting en vergroening.” Ook het [Zuid-Willemspark](#) is een nieuw ontwikkelgebied. Daarnaast kent de gemeente een woningbouwopgave waarvoor uw gemeenteraad op april 2017 de [Woonagenda 2017/2018](#) heeft aangenomen. De aanvullende locaties die naar aanleiding daarvan zijn gezocht (en waarover u met de [Voortgangsnota woonagenda 2017/2019](#) bent geïnformeerd), zijn in deze doorrekening meegenomen. Overigens heeft het college u onlangs het raadsvoorstel “[Speerpunten woonagenda 2019/2020](#)” ter vaststelling aangeboden. Daarin wordt ingezet om de woningbouwplannen en nieuwe initiatieven maximaal te ondersteunen en stimuleren. Doel is een zo hoog mogelijke woningproductie. Aangezien de aantallen woningen niet veranderen, maar alleen het tempo van realisatie, heeft dat geen inhoudelijke consequenties voor deze doorrekening.

### Bestuursakkoord 2018-2022: binnenstedelijk bouwen, Onderwijsboulevard, binnenstadsring

Het bestuursakkoord 2018-2022 legt voor deze bestuursperiode accenten met onder andere slimme, schone en duurzame mobiliteit. Ook de woonopgave is benoemd en naast bestaande uitbreidingslocaties wordt ingezet op “binnenstedelijk bouwen”. Tevens is in het bestuursakkoord de herinrichting van de Onderwijsboulevard tot een groene onderwijscampus vastgelegd, met de afspraak deze vrij te maken van doorgaand verkeer. Daarnaast staat de versnelde realisatie van de 30 kilometer binnenstadsring benoemd als onderdeel in het bestuursakkoord als invulling van een autoluwe binnenstad en de bereikbaarheid voor de brede binnenstad.

## 7) Conclusies uit de studie

De studie geeft inzicht in de huidige en toekomstige bereikbaarheid gegeven de bouwopgaven en de nut en noodzaak van nog niet uitgevoerde infrastructuurplannen. De belangrijkste conclusies zijn hieronder weergegeven.

### Binnenstedelijk autoverkeer in 's-Hertogenbosch groeit niet meer sinds het jaar 2000.

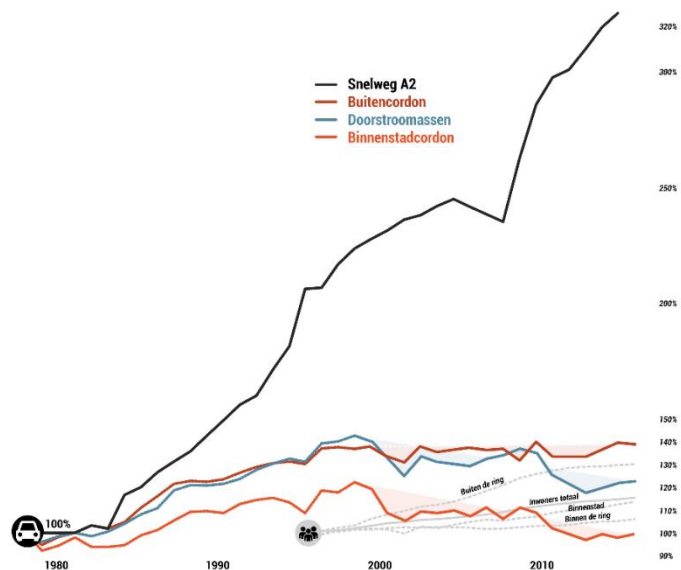
Uit tellingen van autoverkeer van de gemeente 's-Hertogenbosch in de periode 1980 - 2016 blijkt dat de grootste groei van autoverkeer in het studiegebied heeft plaatsgevonden tussen 1980 en 2000; daarna is sprake van een stabiele verkeersdruk. Op doorstroommassen is de totale groei van circa 20% ten opzichte van 1980 zichtbaar. Op de binnenstadsring is de huidige verkeersdrukte weer praktisch gelijk aan die in 1980.

#### Wat gaan we doen?

We zetten ons succesvolle beleid dat de afgelopen jaren is gevoerd ten aanzien van transferia, fiets en openbaar vervoer door. Een stabilisatie en afname van verkeersdrukte is positief voor de bereikbaarheid en de leefbaarheid van de binnenstad.

### De verkeersontwikkeling op de snelwegen is wezenlijk anders dan die in de stad.

Deze constatering geldt vooral voor de drukte op de snelweg A2. Hier groeit het autoverkeer sterk door sinds 1980, wat strookt met de bevindingen van het MIRT-onderzoek A2 Deil-'s-Hertogenbosch-Vught<sup>1</sup>. Momenteel rijdt er circa drie maal zoveel verkeer over de A2 (tellocatie Maasbrug) als in 1980. De trend van verkeer in de stad is dus wezenlijk anders dan die van verkeer buiten de stad (op de snelweg): in de stad is sinds 2000 geen sprake meer van groei in het autoverkeer.



Figuur 3: Autoverkeer tussen 1980 en 2016 (bron: Tellingen Gemeente 's-Hertogenbosch en Rijkswaterstaat).

#### Wat gaan we doen?

We werken met onze partners samen aan de problematiek op de A2 en omliggende snelwegen in het programma MIRT A2 Deil-Vught.

<sup>1</sup> Hoewel geen tellingen in de studie zijn opgenomen van de A59, geldt dat ook op de A59 de verkeersintensiteiten zijn toegenomen de laatste decennia. Wanneer we hier spreken over 'verkeer buiten de stad' doelen we hier op zowel de A2 als de A59. De notie stelt dat verkeer op de snelwegen anders en sterker groeit dan verkeer in de stad zelf.



### Mobiliteitsgedrag verschilt tussen wijken binnen en buiten de snelwegenring.

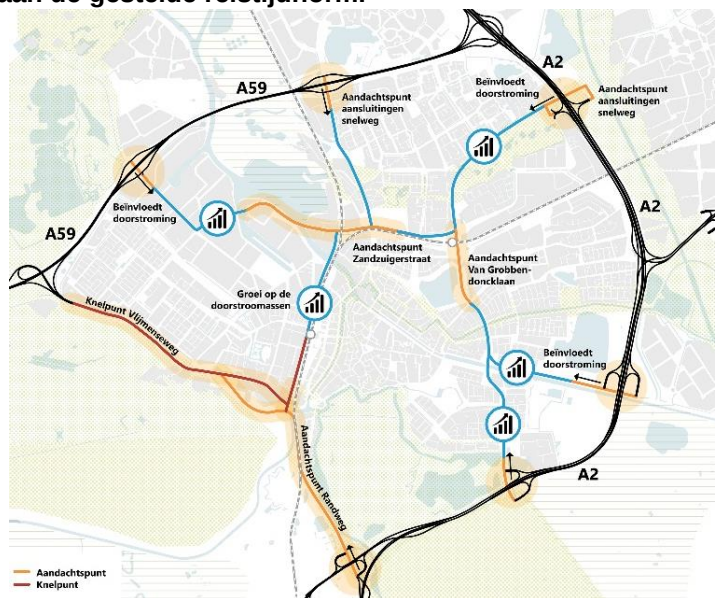
Uit de gemeentelijke Omnibus-enquête kwam naar voren dat er een duidelijke 'scheiding' zichtbaar is tussen de wijken binnen en buiten de 'snelwegenring'. Binnen de snelwegenring ligt het fietsgebruik structureel hoger dan het gemiddelde en het autogebruik structureel lager. Voor de wijken Muntel, Vliert, Noord, Graafsepoort en Zuidoost geldt dat circa 2 op de 3 mensen met de fiets naar de binnenstad komt. Wanneer ook lopen meegerekend wordt, blijkt dat 8 op de 10 verplaatsingen naar de binnenstad lopend en fietsend zijn. Buiten deze cirkel is dat omgekeerd: meer mensen nemen de auto, fiets- en OV-gebruik ligt lager dan gemiddeld, waaronder in Maaspoort. Uit de analyse van reisgedrag van inwoners kwam verder naar voren dat binnen een straal van 2,5 kilometer rondom de binnenstad de meeste verplaatsingen korter zijn dan 2,5 kilometer: zo'n 60% van alle ritten zijn korte ritten. Van deze korte ritten worden 2 van de 3 verplaatsingen lopend of fietsend gemaakt. Daarbuiten vormt de auto het belangrijkste vervoermiddel en naarmate de afstand toeneemt, neemt ook het aandeel auto toe. Dit leidt ook tot een duidelijk verschil tussen gebieden; in binnenstad, Spoorzone en de oude wijken daaromheen zijn de vervoerwijzen lopen, fietsen en openbaar vervoer hoog, doordat alle dagelijkse bestemmingen en het Centraal Station op korte afstand liggen. In de andere wijken - buiten de snelwegen - wordt binnen de wijk veel gefietst naar voorzieningen in de wijk, maar naar bestemmingen buiten de wijk is de auto dominant.

#### Wat gaan we doen?

We werken aan snel openbaar vervoer naar woonwijken als de Maaspoort en het aanbieden van deelfietsen bij bushaltes in woonwijken die verder van het station afliggen. Voor gebieden nabij het station is het verder faciliteren van lopen en fietsen juist passend bij de al geconstateerde vervoersbehoefte (zie [maatregel 6](#)). Ook werken we aan het versterken van het centraal station (zie [maatregel 1](#)), een campusinrichting van de Onderwijsboulevard (zie [maatregel 3](#) en [maatregel 4](#)) en de binnenstadring (zie [maatregel 10](#)).

### De meeste doorstroommassen auto voldoen aan de gestelde reistijdnorm.

Op basis van reistijdanalyses met floating-cardata ('TomTom-gegevens') is gekeken naar structurele vertragingen op de doorstroommassen auto. Hierbij gebruikten we gegevens over een langere periode om incidentele vertragingen als gevolg van evenementen, ongevallen of weersomstandigheden te neutraliseren. Over het algemeen kennen we een goede doorstroming voor autoverkeer op het stedelijk wegennet. De reistijd in de spits is niet hoger dan tweemaal de reistijd tijdens rustige perioden (de reistijdnorm die doorgaans gehanteerd wordt in de verkeerskundige vakwereld). Op de Vlijmenseweg/Randweg geldt dat deze reistijdnorm vaak overschreden wordt, hier is dus een knelpunt zichtbaar. Dit heeft in de avondspits ook effect op de verkeer in de



Figuur 4: Knelpunten en aandachtspunten voor autoverkeer op de doorstroommassen.



zuidzijde van de binnenstad (Koningsweg en Zuidwal) en Spoorzone (Magistratenlaan en Onderwijsboulevard). Naast dit knelpunt zijn ook twee aandachtspunten (Van Grobbendoncklaan en Randweg-zuid) geconstateerd waar de norm niet overschreden wordt, maar wel vertragingen zichtbaar zijn die net onder de norm vallen. Dat is aangemerkt als een aandachtspunt.

**Wat gaan we doen?**

We werken aan het knelpunt Vlijmenseweg/Randweg/Magistratenlaan (zie [maatregel 2](#)), de turbotronde Postweg (zie [maatregel 9](#)) en we monitoren de aandachtspunten.

**Het fietsnetwerk mist nog enkele belangrijke schakels.**

Het bestuursakkoord zet sterk in op het verbeteren van de positie van de fietser. Uit de studie blijkt dat in grote lijnen het fietsnetwerk in 's-Hertogenbosch al van hoge kwaliteit is, maar enkele belangrijke schakels in het netwerk ontbreken. Het gaat met name om de volgende drie locaties: Stationsweg/Visstraat, de Van Berckelstraat en de Wilhelminabrug. Naast de vertraging die fietsers hier oplopen kunnen duidelijkheid (logica van de route) en inrichting (ten behoeve van de subjectieve veiligheid) van het netwerk verbeterd worden. Juist op veel van deze punten gaan de fietsroutes over naar de (brede) binnenstad. De punten vormen hiermee de verbindende schakel tussen de woonwijken en de binnenstad.

**Wat gaan we doen?**

We werken verder aan innovaties als de fiets Schwung-app en via slimme technieken werken we aan het vergroten van de verkeersveiligheid voor alle verkeersdeelnemers bijvoorbeeld door middel van dynamische verlichting op rotondes. Ook werken we aan de Van Berckelstraat (zie [maatregel 5](#)), de fietsbruggen aan de Postweg (zie [maatregel 9](#)) en de herinrichting van de Binnenstadsring ([maatregel 10](#)). Voor de fietsknelpunten op de Stationsstraat/Visstraat en de Wilhelminabrug zoeken we naar oplossingen met de kleinschalige maatregelen voor onder andere fietsen (zie [maatregel 6](#)) en de herinrichting van de Binnenstadsring (zie [maatregel 10](#)).

**Het bezit en gebruik van de e-bike groeit sterk.**

De ontwikkeling van de fiets als vervoermiddel staat niet stil. In de gemeentelijke Omnibusenquête is aangegeven dat over vijf jaar ongeveer 30% van alle bewoners denkt een e-bike te bezitten. Hierbij geldt dat de e-bike bezit vooral groeit in de wijken en kernen die verder weg liggen van de binnenstad: De Groote Wielen, Empel, Rosmalen, Engelen, Vinkel en Nuland. Het aandeel e-bike sluit aan bij de landelijke groei en zal daarmee naar verwachting de komende vijf jaar verdubbelen. In de stad zal een toename van (snellere) e-bikes in de toekomst leiden tot opgaven omtrent doorstroming, veiligheid en comfortabel en veilig stallen. In de woonwijken buiten de snelwegenring en in landelijke kernen leidt de e-bike tot een alternatief voor de auto; goede infrastructuur- en stallingsvoorzieningen zijn een basisvoorwaarde hiervoor.

**Wat gaan we doen?**

Aanvullend op het fietsnetwerk hierboven: voor de langere afstanden zijn momenteel meerdere snelfietsroutes in voorbereiding (Zaltbommel, Eindhoven, Waalwijk, Tilburg), de snelfietsroute naar Oss is reeds enkele jaren gereed. We werken aan een te bouwen [fietsenstalling op het GZG-terrein](#) en dringen bij het Rijk aan op een ondergrondse [fietsenstalling](#) aan de westzijde van het station.

**Loopverbindingen (tussen) binnenstad en Spoorzone kunnen beter.**

In de binnenstad vormt lopen ongeveer een kwart van het aantal verplaatsingen. Voor lopen is geen specifiek beleid opgesteld. Wel verdient de voetganger de volle aandacht wanneer het gaat om aspecten als verkeersveiligheid en 'wayfinding' richting plekken als de binnenstad, parkeergarages of de Brabanthallen. Om inzicht te krijgen in de kwaliteit van het loopnetwerk is gebruik gemaakt van een methodiek die de kwaliteit van het netwerk definieert vanuit de gebruiker (de voetganger) en hierbij aspecten als logica, aantrekkelijkheid, duidelijkheid en compleetheid van het voetgangersnetwerk meeneemt. Op de schaal van de hele stad zijn er geen grote knelpunten voor voetgangers. De binnenstad is een aantrekkelijk gebied voor de voetganger; hier blijkt dat vooral de as Stationsstraat - Markt - Hinthamerstraat de grootste waarde heeft voor voetgangers. Voor de voetganger zijn in het Spoorzone nog verbetermogelijkheden te vinden wat betreft aantrekkelijkheid en de barrière tussen de wijk en de binnenstad.

**Wat gaan we doen?**

De komende jaren werken we aan lopen en looproutes, onder andere in de projecten rondom de ontwikkeling van het Centraal station (zie [maatregel 1](#)), maar ook door de campusinrichting van de Onderwijsboulevard (zie [maatregel 3](#) en [maatregel 4](#)) en kleinschalige maatregelen voor onder andere lopen (zie [maatregel 6](#)).

**De stad kan de bouwopgaven verkeerskundig aan.**

Op basis van verkeersmodelberekeningen is een prognose gemaakt van de verkeerssituatie in 2030. Hierbij zijn als referentie alle vastgestelde ontwikkelingen (woningbouw, bedrijfslocaties en infrastructuur) meegenomen. Voor 2030 is de verwachte groei van autoverkeer als gevolg van het vastgestelde bouwprogramma op de hoofdwegen (doorstroommassen en overige inprikkers) gemiddeld 10%, waarbij dit enigszins fluctueert afhankelijk van de plek. Een mogelijk extra bouwprogramma (bovenop het vastgestelde programma) in de stad levert daarboven nog zo'n 3 à 4% extra autoverkeer op. De studie stelt hiermee dat er komende 15 jaar nog maximaal 10% aan verkeersgroei wordt verwacht, echter is dat een bovengrens. Op basis van de gemeten cijfers van afgelopen 20 jaar is een 0-groei of (plaatselijke) afname van autoverkeer minstens zo waarschijnlijk; geconstateerd is dat binnenstedelijk autoverkeer in 's-Hertogenbosch niet meer gegroeid is sinds het jaar 2000 en op de binnenstadsring is afgenomen.

**Wat gaan we doen?**

We werken aan kleinschalige maatregelen die duurzame mobiliteit bevorderen, zoals lopen, fietsen en deelmobiliteit (zie [maatregel 6](#)). Ook wordt ingezet op duurzame stedelijke ontwikkeling waarbij duurzame mobiliteit onderdeel vormt van stedelijke ontwikkeling (zie [maatregel 16](#)).

**Het doorstroommassenmodel auto functioneert als verdeelsleutel voor verkeer.**

Kijkend naar de verkeerseffecten op de doorstroommassen blijkt uit de berekeningen met het verkeersmodel dat het verkeer over de doorstroommassen wordt verdeeld. Dat toont aan dat de doorstroommassenstructuur functioneert en de woonwijken worden ontzien van onnodig autoverkeer. In andere woorden: de stad kan qua autobereikbaarheid het bouwprogramma aan zonder grootschalige infrastructuuruitbreiding. Anders dan in het verleden waarin grote woonwijken zijn aangelegd, wordt in het toekomstscenario uitgegaan van een meer gespreide inbreiding van woningen. Dat betekent dat ook de verkeerstoename gelijkmatiger verdeeld zal zijn over de stad. Een meer gelijkwaardige verdeling van extra verkeer is makkelijker op te vangen dan opeens heel veel verkeer op één plek. Daarbij koppelen we ook andere vormen van bereikbaarheid aan bouwontwikkelingen, zoals deelauto's, deelfietsen en openbaar vervoer.

**Wat gaan we doen?**

We handhaven ons doorstroommassenmodel, maar met een aanpassing van de onderliggende bereikbaarheidsstrategie (zie paragraaf 8). We werken aan de reeds bekende knelpunten (zie eerder), monitoren aandachtspunten en hanteren maatwerk om de bouwopgaven te kunnen faciliteren (zie [maatregel 16](#)).

**Het doortrekken van de derde fase Parallelweg naar de A59 is niet effectief en nadelig voor de bereikbaarheid en leefbaarheid van de stad.**

De studie heeft enkele infrastructuurmaatregelen met het verkeersmodel doorgerekend op effecten. Daarbij zijn ook enkele bestaande maatregelen uit eerdere versies van de Koersnota opnieuw getoetst op nut en noodzaak in het licht van de bouwopgaven en bredere beleidsdoelen. Het oorspronkelijke doorstroommassenmodel gaat uit van een doorgetrokken route als 'kortsluiting' tussen de A2 en de A59, bestaande uit de Magistratenlaan, de Nelson Mandelalaan en de Parallelweg derde fase. Uit de berekeningen komt naar voren dat het doortrekken van deze Parallelweg zou betekenen dat deze 'kortsluitingsroute' circa 18.000 auto's per etmaal verwerkt, wat een afname betekent van circa 14.000 auto's op de Orthenseweg. Veel van deze extra auto's zullen (mede door veel files op de snelwegen) 'stedelijk sluipverkeer' betreffen zonder bestemming in de stad. Het zijn auto's die kortere route zoeken tussen de A59 en de A2. Deze maatregel is hiermee niet effectief: de berekeningen laten zien dat de Nelson Mandelalaan en Magistratenlaan ook veel extra verkeer te verwerken krijgen (circa 7.000 auto's) wat de huidige route niet aankan<sup>2</sup>. Doortrekken van de Parallelweg zou dus volgens de berekeningen uit deze studie impliceren dat de Nelson Mandelalaan en de Magistratenlaan verbreed dienen te worden naar een 2x2 weg. Het advies uit de studie is de doortrekking dan ook niet uit te voeren en daarmee geen (onnodig) verkeer de stad in te leiden. Zo'n doortrekking is nadelig voor stedelijk (auto)verkeer en daarmee de stedelijke autobereikbaarheid, maar is ook nadelig voor andere doelen zoals de leefbaarheid en duurzaamheid van de stad.

**Wat gaan we doen?**

We stellen voor om het doortrekken van de derde fase Parallelweg naar de A59 niet meer uit te voeren.

**Het verlengen van de Vogelstraat is niet effectief.**

In eerdere plannen is mede vanuit een wens van de hulpdiensten rekening gehouden met het doortrekken van de Vogelstraat (onder het spoor) en aansluiten op de doorstroommassen (de Nelson Mandelalaan / Zandzuigerstraat). Uit berekeningen blijkt dat nadelen hiervan groter zijn dan de voordelen. De ingreep trekt relatief weinig verkeer (het meeste verkeer neemt nu de meer gewenste route via de Orthenseweg / Zandzuigerstraat) en leidt vooral tot andere routes; niet minder of kortere verplaatsingen. De maatregel heeft hiermee een beperkt oplossend vermogen en is hiermee niet effectief als verbinding voor 'regulier' verkeer<sup>3</sup>.

**Wat gaan we doen?**

We stellen voor het verlengen van de Vogelstraat niet meer uit te voeren.

<sup>2</sup> Het doortrekken van de 3e fase Parallelweg naar de A59 heeft ook voor de hulpverleningsdiensten weinig effect op rijtijden. Daarbij geldt dat bij extra doorgaand 'stedelijk sluipverkeer' op de Magistratenlaan als gevolg van een doortrekking dit juist nadelig kan zijn voor hulpdiensten.

<sup>3</sup> Als verbinding voor hulpdiensten zou een verbinding dienst kunnen doen, echter is de maatregel vanwege de kruising met het spoor erg kostbaar en weegt niet op tegen de baten.

## 8) Voorstel bereikbaarheidsstrategie

De studie herbevestigt bestaande inzichten, maar voegt ook nieuwe inzichten toe die een nieuwe blik werpen op de mobiliteit, nu en in de toekomst. Op basis van de analyses en inzichten stellen wij een geactualiseerde bereikbaarheidsstrategie voor, vanuit twee conclusies: (a) het doorstroommassenmodel functioneert, nu en in de toekomst, als verdeelmodel voor verkeer (zowel fiets, bus als auto) en (b) het doorstroommassenmodel houdt te weinig 'rekening' met de lokale ruimtelijke en verkeerskundige dynamiek, met name in de verdichte centrumzone van 's-Hertogenbosch.

In figuur 7 is een actuele versie van het doorstroommassenmodel weergegeven dat onderdeel vormt van dit raadsbesluit. Ten opzichte van de versie uit de eerdere Koersnota zijn er enkele actuele aanpassingen. Ten eerste wordt de Onderwijsboulevard niet meer gebruikt als OV-doorstroomas voor busverkeer, voorkomend uit het huidige bestuursakkoord, dat stelt "een groene onderwijscampus door de Onderwijsboulevard vrij te maken van doorgaand verkeer," waaronder doorgaand busverkeer. Een tweede notie is het -naast OV-doorstroomas- ook benoemen van de Orthenseweg als een doorstroomas voor de auto wanneer de derde fase Parallelweg naar de A59 niet wordt aangelegd<sup>4</sup>. Een derde wijziging zijn de snelfietsroutes die onderdeel vormen van de hoofd (fiets)infrastructuur. Deze zijn -deels gerealiseerd, deels in ontwikkeling- ingetekend.

Niet iedere wijk heeft dezelfde karakteristieken. Het oorspronkelijke doorstroommassenmodel (uit 2009) gaat uit van één uniform verkeerskundig inrichtingsprincipe dat geen 'rekening houdt' met de omliggende stedelijke kenmerken en stedelijk gebruik. Met andere woorden, alle wegen moesten er overal hetzelfde uitzien. Echter, in de studie is geconstateerd dat er grote verschillen bestaan in vervoerskeuzes, met name tussen de wijken 'binnen en buiten de snelwegenring'. Daarom stellen we een uitwerking voor die beter aansluit bij specifieke gebieden, door ook rekening te houden met de omgeving van infrastructuur. Illustratief voorbeeld is de herinrichting van het Wilhelminaplein (zie onder); de bereikbaarheid voor auto en andere modaliteiten is nog steeds prima toereikend (ook door aanleg van de Randweg), maar de herinrichting past beter bij de het stedelijke gebied eromheen.



*Figuur 5: Bij de herinrichting van het Wilhelminaplein is rekening gehouden met de dynamiek en ontwikkeling van het stedelijke gebied. Deze aanpak is illustratief voor het advies uit de studie.*

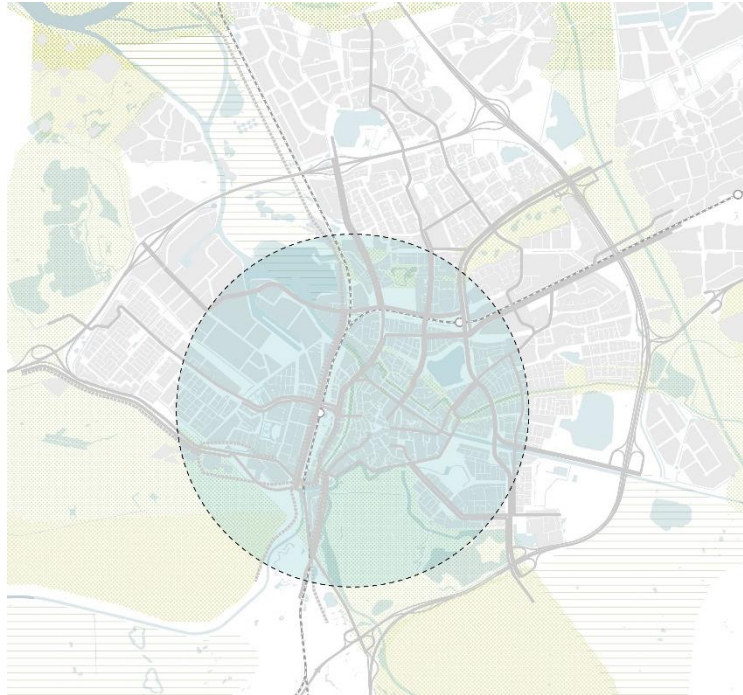
De studie stelt voor om onderscheid te maken in twee gebieden:

---

<sup>4</sup> Dit is in feite een beleidsmatige formalisering van de bestaande situatie die in de praktijk geen effect zal hebben op de verkeersstromen. Momenteel is de verkeersmanagementstrategie op deze route al ingericht op het maximaliseren van de doorstroming voor zowel auto-, fiets- als busverkeer.



(a) de centrumzone van 's-Hertogenbosch bestaande uit de binnenstad, Spoorzone en de wijken eromheen met een cirkel van circa vier kilometer rondom de binnenstad en het centraal station. Hierbinnen zijn alle voorzieningen (scholen, winkels, station, etc.) bereikbaar op een loop- en fietsafstand van ongeveer 2,5 kilometer. Binnen de centrumzone van 's-Hertogenbosch het accent komt te liggen op fiets, lopen, deelmobiliteit, openbaar vervoer en verblijfskwaliteit, passend bij een stedelijke omgeving en bijbehorende stedelijke mobiliteit. Door hier meer samenhang te creëren tussen ruimtelijke ontwikkelingen en mobiliteitsingrepen versterken we de stad als geheel waarbij zowel bereikbaarheid, leefbaarheid als ruimtelijke kwaliteit versterkt worden.



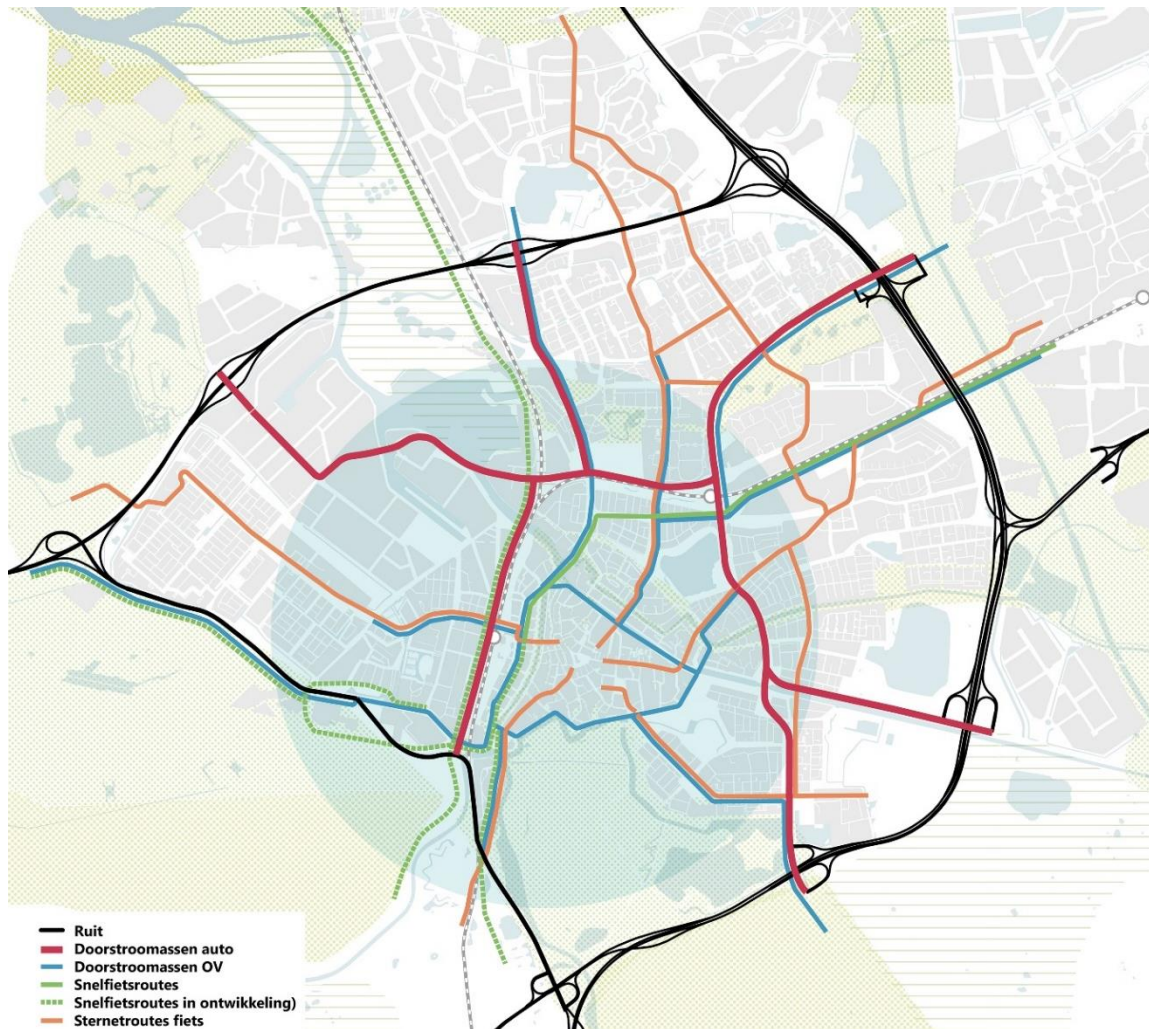
*Figuur 6: indicatie van de centrumzone bestaande uit de Binnenstad en aanliggende wijken. De centrumzone is weergegeven als een denkbeeldige cirkel van 4 km in doorsnede met centraal punt de Binnenstad / het Centraal Station.*

(b) in de wijken buiten de centrumzone is momenteel de auto dominant in gebruik, maar we maken nadrukkelijk ook fietsen en openbaar vervoer voor verplaatsingen buiten de wijk aantrekkelijk. Denk hierbij aan (snel)fietsroutes die een belangrijke functie vervullen voor de groeiende rol van de e-bike, het versterken van 'last mile-oplossingen' zoals deelfietsen bij bus- en treinhalttes voor zowel bewoners als werknemers, snelle frequente busverbindingen naar het centraal station (bijvoorbeeld Maaspoort) en een sterkere koppeling leggen tussen nieuwe woonwijken zoals de Groote Wielen met bestaande stations zoals Rosmalen. Dat biedt bewoners meer keuzevrijheid in vervoersopties. Ook wordt met de combinatie van snelfietsroutes en de elektrische fiets een beter alternatief gerealiseerd in relatie tot de auto. Om de kwaliteit van de openbaar vervoer verbindingen naar de wijken buiten de centrumzone te vergroten, is verhoging van de frequentie het belangrijkste. Dat gegeven is niet nieuw, maar wordt in de studie opnieuw bevestigd. Hoewel de concessieverlening van het openbaar vervoer een provinciale taak is, zullen we als gemeente richting provincie maximaal inzetten op hoogwaardig en frequent openbaar vervoer naar deze gebieden.

We sluiten met deze gebiedsgerichte aanpak aan bij de aanstaande Omgevingswet die integrale gebiedsontwikkeling centraal stelt. De hier gestelde beleidsmatige uitgangspunten dienen hiermee als "bouwstenen" voor de op te stellen Omgevingsvisie. Daarnaast sluiten we voor de gebiedsgerichte uitwerkingen aan bij de nog op te stellen "gebiedsvisies", die in het kader van de Omgevingsvisie zullen worden opgesteld. We werken met deze aanpak alvast 'omgevingswet-proof'.



's-Hertogenbosch





*Figuur 7: Actualisatie van het doorstroommassenmodel inclusief fietssnelwegen (groene lijnen) en de centrumzone (blauwe cirkel).*

## **9. Voorstel uitvoeringsagenda**

In deze paragraaf worden concrete maatregel benoemd die aansluiten bij de analyse en de bereikbaarheidsstrategie. Hieronder volgt de inhoudelijke toelichting, in de financiële paragraaf worden de financieringsbronnen benoemd<sup>5</sup>. We maken voor het totaaloverzicht onderscheid in:

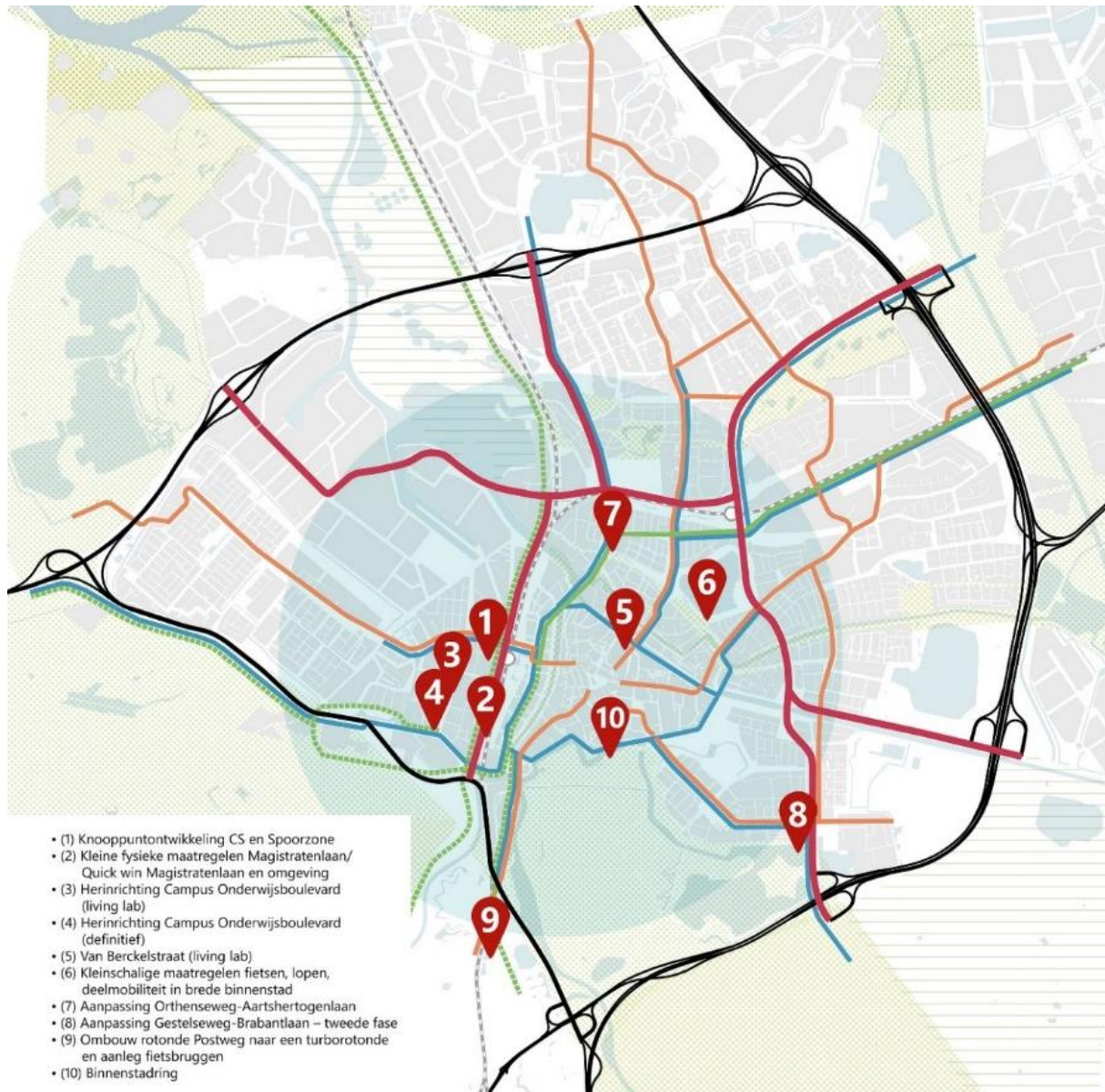
- a) maatregelen die al concreet zijn en uitgevoerd gaan worden;
- b) maatregelen die de komende jaren verder vorm gaan krijgen en;
- c) maatregelen die we niet meer gaan uitvoeren.

### **a) Concrete maatregelen voor komende jaren**

De maatregelen onder dit kopje zijn reeds eerder door de raad vastgesteld en/of gecommuniceerd (met uitzondering van maatregel 6) en vergen geen nieuw raadsbesluit. Voor de volledigheid en vanwege het totaaloverzicht zijn ze wel benoemd in dit raadsvoorstel. De maatregelen passen binnen de uitkomsten van deze studie en hebben zowel betrekking op het verbeteren van bereikbaarheid, leefbaarheid en de kwaliteit van de openbare ruimte. De maatregelen hebben zowel betrekking op lopen, fietsen, openbaar vervoer als autoverkeer.

---

<sup>5</sup> Bij uitvoering van maatregelen worden door Stadsbeheer altijd de hulpdiensten betrokken. Sinds kort worden ook in de vroege planvormingsfase de hulpverleningsdiensten als belanghebbende betrokken. Ook bij uitwerking van de hier beschreven maatregelen en gebiedsontwikkelingen zullen de hulpverleningsdiensten worden meegenomen in de planvorming en uitvoering.



Figuur 8: Maatregelen voor de komende jaren

### 1. Knooppuntontwikkeling Centraal Station 's-Hertogenbosch en Spoorzone (korte termijn maatregelen MIRT A2)

- Doel: ontlasten autoverkeer op de A2 door het treingebruik aantrekkelijker te maken en versterken van het Centraal Station.
- Vanuit de opgave voor de MIRT A2 (tussen knooppunt Deil – 's-Hertogenbosch – knooppunt Vught) werken we met rijk en regio samen aan een pakket aan quickwinmaatregelen die de A2 moeten ontlasten. Voor station 's-Hertogenbosch werken we daartoe aan kortetermijnmaatregelen die vooruitlopen op de lange termijnplannen voor het station (zie maatregel 13). Het doel is het treingebruik aantrekkelijker te maken waardoor automobilisten overstappen op de trein.

Maatregelen waar binnen dit kader gedacht kan worden zijn het uitbreiden van fietsenstallingen aan de westzijde van het centraal station, het verbeteren van looproutes van en naar het station en stimuleren van langzaam verkeer, bijvoorbeeld meer OV-fietsen.

## **2. Kleine fysieke maatregelen Magistratenlaan/Quick win Magistratenlaan en omgeving (living lab)**

- Doel: verbeteren verkeerssituatie op de Magistratenlaan en omgeving in relatie tot verkeersbewegingen vanuit het station (lopen, fietsen, kiss&ride), ten behoeve van het aanpakken van een knelpunt uit deze studie (Vlijmenseweg / Magistratenlaan) en het verkeerskundig effect testen van geen doorgaand verkeer op de Onderwijsboulevard.
- In een Living Lab-aanpak werken we via een vernieuwend proces met gebruikers door middel van co-creatie aan mogelijke oplossingen en testen we deze in de praktijk. We beproeven voor de Onderwijsboulevard, Magistratenlaan en eventueel andere straten tijdelijke verkeerssituaties die ons moeten leren hoe we ambities en opgaven structureel kunnen oppakken. Voor verdere toelichting verwijzen we naar de recent verstuurde [raadsinformatiebrief](#).

## **3. Groene Campus Onderwijsboulevard (living lab)**

- Doel: het creëren van “een groene onderwijscampus door de Onderwijsboulevard vrij te maken van doorgaand verkeer”, nagaan welke inrichting passend is.
- Aansluitend bij de quick win Magistratenlaan testen we de beste vormgeving passend bij de ambitie van groene campus. Deze studie laat zien dat een autoluwe Onderwijsboulevard verkeerskundig haalbaar is, mits de doorstroming op Magistratenlaan verbeterd. Daarom pakken we deze maatregel in samenhang op met het living lab ‘Magistratenlaan en omgeving’ (zie maatregel 2).

## **4. Groene Campus Onderwijsboulevard (definitief)**

- Doel: het creëren van “een groene onderwijscampus door de Onderwijsboulevard vrij te maken van doorgaand verkeer”, de definitieve herinrichting.
- Aansluitend bij de living lab aanpak van de herinrichting Campus Onderwijsboulevard, werken we aan een definitieve inrichting van de Campus Onderwijsboulevard. De plannen hiervoor worden samen met de omgeving ontwikkeld, waarbij in ieder geval de onderwijsinstellingen betrokken worden. Nadere besluitvorming met dekkingsvoorstel volgt nog.

## **5. Van Berckelstraat (living lab)**

- Doel: verbeteren doorstroming voor fiets en bus, en verbeteren verkeersveiligheid.
- Uit de studie blijkt dat op de Van Berckelstraat een fietsknelpunt is. In deze studie is berekend wat de effecten zijn van de meest vergaande variant qua effecten voor de auto. Er waren geen consequenties zichtbaar op *hoofdstructuur*, maar de details voor wijkontsluiting en de lokale bereikbaarheid vragen om nadere uitwerking, net als het ontwerp en afstemming met belanghebbenden. Daarom werken we aan een variantenstudie waarmee we in 2019 een voorkeursvariant voor de definitieve inrichtingsvorm bepalen. Afhankelijk van de definitieve resultaten van de variantenstudie kan ervoor gekozen worden één of twee voorkeursvarianten eerst in de vorm van een ‘living lab’-concept daadwerkelijk op straat te beproeven. Voor verdere toelichting verwijzen we wederom naar de [raadsinformatiebrief](#).

## **6. Kleinschalige maatregelen fietsen, lopen, deelmobiliteit in de centrumzone**

- Doel: binnen de centrumzone kleinschalige, maar belangrijke infrastructuurmaatregelen nemen die lopen, fietsen en deelmobiliteit faciliteren. De knelpunten die benoemd zijn in de studie zijn een

eerste aanknoping hiervoor (zoals ook – naast Van Berckelstraat – het Hinthamereinde), maar ook fietsparkeren of plekken voor deelauto's zijn opgaven.

- Te denken is aan bewegwijzering, doorsteekjes, maar ook de mogelijkheid om parkeerplekken (tijdelijk) om te vormen tot (fiets)parkeerplekken, ruimte voor deelauto's of groenvoorziening. Dat kan bijvoorbeeld in de vorm van living labs (samen met buurtbewoners) of 'gedrags- en marketingmaatregelen' waarmee fietsen gestimuleerd wordt. Dergelijke toepassingen vinden al succesvol plaats in Breda, Gent en Rotterdam.

#### **7. Aanpassing Orthenseweg-Aartshertogenlaan**

- Doel: verbeteren verkeersveiligheid, vergroenen.
- Op de kruising Orthenseweg-Aartshertogenlaan zijn de verkeerslichten aan vervanging toe. In dat kader is onderzoek gedaan naar de gewenste inrichting van het kruispunt en de gewenste doorstroming. Er is momenteel een plan in ontwikkeling waarbij samen met de omwonenden gewerkt wordt aan een goede inrichting die tegemoet komt aan doelen verkeersveiligheid, doorstroming en vergroening. In de begroting 2019 is hiervoor uitvoeringsgeld gereserveerd. Deze kruising bevindt zich ook in de cirkel van de centrumzone waarbij een andere inrichting dan puur een autoweg in de hernieuwde bereikbaarheidsstrategie past, er is dan ook nadrukkelijk ruimte voor de fiets, voetgangers en groen. Uw raad wordt hier binnenkort nader over geïnformeerd.

#### **8. Aanpassing Gestelseweg-Brabantlaan – tweede fase**

- Doel: het verbeteren van de fietsveiligheid alsmede de autodoorstroming; de huidige slechte doorstroming heeft effect op de A2 (terugslag).
- Het verbeteren van de doorstroming op de Gestelseweg - Brabantlaan (een autodoorstroombaan) is in [de eerste fase reeds uitgevoerd](#). De tweede fase is in het Uitvoeringsprogramma Koersnota 2018/2019 reeds aangekondigd, ook is een koppeling gelegd met het quickwinpakket voor de MIRT A2. In deze tweede fase is niet alleen de doorstroming en terugslag op de A2 een opgave, maar ook het verbeteren van de veiligheid voor de fiets. Momenteel wordt een analyse uitgevoerd die de problemen nauwkeurig in kaart brengt en advies geeft over de te nemen maatregelen. Hierover volgt een afzonderlijk raadsvoorstel (procedure Structuurfonds).

#### **9. Ombouw rotonde Postweg als onderdeel van de snelfietsroute Den Bosch - Eindhoven**

- Doel: verbeteren veiligheid voor de fiets en veiligheid en doorstroming voor de auto.
- Bij de rotonde Postweg is de verkeersveiligheid voor fietsers en de doorstroming voor de auto momenteel niet goed, dit heeft in de spits ook effecten op omliggende wegen zoals de Randweg die in deze studie als aandachtspunt is benoemd voor de autodoorstroming. De drukte neemt in de toekomst alleen maar toe, gezien de verwachte groei van verkeer. Maar ook als gevolg van o.a. de ombouw van de N65 en PHS (Programma Hoogfrequent Spoor) en de hiermee gepaard gaande afsluiting van de N65 gedurende 8 maanden. De bereikbaarheid van 's-Hertogenbosch, Vught en het ziekenhuis staat hiermee onder druk. Ook voor de fiets is de situatie niet goed: de veiligheid is niet goed gezien de optredende conflicten tussen fiets en auto. Op dit punt kruisen een autodoorstroombaan en een snelfietsroute ('s-Hertogenbosch-Eindhoven) elkaar. De auto- en fietsproblemen hangen nauw met elkaar samen. We gaan hier een (of meer) fietsbrug(gen) bouwen, waarmee het fiets- en het autoverkeer op de rotonde Postweg fysiek van elkaar worden gescheiden. Dit dient meerdere doelen: ten eerste de fietsdoorstroming en fietsveiligheid; ten tweede de doorstroming van het autoverkeer op deze autodoorstroombaan; en ten slotte past een ongelijkvloerse kruising beter in het concept van de snelfietsroute. Daarnaast zijn er plannen om – na realisering van de fietsbrug(gen) - de rotonde om te bouwen om tot een turbotronde met een vlottere verkeersafwikkeling.



Dit regionale verkeersknelpunt willen wij samen met de regio oppakken. Hierover wordt ook al met regio en provincie gesproken. Over de aanpak van dit gecombineerde project wordt u nader geïnformeerd met een raadsinformatiebrief.

#### **10. Binnenstading**

- Doel: herinrichten om doorgaand autoverkeer te weren op de binnenstadsring, verbeteren veiligheid, leefbaarheid en lokale bereikbaarheid.
- De studie laat zien dat 30 kilometerinrichting op de Koningsweg goed past in het totale verkeerssysteem, waarbij optimalisatie van de Magistratenlaan wenselijk is. In de Raadsinformatiebrief van januari jl. is reeds aangegeven welke delen van de Binnenstading wanneer opgepakt worden, namelijk:
  - de Kanaalboulevard tussen Sluis 0 en het Kardinaal van Rossumplein . Realisatie is voorzien in 2019
  - de Oranjaboulevard tussen het Julianaplein, de Koningsweg tot aan de Lekkerbeetjesstraat. Realisatie is voorzien in 2020.
  - het resterende deel van de Kanaalboulevard wordt uitgevoerd indien de woningbouw aan het GZG-terrein gereed is.

#### **(b) Mogelijke maatregelen in de toekomst**

Naast de concrete maatregelen hierboven, geven de studie en hernieuwde bereikbaarheidsstrategie ook richting aan plannen en maatregelen voor de (middel)lange termijn. De twee benoemde aandachtspunten voor de autodoorstroming (Van Grobbendoncklaan en Randweg) blijven daarbij onder onze aandacht via monitoring. Ook de knelpunten en kansen voor fietsen en lopen gelden als basis voor verdere plannen en maatregelen. Hieronder geven we een lijst van plannen en maatregelen voor de (middel)lange termijn die passen in de hernieuwde bereikbaarheidsstrategie en die momenteel nog niet van dekking voorzien zijn:

#### **11. Definitieve maatregelen Magistratenlaan**

- De uitkomsten van de living lab-aanpak geeft inzicht in de definitieve herinrichting van de Magistratenlaan en omgeving. We komen te zijner tijd terug met een voorstel gebaseerd op de uitkomsten van de living-lab aanpak. In het ongedekte deel van het Structuurfonds is een bedrag voor de Magistratenlaan opgenomen.

#### **12. Definitieve maatregel Van Berckelstraat**

- Definitieve aanpassing knelpunt Van Berckelstraat: ook hier geeft de living-lab aanpak inzicht in de definitieve keuzes voor de Van Berckelstraat en omgeving. Voor verdere toelichting verwijzen we wederom naar de [raadsinformatiebrief](#).

#### **13. Knooppuntontwikkeling CS**

- Knooppuntontwikkeling Centraal Station en Spoorzone (lange termijn): in aanvulling op de korte termijn maatregelen voor Knooppuntontwikkeling CS, werken we ook aan lange termijnplannen. U bent hierover geïnformeerd via een [raadsinformatiebrief](#).

#### **14. Vervolgdelen Binnenstading**

- We zetten in op het versneld realiseren van de 30 kilometer per uur Binnenstadsring met een hoog kwaliteitsniveau zoals in het handboek binnenstadsring, vastgesteld door uw de raad. Dat doen we in samenspraak met de bewoners waarbij verschillende belangen en



perspectieven worden meegewogen in de definitieve vormgeving en inrichting. Realisatie kan niet voor alle delen tegelijkertijd, we beginnen met bovengenoemde onderdelen van de Kanaal- en Oranjaboulevard (zie maatregel 10). Ook de overige delen (Oranjaboulevard Brugstraat – Emmaplein en Emmaplein – Julianaplein, Vestingboulevard Van Sasse van IJsselstraat – Nachtegaalslaantje en Voldersgat en de overgang van Parklaan naar Wilhelminaplein) zijn nodig om de stap naar een leefbare en verkeersveilige driehoek om de binnenstad te maken. Deze vervolgdelen zijn nog niet van dekking voorzien. Het streven is hierbij de Oranjaboulevard, net als de Kanaalboulevard, als eerste af te ronden, rekening houdend met lokale (ruimtelijke) ontwikkelingen (“werk met werk maken”).

**15. Herinrichting Aartshertogenlaan**

- Uit de studie is naar voren gekomen dat de Aartshertogenlaan een kans vormt om gebiedskwaliteit te verbeteren, hierbij de verkeersveiligheid en luchtkwaliteit te verbeteren en geluidshinder te beperken. Specifiek gaat het om het efficiënter benutten van de ruimte van de nu nauwelijks gebruikte busbaan. Vanuit de ambities voor vergroening en ontstening zijn hier koppelkansen te vinden om deze plek anders in te richten en tevens de voetgangersoversteek bij de Sancta Maria Mavo verkeersveiliger te maken voor scholieren.

**16. Infrastructuraanpassingen ten behoeve van toekomstige gebiedsontwikkeling**

- Het uitgangspunt van de studie was de ruimtelijke ontwikkelingen in de centrumzone. Ruimtelijke inbreiding vraagt vaak ook infrastructurele maatregelen, zowel voor lopen, fietsen, autoverkeer als ook in toenemende mate deelmobiliteitsconcepten. Juist inbreidingen in de stad vragen om integrale planvorming in een vroeg stadium met soms innovatieve oplossingen. Hier ligt een belangrijke opgave voor de komende decennia. De Omgevingsvisie wordt hierin het belangrijke planvormings-instrument. Als maatregel wordt om die reden voorgesorteerd op integrale planvorming bij grote gebieds(her)ontwikkelingen waarbij ook infrastructurele maatregelen genomen gaan worden. Dit past ook in de adaptieve werkwijze van de Actualisatie Koersnota: wanneer een ontwikkeling of opgave vraagt om (infrastructurele) maatregelen, agenderen we deze. Voor die maatregelen die daarbij dan nog niet van dekking zijn voorzien, betrekken wij deze op het geëigende moment bij de integrale afweging van de Voorjaarsnota/ Begroting. We benoemen hier als mogelijke gebiedsontwikkelingen: Omgeving Zandzuigerstraat – Orthenseweg, Omgeving Kop van 't Zand – Diezebrug, Omgeving Van Grobbendoncklaan - Lagelandstraat – Merwedelaan, Omgeving Lamboijbrug - Maastrichtseweg – Gestelseweg.

**(c) Maatregelen die we niet gaan uitvoeren**

Conform advies uit de studie gaan we de volgende maatregelen niet meer uitvoeren:

- Doortrekking Parallelweg naar A59 inclusief doortrekking Vogelstraat.

**10) Financiële paragraaf**

De concrete maatregelen voor de korte termijn zoals benoemd in bovenstaande paragraaf zijn opgenomen in een financiële tabel (zie bijlage). Deze maatregelen zijn van dekking voorzien in het investeringsplan 2018 (begroting 2018) en in de (meerjaren)begroting 2019. Per maatregel is de bruto raming, de gemeentelijke dekking en de verwachte bijdrage van derden aangegeven.

Uw Raad wordt voorgesteld kennis te nemen van de maatregelen voor de korte termijn die van dekking zijn voorzien en het vaststellen van de nader uit te werken voorstellen voor de (middel)(lange)

termijn. Voor de maatregelen voor de middel(lange) termijn die daarbij dan nog niet van dekking zijn voorzien, betrekken wij deze op het geëigende moment bij de integrale afweging van de Voorjaarsnota/Begroting. De gemeentelijke middelen zullen uiteraard niet eerder worden uitgegeven, dan dat deze door uw raad bij de begrotingsbehandeling van een jaar beschikbaar zijn gesteld.

Als uitvoering van een maatregel die gedekt wordt uit het structuurfonds aan de orde is, zullen wij u conform de procedure structuurfonds een apart voorstel voorleggen. In de begroting 2019 is opgenomen dat alle posten in het structuurfonds tegen het licht worden gehouden en dat de resultaten van dit onderzoek bij de komende voorjaarsnota worden gepresenteerd.

Burgemeester en wethouders van 's-Hertogenbosch,  
De secretaris, De burgemeester,

mr. drs. I.A.M. Woestenberg      drs. J.M.L.N. Mikkers

**Bijlagen:**

- Samenvatting Actualisatie Bereikbaarheidsstrategie 's-Hertogenbosch – Studio Bereikbaar
- Rapport Actualisatie Bereikbaarheidsstrategie 's-Hertogenbosch – Studio Bereikbaar
- Financiële tabel

**Ter inzage:**

Niet van toepassing

De gemeenteraad van 's-Hertogenbosch in zijn openbare vergadering van 7 mei 2019;  
gezien het voorstel van burgemeester en wethouders d.d. 19 maart 2019, regnr. 8801293;  
gelet op de Gemeentewet;

### **Besluit**

1. De studie 'Actualisatie Bereikbaarheidsstrategie 's-Hertogenbosch' als uitgangspunt te nemen voor (a) concrete maatregelen op de korte termijn, (b) plannen en maatregelen voor de (middel)lange termijn, en (c) deze te laten fungeren als "bouwsteen" voor de op te stellen omgevingsvisie, inclusief de bijhorende gebiedsvisies;
2. (a) Het geactualiseerde doorstroommassenmodel (zowel voor fiets, bus als auto) vast te stellen en te hanteren als bereikbaarheidsstrategie (b) hierbij een gebiedsgerichte uitwerking te volgen (passende bij de Omgevingswet) waarbij (c) binnen de centrumzone van 's-Hertogenbosch het accent komt te liggen op fiets, lopen, deelmobiliteit, openbaar vervoer en verblijfskwaliteit, passend bij een verdichte stad en (d) buiten de centrumzone het accent komt te liggen op snelfietsroutes/e-bike, snel en hoogwaardig openbaar vervoer en innovatieve (deel)concepten naar woon- en werkbestedingen;
3. Vast te stellen van de nader uit te werken voorstellen voor de (middel)lange termijn;
4. Het schrappen van de Doortrekking Parallelweg naar A59 uit het ongedekte deel van het Structuurfonds.

's-Hertogenbosch,  
De gemeenteraad voornoemd,  
De griffier,

De voorzitter,

drs. W.G. Amesz

drs. J.M.L.N. Mikkers