

Routekaart - Programma 'Aanpak Mobiliteit Brede Binnenstad'



versie
d.d. 18-6-2024

VOORWOORD

Ambitie Brede Binnenstad

De Brede Binnenstad moet een leefbare en bereikbare omgeving worden. In de term leefbaar zitten onder meer doelstellingen opgesloten als veilig, groen, gezond en duurzaam. De Brede Binnenstad moet daartoe een aangenaam klimaat krijgen voor ondernemen, wonen en recreëren, waarbinnen de bestemmingen goed (ook voor ouderen en minder validen) bereikbaar zijn door heldere, samenhangende verbindingen. De Brede Binnenstad kent (winkel)straten en plekken, waarover je onbekommerd kunt fietsen, bewegen, slenteren, spelen, vertoeven of ontmoeten, waarbij je volop kunt genieten van het (culturele) erfgoed, de winkels, de terrassen en water en groen.

Mobiliteit draagt haar steentje bij

Naast het versterken van natuurinclusiviteit, het creëren van koele en rustige ontmoetingsplekken, het bevorderen van klimaatadaptatie en het passend inrichten van de openbare ruimte, draagt in wisselwerking ook de mobiliteitstransitie bij aan deze ambitie. Mensen moeten vlot, comfortabel en veilig op een duurzame wijze op hun bestemming in de Brede Binnenstad kunnen komen. Doorgaand verkeer heeft geen bestemming in de Brede Binnenstad, hoeft daar dus niet te komen en geleiden we derhalve om de Brede Binnenstad heen. Hiervoor is een goede infrastructuur van heldere en samenhangende verbindingen nodig voor alle modaliteiten (voetganger, fiets, OV en auto). Iedereen kan daardoor zijn/haar wijze van verplaatsen kiezen en voorts het vervoersmiddel kiezen dat het beste past bij de reis. Wij richten ons op het stimuleren van de vervoersmiddelen die het milieu het minste belasten. Daarom willen we dat ook de fiets en het openbaar vervoer aantrekkelijke opties zijn. Voorzieningen houden we bereikbaar voor iedereen. Mensen moeten dicht bij hun eindpunt kunnen komen. De auto blijft, zeker met de opkomst van de elektrische auto, een vervoersmiddel waarmee we rekening houden. We zien ook meer vormen van 'mobiliteit als dienst' opkomen. Die faciliteren en reguleren we. Want we willen overlast in de openbare ruimte inperken.

Routekaart Aanpak Mobiliteit Brede Binnenstad

De Routekaart Aanpak Mobiliteit Brede Binnenstad biedt een overzicht van alle (verkeers) maatregelen voor de Bossche binnenstad, waaraan we (gaan) werken. We trachten op een programmatische wijze sturing aan deze routekaart te geven. De daadwerkelijke invulling, haalbaarheid en planning zijn afhankelijk van de verdere uitwerking van de projecten en dienen daarom te worden gezien als richtlijnen. Deze kunnen altijd wijzigen als daar reden toe is. Bovendien zal de raad per onderdeel en als nodig via de reguliere communicatie (infobulletin, wethoudersbrief, collegebrief, raadsinformatiebrief of raadsvoorstel) worden geïnformeerd over relevante ontwikkelingen.

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave.....	3
Thema - Faciliteren fiets- en voetgangersverkeer.....	5
1. Realisatie fietsenstalling Gasthuiskwartier.....	5
2. Uitbreiding fietsenstalling westzijde station.....	5
3. Fietsparkeerdeal binnenstad – doorlopende acties.....	5
4. Intensivering weesfietsenaanpak – doorlopende acties.....	6
5. Langzaam verkeerbrug Zuid-Willemsvaart (onderzoek).....	6
6. Uitwerking Fietsnetwerk 3.0 brede binnenstad.....	6
7. Analyse en looproutes.....	7
Thema - Faciliteren/reguleren deelmobiliteit.....	8
8. Fysieke hubs creëren aan de binnenstadsring.....	8
9. Stimuleren deelauto's.....	8
Thema - Openbaar vervoer.....	9
10. Herzien routing transferium bussen.....	9
11. Herzien routing lijnbussen historische Binnenstad.....	9
12. Herzien routing bussen Oranjaboulevard - Onderwijsboulevard.....	9
13. Knooppuntontwikkeling Bosch Centraal (stationsgebied).....	9
Thema - Schone en slimme stadslogistiek.....	11
14. Invoering zero-emissie zone (incl. handhaving).....	11
15. Stimuleren gebruik bouwhub.....	11
16. Streetplug (ondergronds oplaadpunt).....	11
17. Verkenning logistieke hub.....	12
18. Verkenning uitbreiding ZE-zone.....	12
Thema - Beperken doorgaand verkeer.....	12
19. Uitvoering Kanaalboulevard deel 2 en 3.....	12
20. Uitvoering Oranjaboulevard.....	13
21. Uitvoering Vestingboulevard.....	13
22. Aanpak knoop WeenerXL/Zandzuigstraat.....	13
23. Vogelstraat onderdoorgang hulpdiensten.....	14
24. Lage Diezebrug.....	14
25. Aanpak Parallelweg/Magistratenlaan.....	14
26. Aanpak (rest) oude A2 as.....	15
27. Verkeersstudie brede binnenstad.....	15

Thema - Selectieve toegang (systeem).....	16
28. Opstellen spelregels + uitwerken systeem.....	16
29. Invoering Spelregels + systeem kernwinkelgebied.....	16
30. Invoeren spelregels en systeem historische Binnenstad.....	16
Thema - Parkeren.....	18
31. Visie auto parkeren (brede)binnenstad.....	18
32. Aanpassing parkeertarieven differentiatie.....	18
33. Uitwerking visie Transferia/Hubs.....	18
34. Stimuleren gebruik parkeergarages buiten BR.....	19
35. Vergunning bewonersparkeren garages.....	19
36. Parkeeroplossing Bloemenkamp/Arena.....	19
37. Transformatie St. Josephstraat naar bewonerspark.....	19
38. Transformatie Wolvenhoek naar bewoners parkeren.....	20
39. Hub Citadelpoort.....	20
40. Hub Innovatiekwartier.....	20
41. Kleine aanpassingen P t.b.v. groen/speel/fiets.....	20
Thema - Gedragsaanpak.....	22
42. Stimuleringsactie (goed) gebruik deelmobiliteit (Lekker Onderweg).....	22
43. Stimuleringsactie om minder (vaak) pakketten (aan huis)/bedrijf te laten bezorgen.....	22
44. Onderzoek hardrijders en Stimuleringsactie minder hard rijden en rondjes rijden.....	22
45. Stimuleringsactie gericht op bezorgfietsen -en diensten.....	22
46. Stimuleringsactie gericht op gebruik fiets (/OV).....	23

Thema - Faciliteren fiets- en voetgangersverkeer

1. Realisatie fietsenstalling Gasthuiskwartier

Ambitie: We willen het gemak voor fietsers verder vergroten door hoogwaardig stallingsaanbod met ruime openingstijden in de Bossche binnenstad te vergroten met xxx stallingsplekken in het Gasthuiskwartier. We onderzoeken tevens of de kelder kan worden voorzien van een pakketpunt voor bezorgdiensten.

Opgave: De kelder van het voormalige ziekenhuis onder de woningbouw van deelgebied F in het Gasthuiskwartier kan pas in gebruik worden genomen nadat de ruwbouw van de woningen gereed is. Dit in verband met de veiligheid van fietsers voor de bouwwerkzaamheden. We hebben gekeken naar beschermende toegang gedurende de bouw, maar dit blijkt niet haalbaar. Voor het pakketpunt dient nog nader beoordeeld te worden of de kelder voldoende bereikbaar is en of de bemensing van de stalling volstaat om ook het pakketpunt te bemensen.

Proces: We blijven vinger aan de pols houden voor wat betreft de snelheid en fasering van de bouwwerkzaamheden en zorgen ervoor dat de fietsenstalling gedurende die bouwwerkzaamheden worden ingericht zodat de stalling direct na opening in gebruik kan worden genomen. Voor het

Planning: We voltooiën het inrichtingsplan in q2 2024 en besteden de werkzaamheden in q3 aan zodat deze in q4 kunnen worden gerealiseerd. Voor het pakketpunt hebben we voor de aanbesteding inzicht op de haalbaarheid. De verwachte ingebruikname is 2025.

2. Uitbreiding fietsenstalling westzijde station

Ambitie: Het gebruiksgemak van het station te vergroten door betere en meer mogelijkheden te realiseren voor het stallen van fietsen. Hierdoor wordt het gebruik van fiets en OV gestimuleerd als een goed alternatief voor de auto.

Opgave: Het betreft een tijdelijke fietsenstalling, die in het kader van de plannen van het station weer zal verdwijnen. Een definitieve fietsenstalling maakt onderdeel uit van deze plannen.

Proces: De stalling is momenteel in realisatiefase. Gedurende de realisatie zorgen we voor duidelijke verwijzing naar de fietsenstalling aan de oostzijde van het station waar nog restcapaciteit aanwezig is. Om stallingsoverlast op het Da Vinciplein te beperken wordt in overleg met de aannemer en Stadstoezicht bekeken of op het plein een plek kan worden ingericht om overlast gevende fietsen naartoe te brengen (i.p.v. afvoeren naar het fietsdepot). Op deze wijze wordt wild parkeren van fietsen aangepakt, maar met begrip voor de situatie.

Planning: De verwachte oplevering is begin juli 2024. Zie ook laatste bericht in [Raadsinfolbulletin week 12-2024 d.d. 21 maart 2024 \(bericht 3\)](#).

3. Fietsparkeerdeal binnenstad - doorlopende acties

Ambitie: We willen langstallers, vooral bewoners en werknemers in de binnenstad, stimuleren hun fiets minder in de openbare ruimte op het maaiveld te stallen en vaker gebruik te maken van de beschikbare fietsenstallingen.

Opgave: Bewoners en werknemers zijn vaak, bij gebrek aan ruimte in hun eigen pand, genoodzaakt hun fiets in de openbare ruimte te stallen. Dat kan op maaiveld maar ook in de bewaakte stallingen op vaak wat grotere loopafstand. Het stallen op maaiveld geeft op sommige locaties een rommelig beeld, belemmert de toegankelijkheid voor voetgangers en neemt plaats in van bezoekers van de binnenstad. Langstallers maken geen optimaal gebruik van de bestaande bewaakte fietsenstallingen. Deels vanwege gemakzucht, onbekendheid met het bestaan van de stallingen of afwezigheid van voldoende besef van het ontstaan van negatieve effecten voor anderen. Ook kunnen praktische overwegingen als de beschikbaarheid binnen openingstijden en een fysieke belemmering bij het gebruik van een trap een rol spelen. Onze inzet kent twee sporen: sturen op gedrag en zoeken naar verbetering van het stallingsaanbod. Eind 2023 hebben we de campagne 'zet je fiets in een rek, dan wordt Den Bosch een nog mooiere plek' uitgevoerd. In Q2/3 gaan we deze

campagne in samenwerking met ondernemers herhalen. We onderzoeken de haalbaarheid van een gebouwde stallingsvoorziening voor een beperkte specifieke doelgroep als bijvoorbeeld bewoners of werknemers in de directe omgeving. Verder hebben kansen of maatwerkoplossingen voor het stallen van de fiets onze permanente aandacht.

Proces: We zijn in gesprek private partijen om de haalbaarheid van een doelgroepstalling te onderzoeken. Planning: We verwachten in Q3 2024 meer duidelijkheid te kunnen geven over de haalbaarheid van een doelgroepstalling. De daadwerkelijke realisatie van zo'n stalling is nog onzeker en kan nog niet in tijd worden weggezet.

4. Intensivering weesfietsenaanpak - doorlopende acties

Ambitie: We willen een opgeruimde binnenstad waarbij zo min mogelijk lang gestalde fietsen in de openbare ruimte aanwezig zijn. Zeker als het gaat om wrakken willen we snel handelen.

Opgave: Het weghalen van weesfietsen kan op dit moment alleen indien deze 28 dagen zijn gelabeld en daarmee aantoonbaar die periode niet zijn gebruikt. De fietsen worden dan naar het depot gebracht waar ze gedurende een drie maanden door de eigenaar tegen betaling kunnen worden opgehaald. Fietswrakken kunnen direct worden verwijderd en worden afgevoerd. We zien dat de termijn van 28 dagen lang is en de werkzaamheden arbeidsintensief zijn.

Proces: We onderzoeken de mogelijkheden om sneller over te kunnen gaan tot verwijdering van de weesfietsen. Daarnaast kijken we welke mogelijkheden er zijn om het stallingsgedrag te beïnvloeden met als laatste middel eventueel te verbieden.

Planning: We hebben in het najaar 2023 geïnventariseerd in welke mate en welke locaties er sprake is van stallingsoverlast. De handhaving op weesfietsen en fietswrakken zal doorlopend worden opgepakt.

5. Langzaam verkeerbrug Zuid-Willemsvaart (onderzoek)

Ambitie: We willen een brug over de Zuid-Willemsvaart om de binnenstad beter te verbinden voor o.a. bewoners van Nieuwenhagen.

Opgave: Het realiseren van langzaam verkeerbrug binnen de gestelde kaders (budget). De binnenstad beter verbinden met het omliggende gebied en de barrière werking van de Zuid-Willemsvaart verminderen.

Proces: Een extern bureau werkt aan een ontwerp van de langzaam verkeersbrug. Belangrijkste opgave daarbij is om het ontwerp binnen het gestelde budget te krijgen. Hiervoor is in 2020 € 600.000 beschikbaar gesteld door de gemeenteraad.

Planning: Momenteel wordt er gewerkt aan de optimalisatie van de langzaam verkeerbrug. Dit zal naar verwachting nog enige maanden in beslag nemen. Het is dan ook lastig om aan te geven hoe de planning eruit kan zien.

6. Uitwerking Fietsnetwerk 3.0 brede binnenstad

Ambitie: We willen een kwalitatief goed fietsnetwerk zodat het toekomstig potentiële gebruik optimaal veilig en comfortabel wordt gefaciliteerd.

Opgave: Indachtig het STOMP-principe (stappen, trappen, openbaar vervoer, mobiliteit als service, privéauto) krijgt het langzaam verkeer prioriteit binnen de brede binnenstad. De opgave is dan beide modaliteiten kwalitatief optimaal te faciliteren. En de vraag is dan op welke wijze de kwaliteit van het huidige fietsnetwerk naar en in de brede binnenstad beter geschikt gemaakt kan worden voor de groei van het aantal fietsers en de toenemende diversiteit in snelheid en maatvoering. Naast het bestaande stedelijke fietsnetwerk en de aansluiting op de bestaande en geplande snelfietsroutes naar plaatsen buiten Den Bosch is het wenselijk te groeien naar een fietsnetwerk 3.0.

Proces: Wij zijn bezig met een onderzoek naar de ontwikkelrichting van een duurzaam fietsnetwerk 3.0 en de vertaling daarvan in zicht op uitvoeringskansen of -projecten.

Planning: Wij verwachten in Q3 2024 met eerste resultaten van het onderzoek te komen.

7. Analyse en looproutes

Ambitie: We willen een goed loopnetwerk (ook rekening houdend met mindervaliden) voor de brede binnenstad.

Opgave: Indachtig het STOMP-principe (stappen, trappen, openbaar vervoer, mobiliteit als service, privéauto) krijgt het langzaam verkeer prioriteit binnen de brede binnenstad. De opgave is dan beide modaliteiten (voetgangers en fietsers) kwalitatief optimaal te faciliteren. De vraag is daarom om een goed voetgangersnetwerk uit te werken en te voorzien van ontwerprichtlijnen.

Proces: moet nog worden gestart.

Planning: opstarten in 2025

Thema - Faciliteren/reguleren deelmobiliteit

8. Fysieke hubs creëren aan de binnenstadsring

Ambitie: Fysieke hubs voor deelfiets en scooters rondom de binnenstad en bij het station zorgen voor een betere organisatie en zichtbaarheid van de deelmobiliteit.

Opgave: Door het fysiek inrichten van hub-locaties willen we de deelmobiliteit voor de gebruikers beter faciliteren en aan de andere kant de mogelijke hinder voor anderen beperken.

Proces: Momenteel worden de locaties vastgesteld en uitgewerkt.

Planning: realisatie in Q2-Q3 2024.

9. Stimuleren deelauto's

Ambitie: We stimuleren deelmobiliteit in de hele gemeente en ook in de binnenstad.

Verzoeken voor extra deelautoplaatsen faciliteren we. Daarnaast is regelgeving rondom coöperatieve deelmobiliteit aangepast. Op langere termijn zijn we voornemens om deelauto's te reguleren en beter te stimuleren, waarbij in alle wijken, ook in de Bossche binnenstad, met minder stilstaande auto's dezelfde bereikbaarheid kan worden behaald.

Opgave: deelauto's zorgen voor minder auto's in de binnenstad aangezien 1 deelauto door meerdere bewoners wordt gebruikt. Daarbij stimuleren we met name elektrische deelauto's, zodat we ook een bijdrage leveren aan een schone mobiliteit.

Proces: lopend voor wat betreft het faciliteren. Op langere termijn beogen we een duidelijk beleid waarin we inwoners, bedrijven, aanbieders en ontwikkelaars uitdagen een netwerk van deelauto's te realiseren.

Planning: Continu voor wat betreft het faciliteren. 2026 en daarna voor wat betreft het netwerk aan deelauto's.

Thema - Openbaar vervoer

10. Herzien routing transferium bussen

Ambitie: We willen het gebruik van de transferia vergroten om het autoverkeer in en naar de binnenstad te reduceren. De transferiumbus vormt een wezenlijk onderdeel van de parkeerstrategie van de gemeente.

Opgave: We willen komen tot nieuwe routes en haltes voor de transferiumbus. Daarbij is het van belang om enerzijds zo dicht mogelijk in het centrum te kunnen komen, en anderzijds de overlast van grote bussen in het centrum te beperken. Daarom zullen de haltes rond de binnenstadsring komen te liggen om vervolgens via een aantrekkelijke route de binnenstad in te kunnen wandelen. Daarnaast willen we onderzoeken of de transferiumbussen niet alleen de historische binnenstad maar ook de brede binnenstad kunnen faciliteren. Ook willen we kijken in hoeverre de transferiumbussen ook nog voor andere doelgroepen interessant kunnen zijn.

Proces: De opgave wordt meegenomen in de gesprekken voor de nieuwe OV-concessie.

Planning: met ingang van de nieuwe OV-concessie (eind 2026)

11. Herzien routing lijnbussen historische Binnenstad

Ambitie: We willen de lijnbussen die nu nog door de historische binnenstad rijden om de binnenstad heen routeren.

Opgave: De huidige buslijnen die via de Tolbrugstraat, Orthenstraat, Visstraat en Stationsweg rijden willen we omleiden via de Citadelweg en de Orthenseweg, Brugstraat. Zowel vanuit Arriva (betrouwbaarheid reistijden) en gemeente (hinder/overlast in het centrum) willen we deze route aanpassen.

Proces: Lopend.

Planning: Na gereedkomen van de Kanaalboulevard fase 2 en 3 en passend binnen dienstregeling planning.

12. Herzien routing bussen Oranjaboulevard - Onderwijsboulevard

Ambitie: We willen de lijnbussen die nu nog gecentraliseerd zijn op de Oranjaboulevard weer verdelen over Oranjaboulevard en Onderwijsboulevard.

Opgave: Een aantal buslijnen wordt omgelegd naar de route via de Onderwijsboulevard. Hiervoor dienen een aantal maatregelen aan de weg genomen te worden om de veiligheid en doorstroming te borgen.

Proces: afspraken met Provincie en Arriva zijn gemaakt. De infrastructuur dient hiervoor nog te worden aangepast waarna de dienstregeling kan ingaan.

Planning: zomer 2024, per dienstregeling september 2024.

13. Knooppuntontwikkeling Bosch Centraal (stationsgebied)

Ambitie: We willen maximaal gebruik maken van de strategische ligging van Den Bosch en het stationsgebied op nationaal, regionaal en lokaal niveau. Bosch Centraal moet het middelpunt zijn van (onverwachte) ontmoeting, Het Knooppunt moet duurzaam en toekomstgericht zijn en mensen met elkaar verbinden op deze plek waar alle vormen van vervoer samenkomen.

Opgave: We willen een nieuwe OV-knoop, passend bij de verwachte groei van het aantal reizigers, die een centrale plaats in de brede binnenstad inneemt en ook als inter-wijkverbinding dient. Daartoe dient er een nieuwe bredere passerelle boven het spoor te komen, die de reizigerscapaciteit van het station vergroot en centrum- en westzijde beter verbindt. Er komt verder een zijperron voor spoor 8, de fietsenstallingen worden vergroot

en verbeterd en de openbare ruimte op de as Leeghwaterlaan, Da Vinciplein, Stationsplein en Stationsweg wordt meer een verblijfsgebied voor voetgangers en verder vergroend.

In een volgende stap richting 2040 wordt gedacht over de vergroting van de capaciteit van het busstation en woningbouw en voorzieningen dicht bij het station.

Proces: De nota kansrijke oplossingen leidt tot een voorkeursalternatief. Het project loopt conform de MIRT procedure van het ministerie I&W.

Planning: zie separatie RIB OV-knoop maart 2024.

Thema - Schone en slimme stadslogistiek

14. Invoering zero-emissie zone (incl. handhaving)

Ambitie: De binnenstad kent schone en slimme bevoorrading. Door middel van zero-emissiezone wordt de bevoorrading zonder uitstoot en met minimale geluidsoverlast verricht.

Opgave: De zero-emissiezone voor vracht- en bestelauto's vervangt de huidige milieuzone voor vrachtauto's. Dat betekent dat een groter aantal voertuigen zal moeten voldoen aan het toegangsbeleid voor de zero-emissiezone. Dit toegangsbeleid is landelijk afgestemd tussen Het Rijk, belangenorganisaties en gemeenten. Om draagvlak te creëren voor de invoering van de zero-emissiezone is communicatie van groot belang. Het gaat hierbij om inzichtelijk te maken wat de zero-emissiezone voor ondernemers betekent, hoe zij aan het toegangsbeleid kunnen voldoen en welke mogelijkheden zij hebben indien zij niet aan het toegangsbeleid kunnen voldoen.

De zone zal gehandhaafd gaan worden met kentekenherkenningcamera's. Deze komen op de ingangen van de zero-emissiezone te staan en zorgen voor betrouwbare en efficiënte handhaving van de zero-emissiezone.

Proces: In oktober 2021 is er met 30 partijen de Bossche Green Deal: Zero Emissie Stadslogistiek ondertekend. In dit convenant zijn diverse sporen en acties opgenomen waaraan ondertekenaars zich gecommitteerd hebben. De afgelopen jaren is er door deze partijen gewerkt aan deze acties. Voorbeelden hiervan zijn de Trens van Sligro, de Bossche Bouwhub, pilots rondom fietskoeriers naar bouwplaatsen, elektrische vrachtwagens voor tankbier, etc.

Vanuit de gemeente zijn er diverse bijeenkomsten georganiseerd over de zero-emissiezone om onderlinge samenwerking tussen partijen te stimuleren. Daarnaast is er vanuit de gemeente gecommuniceerd via nieuwsbrieven, de gemeentelijke website, social media en het versturen van brieven naar kentekenhouders van bestel- en vrachtauto's uit de gemeente 's-Hertogenbosch.

Planning: Eind mei is het conceptverkeersbesluit gepubliceerd en ter inzage gelegd. Naar verwachting zal eind augustus het definitieve verkeersbesluit, incl. Beleidsregel ontheffingen en de Nota van Beantwoording Zienswijzen, worden vastgesteld.

De zero-emissiezone zal worden ingevoerd vanaf 1 maart 2025 en vervangt de huidige milieuzone voor vrachtauto's.

15. Stimuleren gebruik bouwhub

Ambitie: In de Bossche Green Deal: Zero Emissie Stadslogistiek is een actie opgenomen om door partijen te verkennen of een Bouwhub kansrijk kan zijn. Dit heeft geleid tot de oprichting van de Bossche Bouwhub, een samenwerking tussen Spierings Logistics en van Boxtel Groep. Als gemeente willen we graag stimuleren dat partijen gebruik maken van deze Bouwhub.

Opgave: Op dit moment start een verkennend onderzoek met als doel het in kaart brengen op welke wijze de gemeente 's-Hertogenbosch het gebruik van de bouwhub kan stimuleren, bijvoorbeeld door het stellen van eisen in aanbestedingen, meerwaarde voor gebruik Bouwhub als EMVI-criteria of bij vergunningverlening.

Proces: De verkenning is een intern project waarbij we vanuit Duurzaamheid, Programma's & Projecten en Leefomgeving onderzoeken wie op welke manier hieraan bij kan dragen.

Planning: Start verkenning begin juni, afronding verkenning eind 2024.

16. Streetplug (ondergronds oplaadpunt)

Ambitie: Het realiseren van ondergrondse oplaadpunten ten behoeve van koelmotoren tijdens het laden/lossen in de binnenstad.

Opgave: Door deze ondergrondse oplaadpunten kunnen vrachtwagens tijdens het laden en lossen 'aan de stekker' en hoeft de dieselmotor niet langer te blijven lopen. Dit scheelt

geluid en uitstoot van CO₂. Het is zoeken naar geschikte locaties waar het gebruik optimaal aansluit op de logistieke bewegingen van de betreffende gebruikers.

Proces: Op dit moment loopt de voorbereiding via gesprekken met beoogde gebruikers en het onderzoek naar technische aanleg- en beheeraspecten.

Planning: Wij verwachten in Q2/3 duidelijk te krijgen op welke locaties we kunnen overgaan tot het aanbieden van ondergrondse oplaadpunten.

17. Verkenning logistieke hub

Ambitie: Een logistieke hub kan een oplossing bieden voor 'last mile'-bevoorrading, door bundeling van stromen en geconsolideerde zero-emissie bevoorrading in de binnenstad.

Opgave: Om te zorgen dat er hubs ontstaan van waaruit zero-emissie bevoorrading plaatsvindt dient de gemeente te zorgen voor een speelveld met voorwaarden waarin dit tot uiting komt. De zero-emissiezone lijkt hiervoor een geschikt instrument.

Proces: In 2022 is er reeds een verkenning gedaan voor de potentie van een logistieke hub voor facilitaire bevoorrading van het Paleiskwartier. Binnen deze verkenning zijn er diverse grote werkgevers op het Paleiskwartier gesproken. Uit deze gesprekken bleek niet voldoende draagvlak en noodzaak voor een logistieke hub.

Een hub is een verzamelnaam voor diverse logistieke concepten. Op dit moment is Shortcut Fietskoeriers bezig hun eigen hubconcept uit te rollen waarbij zij op- en overslag van (kleine) pakketten verzorgen, inclusief transport per fiets.

Er wordt vanuit de gemeente gesproken met een partij die mogelijk geïnteresseerd is in het opzetten van een 'whitelabel' Hub, waar specifiek winkeliers uit de binnenstad gebruik van zullen kunnen gaan maken.

De rol van de gemeente hierbij is stimulerend, waarbij de gemeente niet voornemens is om financiële ondersteuning te bieden aan een commerciële hub.

Planning: De komende tijd zullen er gesprekken gevoerd blijven worden met partijen die geïnteresseerd zijn in het uitrollen van een hubconcept. Mocht er een hub gerealiseerd worden dan zullen wij vanuit de gemeente hier op gepaste wijze aandacht aan (kunnen) besteden.

18. Verkenning uitbreiding ZE-zone

Ambitie: In het collegevoorstel dat ten grondslag ligt aan de invoering van de zero-emissiezone uit 2021 is opgenomen dat het college besluit om 'nader te onderzoeken of op termijn een groter gebied als zero-emissiezone aangewezen kan worden'.

Opgave: De exacte wijze waarop deze verkenning uitgevoerd zal gaan worden dient nog vastgesteld te worden.

Proces: De verkenning zal een proces moeten zijn waarbij sterk wordt samengewerkt met stakeholders. Zowel de betrokkenen die wonen en /of werken in het potentieel grotere gebied, als doelgroepen die mogelijk toegevoegd kunnen worden aan de zero-emissiezone, zoals taxi's en/of touringcars.

Planning: De voorbereidingen voor de start van de verkenning zijn momenteel nog niet genomen. We vinden het van belang dat de invoering van de ZE-zone per 1 maart 2025 zorgvuldig verloopt. Daar is maximale inzet voor nodig. Bovendien zou het gesprek over uitbreiding van de ZE-zone kunnen leiden tot verwarring bij betrokkenen. We starten daarom na 2025 met de voorbereidingen voor verdere uitbreiding.

Thema - Beperken doorgaand verkeer

19. Uitvoering Kanaalboulevard deel 2 en 3

Ambitie: We willen een binnenstad waar het prettig en gezond wonen en verblijven is, die autoluw en groener is en waar de bereikbaarheid op een veilige manier gewaarborgd blijft.

De herinrichting van de Binnenstadsring is hierin een prioriteit. Deze herinrichting heeft als doel het doorgaande autoverkeer te verminderen, en de veiligheid en leefbaarheid te verbeteren. Een 30 km/uur inrichting is daarbij het uitgangspunt. Zo gaan we van verkeersgebied naar verblijfskwaliteit.

Opgave: Deel 1 van de Kanaalboulevard is reeds gerealiseerd (2020). Fase 2 en 3 zijn momenteel in uitvoering.

Proces: Momenteel vindt realisatie van fase 2 en 3 plaats.

Planning: De werkzaamheden lopen tot en met oktober 2024, met uitzondering van de aanleg van de rotonde Kardinaal van Rossumplein. De rotonde wordt naar verwachting aangelegd in maart en april 2025.

20. Uitvoering Oranjaboulevard

Ambitie: We willen een binnenstad waar het prettig en gezond wonen en verblijven is, die autoluw en groener is en waar de bereikbaarheid op een veilige manier gewaarborgd blijft.

De herinrichting van de Binnenstadsring is hierin een prioriteit. Deze herinrichting heeft als doel het doorgaande autoverkeer te verminderen, en de veiligheid en leefbaarheid te verbeteren. Een 30 km/uur inrichting is daarbij het uitgangspunt. Zo gaan we van verkeersgebied naar verblijfskwaliteit.

Opgave: Deel 3 van de Oranjaboulevard (de Koningsweg) is reeds gerealiseerd. Het ontwerpproces voor deel 1 en 2 moet nog worden opgestart. De ontwerpprocessen van deel 1 en 2, het gebied tussen de Drakentunnel en het Brugplein, zijn hangende het onderzoek naar aanleiding van de [motie 'Weren doorgaand verkeer op de Binnenstadsring'](#) uitgesteld op verzoek van uw raad. In afwachting van de besluitvorming op basis van de onderzoeksresultaten, starten we voorlopig niet met de ontwerpfase van het volgende onderdeel van de binnenstadsring: de Oranjaboulevard deel 1. Dit betreft het gebied tussen de Peellandstraat en het Brugplein.

Proces: Participatie maakt een belangrijk onderdeel uit van de ontwerpfase. In overleg met omwonenden en belanghebbende stakeholders (o.a. Fietsersbond, hulpdiensten, Arriva, gehandicaptenplatform, etc.) wordt een ontwerp opgesteld. Hierbij inventariseert de gemeente de belangen en weegt deze af.

Planning: Ten aanzien van het onderzoek naar aanleiding van de motie wordt verwezen naar nummer 29 op deze routekaart, te weten 'Verkeersstudie brede binnenstad'.

21. Uitvoering Vestingboulevard

Ambitie: We willen een binnenstad waar het prettig en gezond wonen en verblijven is, die autoluw en groener is en waar de bereikbaarheid op een veilige manier gewaarborgd blijft.

De herinrichting van de Binnenstadsring is hierin een prioriteit. Deze herinrichting heeft als doel het doorgaande autoverkeer te verminderen, en de veiligheid en leefbaarheid te verbeteren. Een 30 km/uur inrichting is daarbij het uitgangspunt. Zo gaan we van verkeersgebied naar verblijfskwaliteit.

Opgave: De Vestingboulevard, gedeelte Hekellaan (VB1) en gedeelte Parklaan-Zuidwal (VB2), is de laatste fase van de herinrichting Binnenstadsring.

Proces: Participatie maakt een belangrijk onderdeel uit van de ontwerpfase. In overleg met omwonenden en belanghebbende stakeholders (o.a. Fietsersbond, hulpdiensten, Arriva, gehandicaptenplatform, etc.) wordt een ontwerp opgesteld. Hierbij inventariseert de gemeente de belangen en weegt deze af.

Planning: Voorwaarde voor het opstarten van de ontwerpfase is afronding van het onderzoek naar aanleiding van de [motie 'Weren doorgaand verkeer op de Binnenstadsring'](#). In afwachting van de besluitvorming op basis van de onderzoeksresultaten, starten we voorlopig niet met de ontwerpfase van de Vestingboulevard.

22. Aanpak knoop WeenerXL/Zandzuigstraat

Ambitie: In het kader van de herontwikkeling van de Weener XL locatie (Othen d'n Herp) willen we de bestaande infraknoop optimaliseren.

Opgave: Op welke manier kunnen de bestaand infra knoop versimpelen en zorgen dat de

centrumroute minder aantrekkelijk wordt. De doorstroommassen moeten op deze plaats directer op elkaar aansluiten.

Proces: lopend.

Planning: Q3-2024 verwachten we een voorkeursoplossing te hebben. Daarna moeten we, gekoppeld aan financiën, planning Othen d'n Herp een nadere planning uitwerken.

23. Vogelstraat onderdoorgang hulpdiensten

Ambitie: We willen het fietsklimaat in de stad verbeteren door de aanleg van nieuwe fietsinfrastructuur. Daarnaast willen we voor hulpdiensten voorzieningen aanleggen die voor verbetering zorgen van de hulpverlening,

Opgave: Het realiseren we een fietspad dat de Vogelstraat verbindt met de Nelson Mandelalaan. Hierdoor ontstaat er een koppeling tussen de snelfietsroute F2 (naar Zaltbommel) en de F59 (naar Oss). Het nieuwe fietspad maken we ook geschikt voor de hulpdiensten zodat zij een extra ontsluiting krijgen in westelijk richting.

Proces: Op dit moment is er een onderzoek gaande naar inpasbaarheid van het fietspad. De status van het ontwerp is een schetsontwerp. Samen met de hulpdiensten en de fietsersbond en andere belangrijke partners zoeken we naar een optimale inrichting.

Planning: De verwachte oplevering van het onderzoek is in Q3 2024. Aanbesteden kan in Q4 2024. Start werkzaamheden Q1 2025.

24. Lage Diezebrug

Ambitie: In het Gebiedsperspectief Bossche Stadsdelta is vanuit een integrale afweging gekozen om de huidige Hoge Diezebrug te vervangen door een nieuwe verlaagde Diezebrug. Deze vervanging biedt kansen om de barrièrewerking van de hoge brug en aanbruggen weg te nemen en de ruimtelijke kwaliteit van het gebied te verbeteren. De nieuwe Diezebrug wordt beschouwd als een aanjager voor de verdere gebiedsontwikkeling.

Opgave: De nieuwe, lager gelegen vaste brug komt ongeveer 50 meter ten westen van de bestaande brug. Bij de kruising Orthenseweg - Citadellaan en ter plaatse van het Brugplein sluit de verbinding aan op de bestaande situatie. De dimensionering van de nieuwe brug sluit aan op de Binnenstadsring (30 km/u-weg) met meer ruimte voor voetgangers en fietsers, waardoor het als een rode loper meer toegankelijk is voor voetgangers en fietsers om de oversteek te maken. De nieuwe brug kent fiets- en voetgangerspaden aan beide zijden van de rijstrook voor tweerichtingsverkeer.

Proces: 1) Uitwerken Programma van Eisen (half maart - half juli) Opstellen vraagspecificatie incl. afstemming beeldkwaliteitseisen met welstand. Opstellen aanbestedingsdocument. 2) Ontwerpfase (half februari - begin september) Aanvullende onderzoeken. Vaststellen beeldkwaliteitsplan. 3) Aanbesteding (begin mei - eind november) Selectiefase en vervolgens een Meervoudig onderhandse procedure (max 5 aanbieders) 4) Realisatie Lage Diezebrug (januari '25 - Q2 '26) Ontwerpen en vervolgens Uitvoeren van brug en tijdelijk aansluitende wegen.

Planning: heden tot Q2 '26

25. Aanpak Parallelweg/Magistratenlaan

Ambitie: Deze doorstroom-as vraagt aandacht om te zorgen dat de doorstroming kwalitatief goed blijft.

Opgave: Afhankelijk van de keuzes voor de verkeersstructuur voor de binnenstadsring (verkeersstudie Brede Binnenstad), neemt de intensiteit op de Magistratenlaan toe. Een nadere studie moet zicht geven op de te nemen maatregelen om de doorstroming te borgen (waarbij rekening wordt gehouden met de plannen rondom de OV-knoop, noordelijke Spoorzone en fietsnetwerk).

Proces: nog niet gestart.

Planning: 2025 (na besluitvorming verkeersstructuur brede binnenstad).

26. Aanpak (rest) oude A2 as

Ambitie: Deze oude A2-as verder vormgeven passend bij het gewenste gebruik.

Opgave: Afhankelijk van de keuzes voor de verkeersstructuur voor de binnenstadsring (verkeersstudie Brede Binnenstad), moeten nog voorstellen worden uitgewerkt. Deels kunnen deze mogelijk worden gekoppeld aan de plannen rond de Bossche Stadsdelta.

Proces: nog niet gestart.

Planning: 2025 (na besluitvorming verkeersstructuur brede binnenstad).

27. Verkeersstudie brede binnenstad

Ambitie: We willen dat het in de brede binnenstad, nu en in de toekomst, prettig leven en verblijven is en dat de brede binnenstad bereikbaar is voor bestemmingsverkeer.

Opgave: Uitwerken van een structuurbeeld waarbij de stad bereikbaar is voor bestemmingsverkeer en doorgaand verkeer via de doorstroommassen, provinciale- en Rijkswegen wordt geleid.

Proces: Bureau Goudappel heeft voor ons een eerste Structuurbeeld 2030+ uitgewerkt. Dit structuurbeeld vormt de basis voor participatie. In juni wordt deze a.d.h.v. een discussienotitie in de commissie Omgeving behandeld. Het Structuurbeeld 2030+ wordt aangescherpt o.b.v. de uitkomsten van de raadsdiscussie en de participatie. Vervolgens wordt het aangescherpte Structuurbeeld 2030+ voorgelegd ter besluitvorming aan de Raad.

Planning: De participatie is half april gestart en zal tot eind 2024 doorlopen. In juni wordt de discussienotitie in de commissie Omgeving behandeld. December 2024 wordt een voorgesteld besluit in de Raad behandeld.

Thema - Selectieve toegang (systeem)

28. Opstellen spelregels + uitwerken systeem

Ambitie: 's-Hertogenbosch werkt aan een leefbare gemeente waarin het prettig leven, wonen en werken is. Autoluwe zones maken hier onderdeel van uit. Om dit te realiseren is in het verleden een toegangssysteem voor de binnenstad ingesteld, waarbij ook spelregels zijn bepaald over wie wanneer toegang heeft tot het afgebakende gebied. Nu het toegangssysteem (verder STS-systeem genoemd) aan vervanging toe is, heeft de gemeente de ambitie om de afbakening van dit gebied en de spelregels opnieuw te bepalen en aanvullende zones toe te voegen. Er komt een aanvullende zone (2e schil) waar andere spelregels gelden. Middels een motie in 2021 heeft de Raad aangegeven toe te willen werken naar een autoluwere binnenstad middels een gefaseerde aanpak en in overleg met stakeholders.

Opgave: Uitwerken van de spelregels voor zowel het kernwinkelgebied (1e schil) als de deelgebieden in het overige deel van de historische binnenstad (2e schil). Er wordt gezocht naar eenduidige spelregels en logische gebiedsafbakeningen ter bevordering van de herkenbaarheid. De spelregels richten zich op korte termijn spelregels (periode 0-2 jaar), ambities en een actieplan voor de middellange termijn (periode 2-5 jaar) en geven een doorkijk naar de verdere toekomst. De uitwerking van het systeem richt zich op inzet van (een combinatie van) zowel een fysieke afsluitingen (kernwinkelgebied) als camera's. Daarnaast wordt in de uitwerking de toe te passen bebording en eventuele aanpassingen in de inrichting van de Openbare Ruimte meegenomen. Uiteindelijk wordt het nieuwe systeem geïntegreerd in de gemeentelijke organisatie en ICT-systemen.

Proces: De participatie loopt. Doelstelling is om met belangengroepen te komen tot eenduidige spelregels voor de hele historische binnenstad, inclusief kernwinkelgebied. Hiertoe stellen we eerst een contour aan spelregels op waarin ook variabelen worden bepaald die gebiedspecifiek kunnen worden ingezet. Niet ieder deelgebied heeft dezelfde belangen en opgaven om tot een autoluwere binnenstad te komen. Te denken valt aan woongebieden versus winkelgebieden en/of de bereikbaarheid van parkeergarages. De gebiedspecifieke benadering van met name de historische binnenstad doet recht aan zowel de ambities van de gemeente als de lokale belangen.

Planning: De participatie is half april gestart. Voor de contour aan spelregels loopt deze door tot eind juni 2024, vanaf september wordt de participatie in het eerste deelgebied (Hinthamerdriehoek) opgestart. Daaropvolgend (opeenvolgend) worden het kernwinkelgebied en de overige deelgebieden opgepakt waarmee gebiedspecifiek maatwerk kan worden geleverd. In september 2024 wordt de Raad middels een RIB geïnformeerd over de contour aan spelregels en fasering in uitrol per deelgebied.

29. Invoering Spelregels + systeem kernwinkelgebied

Ambitie: Zie 29.

Opgave: Zie 29.

Proces: Zie 29.

Planning: Na invoering van de eerste fase spelregels in de Hinthamerdriehoek start de participatie in het kernwinkelgebied om de contour aan spelregels voor dit deelgebied gebiedspecifiek te maken. Aansluitend vindt de invoering plaats, inclusief het vervangen van het huidige STS-systeem. De planning richt zich op de eerste helft van 2025 voor invoering van de nieuwe spelregels. Voor het kernwinkelgebied geldt geen gefaseerde invoering van spelregels.

30. Invoeren spelregels en systeem historische Binnenstad

Ambitie: Zie 29.

Opgave: Zie 29.

Proces: Zie 29.

Planning: In de Hinthamerdriehoek wordt de eerste fase spelregels in Q4 2024 ingevoerd. Na invoering in de historische Binnenstad en vaststelling van de gebied specifieke spelregels (per deelgebied) vindt opeenvolgend de invoering van spelregels plaats. Doelstelling is om de eerste fase spelregels uiterlijk eind 2026 te hebben ingevoerd. In de periode 2027-2030 vindt de uitrol van de tweede fase spelregels plaats.

Thema - Parkeren

31. Visie auto parkeren (brede)binnenstad

Ambitie: De op te stellen visie voor auto (en fiets) parkeren staat ten dienste van de realisatie van een bereikbare binnenstad en kwaliteitsslagen in de openbare ruimte, het weerbaarder maken van de stad tegen klimaatverandering en haar tegelijkertijd voor iedereen bereikbaar te houden. Het uitvoeringsbeleid op het gebied van parkeren (regulering, tarifiering, stimulering) is een belangrijk sturingselement om deze ambities te realiseren.

Opgave: Het opstellen van een actuele maar ook toekomstgerichte parkeerbalans voor de hele brede binnenstad (uitgaande van de gemeente brede aanpak). Uitwerken van de parkeerstrategie (qua aantallen plaatsen, locaties en prijs) zoals verwoord in de verkeerstudie brede binnenstad (Goudappel Coffeng, mei 2024) waarbij – in lijn met het bestuursakkoord – ingezet wordt op het ‘omkatten’ van de huidige bezoekersgarages in het hart van de historische binnenstad en het uitbreiden en innoveren van Park+Walk, Park+Bike en Park +Ride voorzieningen. Een uitvoerbaarheidstoets is onderdeel van deze parkeerstrategie. Hieruit volgt een op te stellen uitvoerings- en investeringsprogramma.

Proces: Het is evident dat het opstellen van een parkeervisie een met elkaar samenhangende, cross-sectorale en grensoverschrijdende opgave betreft. Uitwerking daarvan maakt daarom ook onderdeel uit van de geplande ontwikkeling van een lange termijn mobiliteitsprogramma voor de gehele stad (Mobiliteitsvisie 's-Hertogenbosch 2040) en de regio (RMP/MMMP). Daarnaast hangt zij nauw samen met de nieuwe leidraad voor de openbare ruimte van de brede binnenstad. Naast de stakeholders met wie we al veelvuldig in gesprek zijn, worden ook de huidige exploitanten van parkeergarages, partners in de regio en de provincie vroegtijdig geconsulteerd.

Planning: Start: september 2024. Geplande oplevering: 3e kwartaal 2025

32. Aanpassing parkeertarieven differentiatie

Ambitie: De essentie van de parkeerstrategie is dat voor de bezoeker/ werknemer in de binnenstad keuzemogelijkheden vanuit alle windrichtingen worden geboden. Hiertoe liggen er een aantal ringen rond de brede binnenstad die het autoverkeer opvangen. Bij elke ring is er een heldere keuze. Zo is parkeren in de buitenste ring het goedkoopst en loopt het tarief op naarmate dichterbij het kernwinkelgebied wordt geparkeerd.

Opgave: Met het systeem van parkeerregulering en het instrument parkeertarief houden we de stad bereikbaar en leefbaar en zorgen we voor ‘de juiste parkeerder op de juiste plaats’. Parkeertarief is een belangrijk sturingsinstrument. Hiermee stimuleren we de duurzame vormen van vervoer (lopen, fiets en openbaar vervoer) en faciliteren we langparkeren aan de rand van de stad in onze transferia. Voor bezoekers die met de auto doorrijden naar de binnenstad zorgen we dat parkeren in de parkeergarages aantrekkelijker is dan op straat.

Proces: Lopend. De beleidsuitgangspunten zijn reeds leidend in de huidige samenstelling van onze parkeertarieven. Met de nieuwe parkeerstrategie (31) gaan we dit sturingsmiddel verder uitbouwen en nog beter inzetten.

Planning: de parkeertarieven worden jaarlijks vastgesteld in de verordening parkeerbelasting (parkeren openbare ruimte) en het besluit privaatrechtelijke parkeertarieven (achter de slagboom).

33. Uitwerking visie Transferia/Hubs

Ambitie: Parkeren op afstand is een van de sterke punten in de parkeerstructuur van 's-Hertogenbosch. De drie transferia vangen veel autoverkeer voor het centrum af, zowel bezoekers als werknemers. Juist bij een verdere groei van de stad met meer inwoners wordt het belangrijker te zorgen dat niet iedereen met zijn/haar auto tot in de binnenstad rijdt, maar dat juist alternatieven worden aangeboden die inspelen op de behoefte van de bewoners, bezoekers en werknemers. Via de transferia kunnen mensen op een duurzame

manier de binnenstad bereiken. Door aan de rand van de stad over te stappen op duurzame vormen van mobiliteit komen er minder auto's de stad in waardoor er minder ruimte nodig is voor parkeren langs de straat, wat leidt tot meer ruimte voor verblijven, ontmoeten groen, water, etc.

Opgave: Een meerjaren uitvoerings- en investeringsprogramma voor transferia en hubs dat gebaseerd is op en invulling geeft aan de parkeerstrategie (31).

Proces: Na het vaststellen van de visie en kaders (31) volgt de vertaling naar tactisch en operationeel beleid.

Planning: De uitwerking vindt plaats na de bestuurlijke vaststelling van de nieuwe parkeerstrategie (31).

34. Stimuleren gebruik parkeergarages buiten BR

Ambitie: De parkeervoorzieningen buiten de binnenstadsring zijn belangrijke bronpunten voor bezoekers die doorrijden naar de binnenstad. Binnen de filosofie van de verkeersstudie zijn dit de zogenaamde Park+Walk voorzieningen.

Opgave: De Park + Walk locaties zijn St Jan, Majweg en nieuwe parkeerclusters in het Innovatiekwartier en de Bossche Stadsdelta. Vanaf deze locaties worden aantrekkelijke looproutes van en naar de binnenstad geboden. Ook zal op termijn op elk van deze locaties deelmobiliteit worden aangeboden, zodat ze als mobiliteitshub gaan functioneren.

Proces: Na het vaststellen van de visie en kaders (31) volgt de vertaling naar tactisch en operationeel beleid.

Planning: De uitwerking vindt plaats na de bestuurlijke vaststelling van de nieuwe parkeerstrategie (31).

35. Vergunning bewonersparkeren garages

Ambitie: Met minder geparkeerde auto's van bewoners in de openbare ruimte ontstaat meer ruimte voor verblijven, ontmoeten groen, water, etc.

Opgave: De parkeervergunninghouders in de binnenstad worden verleid om een abonnement in een parkeergarage af te nemen. Hiervoor hebben we het prijsverschil tussen straatvergunningen binnenstad en garage-abonnementen voor bewoners de afgelopen jaren stap voor stap kleiner gemaakt. Binnen de kaders van Wet Markt en Overheid kijken we de komende periode naar de (on)mogelijkheden om de bewonersabonnementen in parkeergarages financieel aantrekkelijker te maken dan straatvergunningen. Daarbij blijft van belang dat het aantal parkeerplaatsen voor bezoekers voldoende beschikbaar blijft, totdat er, conform het bestuursakkoord, een alternatief is gevonden voor het bezoekersparkeren.

Proces: Lopend.

Planning: de parkeertarieven worden jaarlijks vastgesteld in de verordening parkeerbelasting (parkeren openbare ruimte) en het besluit privaatrechtelijke parkeertarieven (achter de slagboom).

36. Parkeeroplossing Bloemenkamp/Arena

Ambitie: Een parkeeroplossing die aansluit bij het nieuwe woningbouwplan voor de Bloemenkamp en inspeelt op de wens om de Arena-garage te ontsluiten vanaf de Zuid-Willemsvaart.

Opgave: Een goede verkeersoplossing van het parkeren meenemen bij de gebiedsontwikkeling.

Proces: Lopend.

Planning: zie [RIB Start ontwikkeling Bloemenkampkwartier](#) (maart 2023).

37. Transformatie St. Josephstraat naar bewonerspark

Ambitie: De garages binnen de binnenstadsring zijn op termijn alleen beschikbaar voor bewoners.

Opgave: Het opstellen van een parkeerbalans voor de brede binnenstad waarbij – in lijn met het bestuursakkoord – ingezet wordt op het ‘omkatten’ van de huidige bezoekersgarages in het hart van de historische binnenstad en het uitbreiden en innoveren van Park+Walk, Park+Bike en Park+Ride voorzieningen.

Proces: Deze omvorming zal pas na de bestuursperiode 2022-2026 plaatsvinden, zodra er duidelijkheid is over alternatieve parkeerlocaties voor bezoekers.

Planning: De uitwerking vindt plaats na de bestuurlijke vaststelling van de nieuwe parkeerstrategie (31).

38. Transformatie Wolvenhoek naar bewoners parkeren

Ambitie: De garages binnen de binnenstadsring zijn op termijn alleen beschikbaar voor bewoners.

Opgave: Het opstellen van een parkeerbalans voor de brede binnenstad waarbij – in lijn met het bestuursakkoord – ingezet wordt op het ‘omkatten’ van de huidige bezoekersgarages in het hart van de historische binnenstad en het uitbreiden en innoveren van Park+Walk, Park+Bike en Park+Ride voorzieningen.

Proces: Deze omvorming zal pas na de bestuursperiode 2022-2026 plaatsvinden, zodra er duidelijkheid is over alternatieve parkeerlocaties voor bezoekers.

Planning: De uitwerking vindt plaats na de bestuurlijke vaststelling van de nieuwe parkeerstrategie (31).

39. Hub Citadelpoort

Ambitie: Het realiseren van een nieuwe parkeerhub in de Citadelpoort die deels de opheffing van de Tolburg-garage vervangt.

Opgave: Deze parkeerhub past in een parkeerstrategie voor de stad en wordt meegenomen in de integrale gebiedsontwikkeling van de Citadelpoort.

Proces: Lopend.

Planning: RIB verwacht Q3-2024.

40. Hub Innovatiekwartier

Ambitie: Het realiseren van een nieuwe parkeerhub in het Innovatiekwartier voor zowel het Innovatiekwartier als de Bossche Stadsdelta.

Opgave: Deze parkeerhub past in een parkeerstrategie voor de stad en wordt meegenomen in de integrale gebiedsontwikkeling van het Innovatiekwartier.

Proces: lopend.

Planning: RIB verwacht Q3-2024.

41. Kleine aanpassingen P t.b.v. groen/speel/fiets

Ambitie: We willen in de historische binnenstad meer ruimte voor groen en verblijven.

Opgave: In de binnenstad is sprake van beperkte beschikbare ruimte voor de wenselijke toename van groen en betere verblijfsruimte. Ruimte die kan worden gevonden door de omvang van het parkeren op maaiveld gefaseerd terug te brengen. Wij hebben afgelopen jaar circa 30 boombakken geplaatst op locaties waar het een bijdrage heeft aan de verbetering van de ruimtelijke kwaliteit, verkeersveiligheid (Sint Josephstraat) en vergroeningsopgave. In de Hinthamerstraat zijn op initiatief en in overleg met wijkraad BLB bijvoorbeeld 5 boombakken geplaatst waarvan 2 in een parkeervak. Met Bosch Partners onderzoeken we nu een vergelijkbare inzet voor de Vughterstraat.

Proces: Gelet op de beperkt beschikbare ruimte is sprake van een continu maatwerkproces. Afhankelijk van de ervaringen en meeliftkansen zoeken we naar verdere uitbreiding.

Planning: In Q2/3 verwachten we zicht te hebben op de haalbaarheid van uitbreiding in de Vughterstraat.

Thema - Gedragsaanpak

42. Stimuleringsactie (goed) gebruik deelmobiliteit (Lekker Onderweg)

Ambitie: Deelmobiliteit als integraal en volwaardig onderdeel in het totale mobiliteitssysteem van 's-Hertogenbosch en voor iedere Bosschenaar een volwaardige duurzame optie.

Opgave: We willen dat mensen vaker kiezen voor deelmobiliteit als alternatief voor een korte rit.

Proces: Sinds vorig jaar juni zijn er vier partijen gestart met aanbod van deelscooters en deelfietsen. Inmiddels zijn drie partijen actief in onze gemeente. Het vinden van de juiste balans tussen stimuleren van het gebruik en reguleren en zorgen voor juist gebruik is en blijft een uitdaging.

Planning: Onder de vlag van Lekker Onderweg communiceren en stimuleren we het juiste gebruik van deelvervoer. Er staan voor nu nog geen concrete actiemomenten ingepland.

43. Stimuleringsactie om minder (vaak) pakketten (aan huis)/bedrijf te laten bezorgen

Ambitie: Om te zorgen dat iedereen fijn kan wonen, leven en werken in de binnenstad, gaan we voor schone bevoorrading. Dus zonder uitstoot en met minimale geluidsoverlast. Ook willen we zo min mogelijk hinder van vrachtwagens en bestelbussen in de openbare ruimte. Inwoners hebben hier zelf een belangrijke rol in.

Opgave: Inwoners laten zien welke invloed ze zelf hebben op het verminderen van bestelbusjes en koeriersdiensten.

Proces: Onder de vlag van Lekker Onderweg is de campagne 'bewust bestellen' opgesteld. Deze campagne richt zich op bewoners in de binnenstad en geeft tips hoe inwoners hier zelf een bijdrage aan kunnen leveren.

Planning: De campagne is jaarlijks te zien in de periode rondom sinterklaas en kerst. Gekeken wordt of er ook op andere momenten acties plaats kunnen vinden.

44. Onderzoek hardrijders en Stimuleringsactie minder hard rijden en rondjes rijden

Ambitie: We vinden het belangrijk dat onze stad goed bereikbaar is en dat iedereen snel, betrouwbaar en veilig van A naar B kan.

Opgave: Inwoners bewust maken van hun eigen rol in het kader van verkeersveiligheid.

Proces: Om een gedragsinterventie in te zetten om asociaal rijgedrag te verminderen is het belangrijk om eerst te onderzoeken wie de overlast veroorzaken. Pas als dat duidelijk is en bekend is welke factoren een rol hierbij spelen kan de interventie bedacht en uitgevoerd worden.

Planning: Op dit moment verkennen we de mogelijkheden voor onderzoek en interventie bij een extern bureau.

45. Stimuleringsactie gericht op bezorgfietsen -en diensten

Ambitie: We vinden het belangrijk dat iedereen zich veilig van A naar B kan verplaatsen. Dit geldt ook voor de fietskoeriers en andere koeriersdiensten.

Opgave: Bezorgdiensten en fietskoeriers bewust maken van hun eigen rol in het verkeer.

Proces: We onderzoeken mogelijkheden om dit bewustzijn onder de aandacht te brengen bij de hierboven genoemde doelgroepen waarbij de keuze voor landelijke bezorgdiensten of juist lokaalgericht nog open staat.

Planning: Er staan hiervoor nog geen concrete acties gepland.

46. Stimuleringsactie gericht op gebruik fiets (/OV)

Ambitie: Om onze stad bereikbaar te houden, zetten we in op slimme en duurzame mobiliteit. De fiets neemt hier een belangrijke rol in.

Opgave: Het gebruik van de fiets is voor iedereen een schoon vervoersmiddel dat ook bijdraagt aan de eigen gezondheid.

Proces: Onder de vlag van Lekker Onderweg stimuleren we inwoners om de fiets te pakken voor korte ritjes, zoals het doen van boodschappen, het gaan naar de sportschool of het naar school brengen van kinderen.

Planning: Door het jaar heen zetten we waar mogelijk de Lekker Onderweg fietsstimuleringscampagne in om inwoners bewust te maken van de keuze die ze hebben.