



# **Uitwerkingsplan Koersnota Hoofdinfrastructuur 's-Hertogenbosch**

Maart 2009



## **Inhoudsopgave**

1. Inleiding
2. De opgave
3. Plan van aanpak
4. Uitwerking conform de Ladder van Verdaas
5. Uitwerking Doorstroommassenmodel
6. Bereikbaarheidsprogramma



## 1. Inleiding

Op 21 mei 2008 heeft de gemeenteraad in de vorm van een aantal moties ter bevordering van de bereikbaarheid van stad, wijken en regio de volgende ambities en wensen uitgesproken:

1. reductie van het aandeel van de auto in de modal split (vervoermiddelkeuze) met 10%, te bereiken in 2015. Dat betekent onder andere een te realiseren groei van het aandeel fiets van 33 naar 44% in de stad en van het openbaar vervoer van 4 naar 6% (beide intern de stad);
2. het "doorstroommassenmodel" uit de Ontwerp Koersnota hoofdinfrastructuur 's-Hertogenbosch te hanteren als basis voor verdere uitwerking;
3. het aanvullend op dit model laten functioneren van een autoluwe binnenstadsring;
4. het voorkomen van barrièrewerking van de doorstroommassen door aanleg van ongelijkvloerse kruisingen met het fietsverkeer op maaiveldniveau;
5. het ten aanzien van parkeren inzetten op een autoluwe binnenstad ten gunste van een aanzienlijke "uitbouw" van transferia en het uitbreiden en gratis maken van bewaakte stallingen;
6. het hanteren van het uitgangspunt "compacte stad" in de ruimtelijke ordening ter beperking van de behoefte aan automobilititeit;
7. het ontvlechten van hoofdstructuur voor de fiets en openbaar vervoer met de auto door het zoveel mogelijk opheffen van barrière werking en het bieden van ruimte aan innovatieve concepten voor individueel persoonlijk vervoer;
8. het ontwikkelen van een breed netwerk van vrije busbanen;
9. het monitoren van de voortgang ten aanzien van het waarmaken van de ambities.

Ten aanzien van 4 en 8 is er een kleine nuancering aangebracht.

Ad.4: Het ondersteunen van de wens om te komen tot ongelijkvloerse kruisingen tussen doorstroommassen en hoofdstructuren van de fiets zonder de garantie dat dit voor de fiets op maaiveldniveau gebeurt. Per situatie zullen de mogelijkheden bekeken worden.

Ad.8: Daar waar de doorstroming van het openbaar vervoer in het gedrang komt als gevolg van autoverkeer (niet de doorstroommassen) zullen maatregelen ten faveure van het openbaar vervoer genomen worden. De vorm waarin dit gebeurt zal afhankelijk zijn van de ruimtelijke mogelijkheden.

In dit uitwerkingsplan komen achtereenvolgens de volgende zaken aan de orde:

Hoofdstuk 2: De opgave.

Hoofdstuk 3: De aanpak, waarbij aandacht voor de wijze van uitwerking en de planning.

Hoofdstuk 4: De uitwerking conform de Ladder van Verdaas.

Hoofdstuk 5: De uitwerking van het Doorstroommassenmodel.

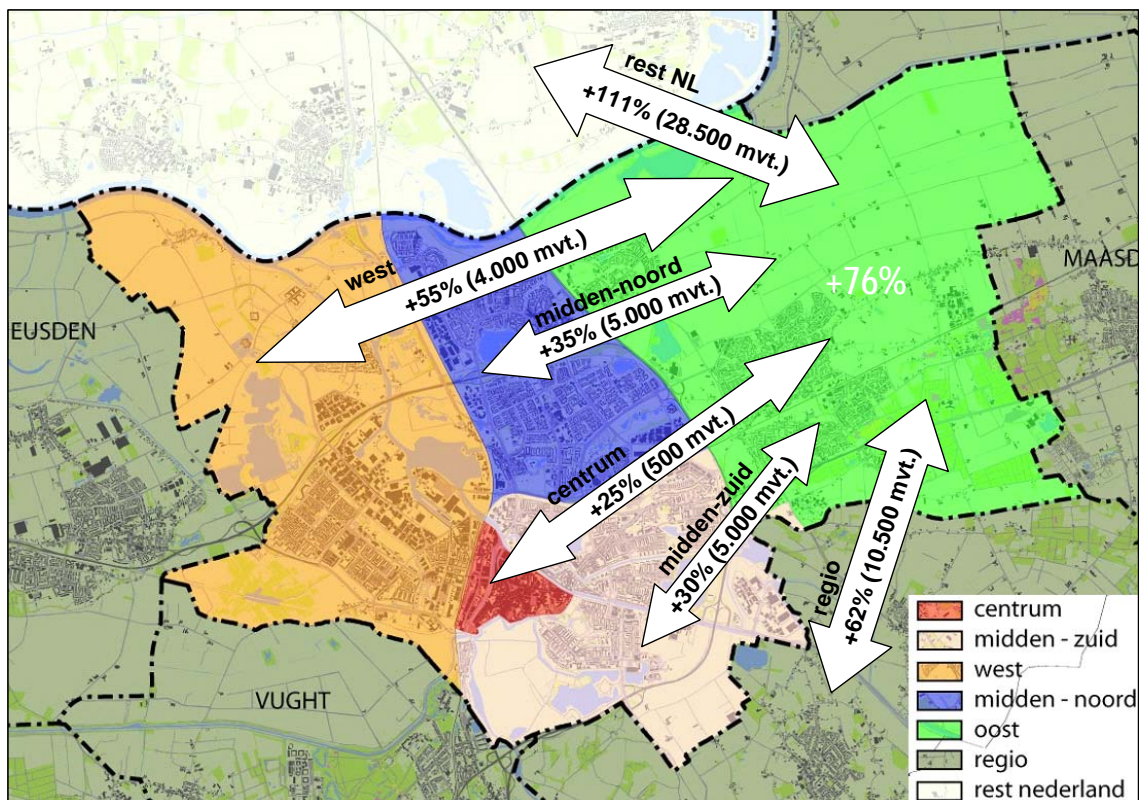
Hoofdstuk 6: Het bereikbaarheidsprogramma van de Koersnota.



## 2. De opgave

### Toelichting

Uit de analyses van 2007 blijkt (uitwerking Ontwerp Koersnota, mei 2007) dat als gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen en de autonome groei van het autoverkeer de bereikbaarheid van 's-Hertogenbosch de komende jaren fors onder druk komt te staan. De aansluitingen op de A2 en de A59 hebben hun grenzen bereikt en de belangrijkste corridors in de stad kunnen het verkeer niet of nauwelijks verwerken. Het stedelijke verkeer neemt met 20% toe en het verkeer van en naar de stad met 50%. Een uitschieter is de groei van 72% van het verkeer van en naar de oostzijde van de stad. Een belangrijk deel van de groei komt voor rekening van de externe pendel met een omvang van 50.000 verplaatsingen per etmaal.



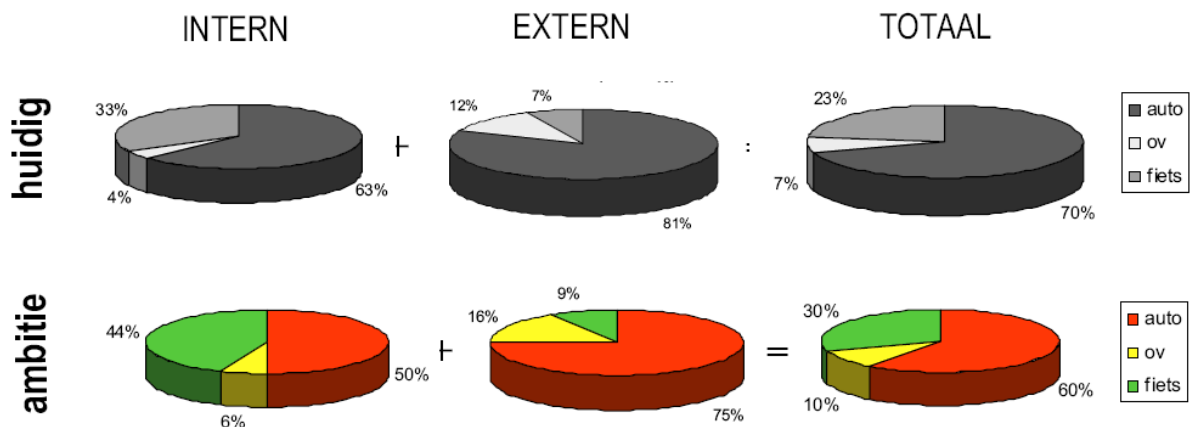
Zonder "ingrepen" blijft het autogebruik in de stad op 70% (aandeel) staan en blijft 50-70% van het verkeer op de binnenstadsring en in de belangrijkste verstedelijkingszones doorgaand van aard. Daarnaast treden er negatieve economische effecten op in de binnenstad als er geen verbetering komt in de bereikbaarheid van de binnenstad (rapportage "Economische effecten van verkeersmaatregelen in en rond de Bossche Binnenstad").

### Noodzakelijke koerswijziging

In de Ontwerp Koersnota "Hoofdinfrastructuur 's-Hertogenbosch" wordt een doorstroommassenmodel voor de autoinfrastructuur gepresenteerd, die het mogelijk maakt in samenhang met andere beleidsterreinen, zoals stedenbouw, milieu en economie, te komen tot een bereikbare en leefbare (binnen)stad.

Daarnaast wordt op basis van de zogenaamde ladder van Verdaas naar een omslag in het autogebruik toegewerkt: In 2015 is het aandeel van de autoverplaatsingen in de stad verminderd met 10% (van 70 naar 60) en omgezet naar verplaatsingen per fiets en openbaar vervoer. Het gaat daarbij in absolute zin om 15,8 miljoen autoritten per jaar. Afgezet tegen andere steden is dit een forse ambitie (zie rapportage Ontwerp Koersnota Hoofdinfrastructuur 's-Hertogenbosch, Achtergrondrapport : "Uitwerking motie sectorenmodel" van april 2008).

In onderstaande figuur 1 is een onderscheid gemaakt in interne (binnen de stad) en externe ritten (van en naar de stad).



Figuur 1: vertaling van de ambities

### Vertaling van de ambitie middels de ladder van Verdaas

De inspanningen uit het verleden ten aanzien van fiets en openbaar vervoer hebben er vooral toe bij gedragen dat het bestaande aandeel in de vervoermiddelkeuze kon worden gehandhaafd. Echter, een trendbreuk in de vervoermiddelkeuze vraagt om een intensivering van beleid op dit punt, waarbij maximale inzet op de verschillende beleidsterreinen noodzakelijk is. Leidraad hiervoor vormt de zogenoemde "Ladder van Verdaas". Deze systematiek is ook toegepast in de regionale netwerkanalyses en is gericht op het minimaliseren van de bouwopgave voor het autoverkeer door eerst in te zetten op gedragsbeïnvloeding alvorens te gaan bouwen. De ladder kent zeven sporten, die staan voor verschillende beleidsterreinen.

Juist door maximale inzet op elk van de beleidsterreinen ontstaat synergie, die noodzakelijk is om de trendbreuk te bewerken.

De verschillende sporten hangen alle nauw samen en vormen in totaal het maatregelenpakket waarmee de ambitie in de vervoermiddelkeuze kan worden gerealiseerd.



## **“Bossche ladder van Verdaas”**

1. Ruimtelijke ordening

2. Beprijzen/ parkeerbeleid

3. Fiets/OV/ Transferia

4. Mobiliteitsmanagement

5. Benutting bestaande  
infrastructuur

6. Reconstructie bestaande  
infra

7. Bouwen nieuwe infra

Naast ruimtelijke ordening, beprijzen/parkeerbeleid, mobiliteitsmanagement en benutting van bestaande infrastructuur wordt ingezet op het intensiveren van het openbaar vervoer, het stimuleren van (het gebruik van) de fiets en het verder uitbouwen van het succes van het transferiumconcept. Reconstructie van bestaande infrastructuur en het bouwen van nieuwe infrastructuur blijft de komende jaren echter noodzakelijk om de vervoersvraag te kunnen faciliteren.

De Quick Scan Doorstroommassen, uitgevoerd door Arcadis geeft een globaal beeld van de maatregelen die er op de doorstroommassen genomen moeten worden (reconstructie en nieuw). Het doorstroommassenmodel bundelt het autoverkeer waardoor er (eigen) ruimte ontstaat voor de contramal, namelijk ruimte voor de fiets en het openbaar vervoer.



### 3. Plan van aanpak

#### **Uitwerking in thema's en gebiedsgerichte onderdelen**

De ambitie van de Ontwerp Koersnota is vertaald naar thema's en gebiedgerichte onderdelen.

De thema's zijn gebaseerd op de Ladder van Verdaas en richten zich onder andere op de beleidsthema's fiets, openbaar vervoer, transferia, beprijzing, benutting, reconstructie en aanleg van infrastructuur.

De gebiedsgerichte onderdelen vormen de complexere ruimtelijke thema's, zoals oost-west Rosmalen-Stad, de oostelijke omleiding Rosmalen en Autoluwe Binnenstad. Zij hebben een directe relatie met ruimtelijke ontwikkelingen in de stad.

#### **Planning**

De uitwerking van de Koersnota vraagt tijd. Bepalend voor de hoeveelheid tijd is enerzijds de beschikbare ambtelijke capaciteit en anderzijds de mate van uitbesteding. Daar waar mogelijk wordt uitgegaan van maximale uitbesteding.

Ook de volgtijdelijkheid van projecten en wat de stad aankan (je kunt niet alles tegelijkertijd) speelt een rol bij de aanpak.

Bovenstaande is bepalend geweest voor de planning van uitwerkingsactiviteiten. Op basis van de moties van de raad is een prioritering gemaakt van de werkzaamheden. De thema's die in 2009 uitgewerkt worden, zijn (nadere toelichting in hoofdstuk 4):

- **Fiets:** Uitwerking Fietsambitie, in maart 2009 vastgesteld door het college van B&W en ter informatie aangeboden aan de Gemeenteraad in de vorm van een raadsinformatiebrief;
- **Transferia:** Doorontwikkelplan Transferia, gereed 2<sup>e</sup> kwartaal 2009, vormt mede de basis voor het project "Autoluwe binnenstad";
- **Parkeren:** beschrijving van de huidige parkeersituatie en toekomstverkenning. Inhoudelijk is het werk in het 2<sup>e</sup> kwartaal 2009 gereed. De resultaten worden gebruikt in het traject "Autoluw", onderdeel parkeren;
- **Openbaar Vervoer:** Integraal OV-plan, gereed 3<sup>e</sup> kwartaal 2009
- **Benutting/DVM:** Plan ter verbetering van de benutting van het huidige en toekomstige autonetwerk op basis van dynamisch en operationeel verkeersmanagement, gereed 3<sup>e</sup> kwartaal 2009.
- **Monitoring:** Monitor verkeer en vervoer 2009 als 0-meting van de Koersnota Hoofdinfrastructuur, gereed 2<sup>e</sup> kwartaal 2009.
- **Autoluwe Binnenstad:** Dit onderwerp richt zich op het meer autoluw maken van de binnenstad door het bezoekersparkeren zoveel mogelijk te verschuiven naar de rand van de binnenstad en naar transferia.

De voorbereidingen op het gebied van parkeren zijn in de loop van 2008 opgepakt (thematische aanpak). In november 2008 heeft er een zeer uitgebreid parkeeronderzoek plaatsgevonden. Dat onderzoek geeft een beeld van de bestaande parkeersituatie in en rond de binnenstad en maakt het mogelijk middels koppeling aan de sociaal economische inhoud (inwoners en arbeidsplaatsen) inzicht te krijgen in de parkeerbalans van nu en voor een aantal toekomstscenario's. Medio 2009 zijn alle resultaten bekend. Over de rapportage zult u worden geïnformeerd.

Samen met de rapportage "Doorontwikkeling Transferia" (gereed medio 2009) en de rapportage over "Economische effecten van verkeersmaatregelen in en rond de Bossche Binnenstad" van september 2007 geeft ons de gelegenheid in de tweede helft van 2009 met een voorstel in uw richting te komen over de "Autoluwe Binnenstad". In dat voorstel wordt nadrukkelijk ook de exploitatie meegenomen.

De gebiedsgerichte onderdelen, die met uitzondering van "Autoluwe Binnenstad" (onderdeel parkeren) eerst in 2010 worden opgepakt, zijn:

- **Oost-West Rosmalen-Stad:** Bij alle discussies over de koersnota "Hoofdinfrastructuur 's-Hertogenbosch" is de problematiek van de oost-west verbinding Rosmalen-Stad nadrukkelijk aan de orde geweest. De vraag ligt voor op welke wijze de (toekomstige) bereikbaarheid tussen Rosmalen en de stad blijvend gegarandeerd kan worden voor openbaar vervoer, fiets en auto. Van belang daarbij is ook de aansluiting op het rijksnet (A2 en A59).
- **Verkeerscirculatie Binnenstadsring:** De studie voor het meer autoluw maken van de binnenstadsring (circulatie) wordt om de eerder gemelde beperkte ambtelijke capaciteit eerst in 2010 opgepakt en aan het eind van 2010 afgerond.
- **Oostelijke omleiding Rosmalen:** Het is nog onduidelijk wanneer een start gemaakt kan worden met onderzoek naar de benodigde infrastructuur aan de oostzijde van de stad. Dat heeft te maken met de discussie die op dit moment op (boven)locale schaal gevoerd wordt over de wijze waarop de stad (herijking ruimtelijke structuurvisie, vaststelling eind 2009), in samenhang met de regio, zich de komende decennia gaat ontwikkelen (wonen, werken). In het kader van die discussie zal meer duidelijkheid ontstaan over de toekomstige infrastructuur aan de oostzijde van de stad.

Ten overvloede is in onderstaande een overzicht gegeven van de planning van genoemde activiteiten.

Trede Verdaas	Thema's	(deel)Product	Planning producten				
			2009				2010
			1	2	3	4	
<b>Thematische verdieping</b>							
<b>1. Ruimtelijke ordening</b>	Ontwikkelingen	Bijdrage (verkeer en vervoer)	Geen product				
<b>2. Beprijzen</b>	Parkeerbeleid	Analyse bestaande situatie Verkennen toekomstige: - scenario's - ontwikkelingen		x			
	Fiets & OV	Gratis stallen fietsen	x				
		Goedkoper openbaar vervoer (is per 1-1-2009 ingevoerd)	x				
<b>3. Fiets/ OV / Transferia</b>	Fiets	Uitwerking fietsambitie	x				
	OV-beleid	Uitwerkingsplan OV			x		
		Uitwerkingsplan doorstroming			x		
	Transferiabeleid	Doorontwikkelplan transferia		x			
<b>4. Mobiliteitsmanagement</b>	Eigen bijdrage	-	Geen product				
	Wegwijs A2	-	Geen product				
<b>5. Benutting infrastructuur</b>	DVM-beleid	Benutting/DVM plan			x		
<b>6 &amp; 7 Reconstructie infra Aanleg nieuwe infra</b>	Uitwerking Doorstroommassen	Quick Scan doorstroommassenmodel	x				
	Monitoring	Monitoringsrapportage: 0-meting				x	
<b>Gebiedsgerichte aanpak</b>							
<b>Ladder van Verdaas (trede 1 t/m 7)</b>	Binnenstad	Circulatie binnenstadsring					x
		Parkeren				x	
	Oost-West	Multimodale studie					x
	Oostelijk Rosmalen	Omlleiding	Nut en noodzaak / relatie RSV				

De grijze cellen geven de looptijd van de verschillende uitwerkingen/producten aan. De x-jes geven het gereed komen van het product aan. Het bestuurlijke traject volgt daarna nog.

## **Proces**

Het tot medio 2008 gevolgde traject van “Ontwerp Koersnota hoofdinfrastructuur 's-Hertogenbosch” en de “Uitwerking motie sectorenmodel” van april 2008 heeft op een interactieve manier plaatsgevonden. Daarbij is gekozen voor dialoogtafels als vorm. De mate van betrokkenheid is groot geweest en heeft mede bijgedragen aan het resultaat.

De gemeenteraad heeft mede daarom nogmaals aangegeven dat ook het uitwerkingstraject in goed overleg met “extern betrokkenen” plaats moet vinden.

Dat zal op een meer projectmatige manier gebeuren. Zo is het rapport “Lekker Fietsen” van maart 2009 in nauw overleg met een aantal externe partijen (ENFB, wijkraden en bedrijfsleven) tot stand gekomen.

Hieronder volgt een opsomming van de partijen die bij de verdere uitwerking betrokken zullen worden:

- Fietsambitie: ENFB, wijkraden, bedrijfsleven
- Openbaar vervoer: Provincie, Arriva, wijkraden, bedrijfsleven, reizigersoverleg
- Mobiliteitsmanagement: Bedrijfsleven, Rijk en Provincie
- Autoluwe Binnenstad: Bewoners en Bedrijfsleven
- Oost-West Rosmalen-Stad: Vertegenwoordiging wijkraden Rosmalen, Rijk en Provincie
- Oostelijke omleiding: Wijkraden Rosmalen, buurgemeenten, Provincie

#### **4. Uitwerking conform de Ladder van Verdaas**

Conform de afspraken omtrent de uitwerking van de koersnota is ingestoken op een aanpak volgens de “**Ladder van Verdaas**”.

Dat betekent dat voor de bereikbaarheid en leefbaarheid van de stad de 7 treden alleen in samenhang tot resultaat kunnen leiden. Juist door maximale inzet op elk van de beleidsvelden ontstaat synergie, die noodzakelijk is om de trendbreuk in de vervoermiddelenkeuze te bereiken. In beknopte vorm betekent dat het volgende voor de 7 tredes:

##### **Trede 1: R(uimtelijke) O(rdening).**

Op dit moment vindt herijking van de RSV (ruimtelijke structuurvisie) plaats. In de RSV vormt de doelstelling “Compacte stad” een belangrijk onderdeel. Arbeidsintensieve en bezoekersintensieve functies worden daarbij zoveel als mogelijk op knooppunten van vervoer geprojecteerd. In algemeenschap luidt de opgave om nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen optimaal te vervlechten met de verkeer- en vervoernetwerken van de stad om daarmee de vervoermiddelkeuze positief te beïnvloeden.

Eind 2009 zal de geactualiseerde RSV aan de raad worden voorgelegd. Mooie voorbeelden van (toekomstige) ontwikkelingen die het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer bevorderen, zijn het Paleiskwartier, Willemspoort, Kop van 't Zand en Avenue2.

*Besluitvorming in de gemeenteraad hierover vindt plaats in het kader van de herijking van de RSV*

##### **Trede 2: Prijsbeleid**

Met prijsbeleid kan mede gestuurd worden op doelgroepen (wonen, werken en bezoeken) waar het de keuze van vervoermiddel betreft (auto, openbaar vervoer en fiets). De basis voor prijsbeleid in de binnenstad vormt het parkeren van de auto en het gratis en bewaakt stallen van de fiets. Goedkoper openbaar vervoer heeft eveneens een positief effect op zowel de lokale als regionale schaal.

Voor de bereikbaarheid van de binnenstad is er op dit moment voor de auto al sprake van prijsbeleid. De hoogste tarieven worden geheven in het hart van de stad, de laagste op transferia. De ambitie is het om het aantal parkeerplaatsen ten behoeve van bezoekers in het hart van de stad de komende jaren geleidelijk te laten afnemen. Verschuiving zal plaats vinden naar de rand van de binnenstad en naar transferia. Sturing middels de tarieven en parkeerduur zal, met in acht name van de economische vitaliteit, daarbij leiden tot een optimaal gebruik van de beschikbare parkeergelegenheid, verbetering van de verblijfskwaliteit en bijdragen aan de groei van het fiets en openbaar vervoer gebruik in relatie tot de binnenstad.

Voor de fiets is al uitgesproken, dat in de binnenstad gekomen zal worden tot gratis bewaakte stallingsvoorzieningen. Dat zal gebeuren op het moment dat er ook kwantitatief voldoende aanbod aan plaatsen is. Concreet betekent dat het moment, waarop de uitbreiding van de stalling Wolvenhoek beschikbaar is (start bouw begin 2010, gereed medio 2010). Daarna volgt snel de locatie Kerkstraat. Op beide locaties bestaat de mogelijkheid om er circa 1000 stallingsplaatsen te realiseren. Op de middellange termijn volgt de voorziening in de nieuwe GZG-locatie (twee maal 500 plaatsen).

Voor het openbaar vervoer zijn de tarieven recentelijk (1-1-2009) voor onder andere de stad sterk verlaagd. De effecten van genoemde insteek worden geëvalueerd en in de monitoring (om de 2 jaar)

gerapporteerd.

Producten: wat kunt u verwachten ?		
• parkeeronderzoek	analyse bestaande situatie	2 <sup>e</sup> kwartaal 2009
• parkeerbalans	verkenning effect op parkeercapaciteit als gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen	2 <sup>e</sup> kwartaal 2009
• ontwikkelplan transferia	verkenning van toekomstige transferiacapaciteit & -locaties	2 <sup>e</sup> / 3 <sup>e</sup> kwartaal 2009
• autoluw (parkeren)	Integraal advies	4 <sup>e</sup> kwartaal 2009
Proces		
• integraal	Diverse interne en externe actoren	
Bestuurlijke terugkoppeling: wanneer mag u iets verwachten ?		
• raadsinformatiebrief	• fietsparkeren • diverse parkeeranalyses	1 <sup>e</sup> kwartaal 2009 2 <sup>e</sup> / 3 <sup>e</sup> kwartaal 2009
• raadsvoorstel	• autoluw (parkeren)	4 <sup>e</sup> kwartaal 2009

### Trede 3: Fiets, Openbaar Vervoer en Transferia

#### Fiets

Eerder is aangegeven dat 's-Hertogenbosch een forse fietsambitie heeft:

- Het aandeel fietsverkeer binnen 's-Hertogenbosch moet groeien van 33% naar 44%.
- Parallel daaraan moet het fietsverkeer van en naar 's-Hertogenbosch stijgen van 7% naar 9%.
- Het aantal autoritten binnen 's-Hertogenbosch moet met 10% afnemen.

Om deze fietsambitie waar te maken moet alles uit de kast worden gehaald. 's-Hertogenbosch moet een echte fietsstad worden! De benodigde acties en maatregelen zijn verwoord in het rapport *Lekker fietsen* van maart 2009. Dit rapport is opgesteld in nauwe samenwerking met Fietsersbond, ondernemersvereniging Hartje en de wijkraden. Voor de maatregelen zijn middelen gereserveerd in de begroting.

#### Inhoud

Voor de uitwerking van de fietsambitie wordt ingezet op vier pijlers. Deze zijn:

1. infrastructuur rijdende fiets: hoofdfietsnetwerk en binnenstadroutes;
2. infrastructuur stilstaande fiets: uitbreiding stallingvoorzieningen en gratis maken gemeentelijke bewaakte stallingen;
3. communicatie: promotie van fietsgebruik, informatie over fietsvoorzieningen, participatie in en voorlichting over fietsbeleid;
4. innovatie.

Hieronder worden per pijler de verschillende acties en maatregelen kort toegelicht.



#### Ad. 1) Infrastructuur rijdende fiets

Allereerst is het fietsnetwerk geanalyseerd. Hierbij is gebruik gemaakt van:

- het gebruik van het huidige fietsnetwerk;
- de toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen;
- de confrontatie van het fietsverkeer met drukke autoroutes.

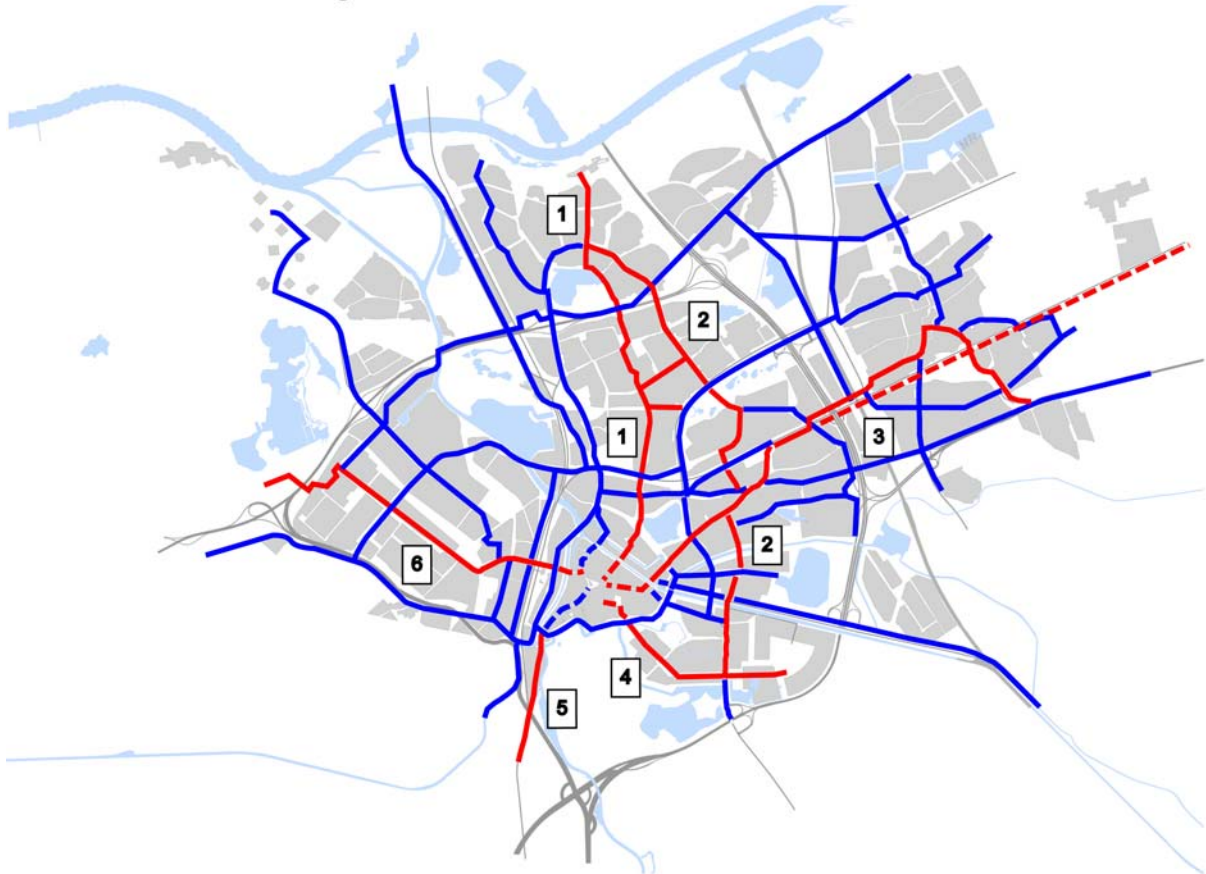
Op basis van deze analyse is een nieuw hoofdfietsnetwerk opgebouwd. Hierbij is gekozen voor zoveel mogelijk ontvlechting van parallelle en kruisende hoofdroutes voor auto en fiets. De doorstroommassen vormen de nieuwe hoofdroutes voor het autoverkeer. Op alle overige wegen wordt meer prioriteit gegeven aan het fietsverkeer en openbaar vervoer. Op de onveilige kruisingen van hoofdfietsroutes met doorstroommassen of andere drukke autoroutes wordt ingestoken op de realisatie van ongelijkvloerse kruisingen. Met als voordelen voor het fietsverkeer: prettiger, veiliger en vlotter fietsen en als voordeel voor het autoverkeer: een betere doorstroming en een betere benutting van de doorstroommassen.

Het nieuwe hoofdfietsnetwerk bestaat uit de sternetroutes en overige hoofdfietsroutes. Sternetroutes zijn de belangrijkste fietsassen. De sternetroutes bestaan uit:

1. een route vanuit Maaspoort naar de binnenstad;
2. een noord-zuid route oostelijk langs de binnenstad;
3. een route vanuit Rosmalen naar de binnenstad, aansluitend op de fietssnelweg 's-Hertogenbosch-Oss;
4. een route vanuit De Pettelaar naar de binnenstad;
5. een route vanuit Vught naar de binnenstad;
6. een route vanuit Kruiskamp naar de binnenstad.

In onderstaande figuur is het nieuwe hoofdfietsnetwerk opgenomen met in rood de sternetroutes en in blauw de overige hoofdfietsroutes. De rode stippellijn is de fietssnelweg 's-Hertogenbosch-Oss vanuit het regionaal fietsplan.

## Hoofdfietsnetwerk 's-Hertogenbosch



Het nieuwe hoofdfietsnetwerk is de basis voor het behalen van de fietsambitie. In de komende jaren ligt de nadruk op het realiseren van de sternetroutes en het realiseren van een aantal ongelijkvloerse kruisingen met doorstroommassen. Hierbij wordt zoveel mogelijk meegelift met ruimtelijke ontwikkelingen. Als aanvulling op het nieuwe hoofdfietsnetwerk wordt een volledig fietsbewegwijzeringsstelsel gerealiseerd.

### Hoe wordt omgegaan met fietsers in en door de binnenstad?

's-Hertogenbosch is de eerste grote stad in Nederland die fietsen in het voetgangersgebied in de binnenstad weer volledig toestaat. Hiermee profileert 's-Hertogenbosch zich als fietsstad. Maar er moet nog meer gebeuren. Bepaalde routes door de binnenstad zijn aangewezen als fietsroutes. Niet dat deze straten een andere vormgeving krijgen, maar vooral om de functionaliteit van deze straten als fietsroutes vast te leggen en te borgen bij verdere ruimtelijke ontwikkelingen in de binnenstad.

### Ad. 2) Infrastructuur stilstaande fiets

Het fietsgebruik wordt verder gestimuleerd door voldoende stallingplaatsen voor fietsers te realiseren. Een belangrijke maatregel hiervoor is het vastleggen van de gemeentelijke fietsparkeernormen en de handhaving hierop bij vergunningverlening. Hierdoor wordt bij alle ruimtelijke ontwikkelingen in een vroeg stadium rekening gehouden met de fiets.

Bij de belangrijkste bestemmingen worden voldoende fietsparkeervoorzieningen gerealiseerd:

- stations;
- transferia;
- winkelcentra, inclusief binnenstad;
- overige publiekaantrekkelijke voorzieningen.

Bij de transferia wordt het aantal gemeentelijke leenfietsen uitgebreid. Bij de stations Oost en Rosmalen wordt het aantal ov-fietsen uitgebreid. Ook aan de herkomstkant (bij de woning) worden voldoende stallingplaatsen gerealiseerd.

In de binnenstad wordt de totale stallingcapaciteit uitgebreid naar in totaal circa 3.500 plaatsen. In de komende periode wordt een aantal nieuwe bewaakte fietsstallingen gerealiseerd of uitgebreid: Wolvenhoek, Kerkstraat en GZG. Hierdoor bedraagt de bewaakte stallingcapaciteit in de toekomst in de binnenstad in totaal 2.500 plaatsen. In de omgeving Visstraat wordt op termijn gezocht naar een nieuwe bewaakte fietsstalling. Op die manier wordt de bewaakte stallingen maximaal over de binnenstad gespreid.

Het is noodzakelijk voor het behalen van de fietsambitie om het bewaakt stallingen gratis te maken. In andere steden is duidelijk geworden dat het fietsgebruik fors toeneemt door het invoeren van gratis bewaakt stallingen. Belangrijke neveneffecten van gratis bewaakt stallingen zijn een afname van de overlast van slecht geparkeerde fietsen in de openbare ruimte en minder vandalisme en fietsdiefstal. Gratis bewaakt stallingen draagt daarmee bij aan het behalen van de fietsambitie en aan het verbeteren van de kwaliteit van de openbare ruimte.

#### Ad. 3) Promotie, voorlichting en participatie

Om de fietsambitie waar te kunnen maken, wordt serieus werk gemaakt van de promotie van het fietsgebruik. Voor alle inwoners moet volkomen duidelijk zijn dat 's-Hertogenbosch er alles aan doet om het fietsen zo aangenaam mogelijk te maken. Tevens moet er in 's-Hertogenbosch een klimaat ontstaan dat fietsen mooi, fijn, snel, gezond, slim, *lekker* ... is. Kortom, het doel is het creëren van een echt fietsklimaat: 's-Hertogenbosch als Fietsstad. Promotie wordt dus integraal onderdeel van het fietsbeleid: een essentiële maatregel om het fietsgebruik te vergroten!

Om dit te bereiken wordt het fietsen structureel op een positieve manier onder de aandacht gebracht van de bewoners en bezoekers van de stad. Hiervoor wordt het beeldmerk *Lekker Fietsen* verder vormgegeven en wordt een promotiecampagne opgezet. Daarbij wordt ingestoken op bestaande promotieacties en wordt een fietskaart en een fietswebsite gemaakt om (potentiële) fietsers van alle Bossche fietsinformatie te voorzien.

Het is tevens belangrijk om personen en partijen te betrekken bij het fietsbeleid. Daarnaast wordt overleg gepleegd over het fietsbeleid in 's-Hertogenbosch met Fietsersbond, ondernemersvereniging Hartje en de wijkraden. Binnen mobiliteitsmanagement wordt ook met het bedrijfsleven gesproken over het stimuleren van het fietsgebruik.

In samenwerking met de Fietsersbond en de wijkraden worden in de woonwijken zogenaamde fietsscouts aangesteld. Een fietsscout heeft als beoogde taak de stand van zaken met de fietsvoorzieningen in de wijk bij te houden en knelpunten en ideeën rechtstreeks door te geven aan de gemeente. De Fietsersbond wil deze fietsscout ondersteunen met een stukje opleiding en met adviezen. Deze samenwerking tussen bewoners, Fietsersbond en gemeente is uniek in Nederland.

#### Ad. 4) Innovatie

In *Lekker Fietsen* zijn een aantal maatregelen opgenomen die uniek zijn in Nederland en ervoor zorgen dat 's-Hertogenbosch in Nederland bij de koplopers op het gebied van fietsbeleid gaat horen. Deze beleidsinnovaties zitten in:

- het ontvlechten van het hoofdfietsnetwerk met de doorstroommassen voor de auto;
- het toestaan van fietsers in het voetgangersgebied van de binnenstad;
- het realiseren van gratis bewaakt stallen;
- het realiseren van stallingplaatsen bij transferia;
- de inzet van promotie en communicatie als volwaardig beleidsinstrument;
- het toepassen van wachttijdvoorspellers voor fietsers bij verkeerslichten;
- het samen met Essent werken aan een gemeentebreed netwerk van oplaadpunten voor elektrische fietsen.

Producten: wat kunt u verwachten ?		
• Uitwerking Fietsambitie	1 <sup>ste</sup> kwartaal 2009	
Proces		
• integraal	Diverse interne en externe actoren	
Bestuurlijke terugkoppeling: wanneer mag u iets verwachten ?		
Raadsinformatiebrief	Uitwerking Fietsambitie	1 <sup>ste</sup> kwartaal 2009

#### Openbaar Vervoer

De ambitie voor het openbaar vervoer (OV) is naar verhouding het grootst: van een huidig aandeel van 4% in het extern verkeer naar een toekomstig aandeel van 6% betekent een toename van het OV-gebruik met 50%! Het zal duidelijk zijn dat er een grote inspanning nodig is om die ambitie waar te maken. Het lijkt echter wel mogelijk (rapport "Visie openbaar vervoer in de Meierij 2008-2015" van mei 2008 van bureau XTNT uit Utrecht; hierna te noemen 'OV-visie') om de ambitie te halen indien de nodige maatregelen worden genomen. Qua ambitie zitten de provincie als primair verantwoordelijke voor het OV en de gemeente op dezelfde lijn. Het OV-onderzoek leverde onder meer op dat het OV in onze stad een groot kwaliteitsprobleem heeft ten gevolge van een slechte doorstroming. Hierdoor wordt de dienstregeling onbetrouwbaar en wordt het OV onaantrekkelijk. De grote uitdaging voor het verbeteren van het OV is het structureel verbeteren van de doorstroming.

De OV-visie betreft het toekomstbeeld van het openbaar vervoer in het concessiegebied de Meierij. Deze visie is in maart 2009 vastgesteld door de concessieverlener, de provincie Noord-Brabant. De OV-visie gaat voor wat betreft de gemeente 's-Hertogenbosch uit van de zelfde ambitie als de Koersnota.

Vooraf rond de binnenstad en op de binnenstadsring is de doorstromingsproblematiek duidelijk merkbaar. In relatie tot de ambitie moet er op korte termijn besluitvorming plaatsvinden met betrekking tot:

- het *weren van autoverkeer op de flankradialen noord en west*, zodat OV op een snelle wijze de binnenstad kan bereiken. Voor de radiaal noord (van Berckelstraat) wordt in principe eerst de realisering van de Randweg en de doortrekking van de Parallelweg naar de Zandzuigerstraat afgewacht. Op korte termijn (2009) worden de effecten van een afsluiting gemeten; deze zullen bediscussieerd worden alvorens met een definitief voorstel wordt gekomen. Uitvoering van deze maatregel wordt uiterlijk 2014 voorgestaan. Voor de radiaal west (Stationstunnel) is dat mogelijk op korte termijn al aan de orde. Als gevolg van wegwerkzaamheden (aanleg rotonde Christiaan

Huygensweg / Onderwijsboulevard en groot onderhoud Christiaan Huygensweg) zal de Stationstunnel in de zomer van dit jaar worden afgesloten. Dat moment wordt aangegrepen om te onderzoeken hoe het verkeer haar weg vindt en of er een concreet voorstel kan komen om snel tot een definitieve afsluiting te komen voor particulier autoverkeer;

- het *weren van doorgaand verkeer op de binnenstadsring*, waardoor de benodigde ruimte ontstaat voor openbaar vervoer. Het openbaar vervoer (uitgezonderd pendelbussen) hoeft dan niet meer van routes door de binnenstad gebruik te maken maar kan de binnenstad bedienen vanaf de binnenstadsring. Op de ring zullen dan drie hoogwaardige binnenstadshaltes worden aangelegd, te weten (nabij) Station NS, Locatie GZG en Locatie Spinhuiswal/Zuidwal. Deze binnenstadshaltes hebben een knooppuntfunctie;
- voor het overgrote deel van de busreizigers is de loopafstand van een binnenstadhalte naar de bestemming in de binnenstad acceptabel. Voor een kleine groep echter wordt een aanvullende voorziening voorzien: *kleinschalig aanvullend en schoon OV*, dat de diverse attractiepunten in de binnenstad verbindt met de binnenstadhaltes. Besluitvorming over de binnenstadsring wordt voorzien eind 2010, begin 2011;
- met de provincie en Essent wordt overleg gevoerd om in de binnenstad vanaf eind 2009 voor 2 jaar te experimenteren met een pilot met *kleinschalig aanvullend elektrisch OV*. Daarover is intussen een convenant afgesloten tussen gemeente, provincie en Essent. In deze pilot zal het aanvullend systeem de diverse attractiepunten in de binnenstad verbinden met het centraal station;
- het Rijk heeft 3 miljoen euro beschikbaar gesteld om de concurrentiepositie van de *regionale openbaar vervoerscorridors* in de stad te optimaliseren. In 2009 zal worden nagegaan welke maatregelen hiervoor moeten worden opgepakt;

Bovenstaande opgaven zijn in de OV-visie Meierij opgenomen en worden concreet uitgewerkt in het Uitwerkingsplan OV

Producten: wat kunt u verwachten ?		
• Uitwerkingsplan OV	concrete uitwerking diverse OV-maatregelen	3 <sup>e</sup> kwartaal 2009
Proces		
• Integraal	Diverse interne en externe actoren	
Bestuurlijke terugkoppeling: wanneer mag u iets verwachten ?		
• Raadsvoorstel	• Uitwerkingsplan OV	4 <sup>e</sup> kwartaal 2009

### Transferia

De Bossche binnenstad trekt jaarlijks ca. 11,5 miljoen bezoekers. Het overgrote deel van de bezoekers komt met de auto. De historische binnenstad biedt onvoldoende mogelijkheden om dit aanbod te kunnen stallen. De binnenstad zou hierdoor overigens compleet onbereikbaar worden. Vandaar dat al jaren een actief transferiumbeleid wordt gevoerd. Momenteel zijn er circa 1.750 transferiumpaatsen, die verdeeld zijn over een drietal grote parkeerterreinen aan de rand van de stad (Vliert, Vlijmenseweg en Pettelaarpark). Ten opzichte van 2004 is het gebruik van de transferia bijna verdubbeld. In 2008 parkeerden er ruim 300.000 auto's op de transferia. Dit zijn niet alleen bezoekers aan de binnenstad. Ook het aandeel werkers uit de binnenstad dat op transferia parkeert, neemt toe. Het succes begint ook zijn tol te eisen. Op piekmomenten staan de transferia vol en zijn de transferiumbussen overvol.

Ruimtelijke ontwikkelingen in de stad bieden kansen voor verdere uitbreiding van transferia. Met de ontwikkeling van Willemspoort, het nieuwe ziekenhuis en de aanleg van de Randweg in combinatie

met een nieuwe transferium op de Deutersestraat , verbetert de doorstroming en wordt het structureel inzetbare aanbod van 600 plaatsen op piekmomenten uitgebreid tot ca. 1200 parkeerplaatsen door medegebruik van de langparkeergarage van het ziekenhuis. Andere in de ontwerp koersnota genoemde locaties zijn:

- Omgeving Meerendonk: mogelijkheden voor een transferium in de nabijheid van een aansluiting op de A2;
- Omgeving Ertveld: mogelijkheden voor een transferium in de nabijheid van de nieuwe knoop Parallelweg-Zandzuigerstraat

Momenteel wordt in relatie tot de autoluwe binnenstad onderzocht welke mogelijkheden er zijn om het transferiumaanbod uit te kunnen breiden. Het doorontwikkelplan Transferia moet inzicht verschaffen in waar, voor wie en onder welke condities er transferia ontwikkeld kunnen worden. Daarnaast is het voor de korte termijn van belang om te weten op welke punten onze bestaande transferia verbeterd kunnen worden. Het gaat om kwaliteitsmaatregelen zoals een uitgebreider aanbod van diensten (meer fietsenstallingen, ruimer aanbod van natransport etc.) een hogere vervoersprestatie (ruimere openstelling in combinatie met gerichte frequentieverhoging van de pendeldiensten etc.) en het verbreden van de doelgroepen (communiceren onder werkers en bewoners van de binnenstad etc.).

Het doel van het doorontwikkelplan transferia is om te komen tot een visie op transferia in 's-Hertogenbosch. Het achterliggende doel is om op basis van deze visie een vertaalslag te kunnen maken naar het planniveau (10 jaar) en het ontwerpniveau (5 jaar). Immers, op korte termijn moet het huidige transferiumstelsel geoptimaliseerd en uitgebreid worden zonder dat daarbij van het eindbeeld, de visie, afgeweken wordt. Er wordt op deze manier in stappen naar een uniek Bosch Transferiummodel toegewerkt.

De resultaten van het ontwikkelplan zullen worden gebruikt in het project Autoluwe binnenstad (parkeren).

Producten: wat kunt u verwachten ?		
• Ontwikkelplan Transferia	Eindbeeld met korte termijnmaatregelen	2 <sup>e</sup> / 3 <sup>e</sup> kwartaal 2009
Proces		
• Integraal	Diverse interne en externe actoren	
Bestuurlijke terugkoppeling: wanneer mag u iets verwachten ?		
• Raadsinformatiebrief	Ontwikkelplan	3 <sup>e</sup> kwartaal 2009

## Trede 4: Mobiliteitsmanagement

Mobiliteitsmanagement kan een goede bijdrage leveren aan de beheersing van de mobiliteitsproblematiek. Slechts op bescheiden schaal heeft dat in de stad tot op heden geleid tot enig positief effect. Met name in de binnenstad levert het vigerende parkeerbeleid met de daarin vastgelegde normering een bijdrage.

Alleen in de vorm van parkeernormering (locatiebeleid) heeft dit onder andere in de binnenstad en in het Paleiskwartier geleid tot minder autoverkeer.

Op bedrijfsterreinen is daar, door met name het ontbreken van grote problemen, niet of nauwelijks iets bereikt. Er ontstaan echter kansen.

In het kader van de verbreding van de A2 rondweg 's-Hertogenbosch en de verbreding van de rondweg Eindhoven wordt er in nauwe samenwerking tussen bedrijfsleven en verschillende overheden (Rijk, provincie, SRE, Eindhoven en 's-Hertogenbosch) gewerkt aan het beheersen van de mobiliteitsproblematiek tijdens de ombouwwerkzaamheden. Concrete doelstelling daarbij was en is een reductie van 10% van het autoverkeer in de spits zodat de doorstroming zoveel als mogelijk gegarandeerd zou kunnen worden. De organisatie Wegwijs A2 richt zich daarbij op de ombouwperiode 2008-2010. Daarna houdt deze organisatie op te bestaan (vastgelegd in een convenant).

In de stad zijn in 2008 al wel een paar maatregelen genomen. Insteek van de stad daarbij is dat deze maatregelen niet alleen gekoppeld zijn aan de ombouwperiode, maar ook daarna een bijdrage leveren aan de beheersing van de mobiliteitsproblematiek.

Te noemen zijn:

- Tbv een shuttlesysteem uit de regio een overstappunt bij Sportiom, waarmee de bedrijfsterreinen bereikbaar worden gemaakt. Het shuttlesysteem komt niet van de grond als gevolg van het niet of nauwelijks afnemen van vervoerskaarten door bedrijven. Dat betekent voor de stad geen verlies, omdat het overstappunt nu te gebruiken is als uitbreiding (circa 300 plaatsen) van het transferium de Vliert (van 700 naar 1000 plaatsen);
- Stallingsvoorzieningen van de fiets bij enkele grote OV-haltes plus de aanschaf van 100 fietsen. Ook deze maatregelen zijn prima blijvend te maken.

Voor de stad is het nu van belang:

1. De samenwerking tussen partijen, die nu goed georganiseerd is (bestuurlijk platform), ook na de bouwperiode vast te houden en concreet toegroeien naar een duurzame samenwerking;
2. Te blijven werken aan mobiliteitsmanagement en continuïteit te geven aan de successen tijdens de ombouwperiode;
3. Te blijven werken aan aanvullende mobiliteitsmanagementpakketten. Daarbij wordt gedacht aan zaken als het implementeren van een onafhankelijke mobiliteitsmakelaar tussen vraag en aanbod van mobiliteit, het ondersteunen van werkgevers bij het invoeren en/of verder uitdiepen van mobiliteitsmanagement en het opleiden van mobiliteitsmanagers bij werkgevers;
4. Te leren van de nog op te starten pilot "Spitsmijden", die in 2010 van start gaat. De essentie van spitsmijden is een positieve prijsprikkel en een informatieprikkel om automobilisten te bewegen hun auto te laten staan in de spits. Hiermee wordt een gedragsverandering in gang gezet richting reizen op een ander tijdstip of met een ander vervoermiddel en richting flexibeler werken. De resultaten van deze pilot kunnen een vliegwieleffect hebben op

mobiliteitsmanagement. Voor de pilot wordt gemikt op 3000 deelnemers op plaatsen waar nu verkeersproblemen zijn.

Voor het bestuurlijk platform en dus ook voor de stad, die actief in het platform participeert, is het van belang niet zozeer te sturen op het verminderen van de mobiliteitsbehoefte, maar op het anders organiseren, het slim reizen, meer combineren van functionaliteiten in tijd en plaats.

Medio 2009 zullen wij u informeren (informatiebulletin) over de stand van zaken en planning van activiteiten.

### **Trede 5: Benutting bestaande hoofdinfrastructuur & monitoring**

#### DVM (dynamisch verkeersmanagement)

In 2009 wordt als vervolg op de Quick Scan van de doorstroommassen een studie opgestart om het wegennet, en specifiek de doorstroommassen, beter te benutten. De basis hiervoor wordt gevormd door de Koersnota Hoofdinfrastructuur, de in B5-verband opgestelde visie DVM-Brabantstad en de tijdens de ombouw van de A2 uitgevoerde Quick Win Regelscenario Empel. Hierin wordt knooppunt Empel ontlast door verwijzing naar alternatieve routes en naar transferia. Uitbreiding op het systeem naar de gehele stad wordt onderzocht. Leidend is daarbij het doorstroommassenmodel, dat garant moet staan voor maximale benutting. In 2009 wordt een plan gemaakt voor het beter benutten van het huidige en toekomstige autonetwerk op basis van het doorstroommassenmodel en operationeel en dynamisch verkeersmanagement. Hierbij wordt eveneens rekening gehouden met de fiets en het openbaar vervoer.

Verder wordt in B-5 verband in het kader van DVM-Brabantstad aan verschillende projecten gewerkt zoals data inwinning ten behoeve van verkeersmanagement, samenwerking met alle wegbeheerders in een gezamenlijke verkeerscentrale en het uitwerken van regelscenario's

Daarnaast vindt in 's-Hertogenbosch een Field Operational Test (FOT) plaats. Vanuit de Brabantse Pilot Proeftuin in-car is 's-Hertogenbosch geselecteerd als testlocatie om meer informatie in de auto te brengen omtrent parkeren, openbaar vervoer, wegwerkzaamheden en informatie over de locatie van scholen. Deze informatie wordt in de auto gebracht via de routenavigatiesystemen. Hierbij wordt aangesloten bij de proef rondom Spitsmijden. Belangrijk voor 's-Hertogenbosch is om van deze proef te leren in welke mate maatregelen rondom informatievoorziening invloed hebben op het reisgedrag van mensen. Voor 's-Hertogenbosch wordt ingestoken op het onderscheid tussen parkeren aan de rand van de stad op een transferium, tegen een laag tarief, met vervolgens nog een transfer naar de binnenstad met een pendeldienst of parkeren in de binnenstad, tegen een hoog tarief en dichtbij de beoogde bestemming.

Deze pilot wordt getrokken door de provincie Noord-Brabant en wordt gefinancierd door provincie Noord-Brabant en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. De parkeercomponent komt vanuit een andere pilot van het Ministerie van Economische Zaken. De gemeente 's-Hertogenbosch draagt bij door middel van personele capaciteit.



<b>Producten: wat kunt u verwachten ?</b>		
• Benutting/DVM plan		3 <sup>e</sup> kwartaal 2009
<b>Proces</b>		
• integraal	Diverse interne en externe actoren	
<b>Bestuurlijke terugkoppeling: wanneer mag u iets verwachten ?</b>		
• raadsinformatiebrief	Vaststelling Benutting/DVM plan	4 <sup>e</sup> kwartaal 2009

#### Monitoring: 0-meting Koersnota Hoofdinfrastructuur

In 2003 is voor het laatst de Monitor Verkeer en Vervoer verschenen, welke de laatste stand van zaken beschreef rondom mobiliteitsontwikkelingen in de gemeente 's-Hertogenbosch tot aan het jaar 2003. Deze rapportage wordt in 2009 geactualiseerd en aangevuld met indicatoren die aansluiten bij de beoogde ambitie in de Koersnota Hoofdinfrastructuur. Zodoende ontstaat een zogenaamde nulmeting voordat daadwerkelijk concrete maatregelen vanuit de Koersnota Hoofdinfrastructuur zijn gerealiseerd. De bedoeling is om de Monitor Verkeer en vervoer elke 2 jaar te actualiseren om zodoende een goed beeld te krijgen van de effecten van de maatregelen vanuit de Koersnota Hoofdinfrastructuur op de mobiliteit in 's-Hertogenbosch

<b>Producten: wat kunt u verwachten ?</b>		
• Monitor verkeer en vervoer 2009: 0-meting Koersnota		3 <sup>e</sup> kwartaal 2009
<b>Proces</b>		
• integraal	Diverse interne en externe actoren	
<b>Bestuurlijke terugkoppeling: wanneer mag u iets verwachten ?</b>		
• raadsbesluit	Vaststelling Monitor	3 <sup>e</sup> kwartaal 2009

#### **Trede 6&7: Reconstructie infrastructuur en nieuwe infrastructuur**

##### **Algemeen**

Bouwen van nieuwe doorstroommassen en het reconstrueren ervan zijn noodzakelijk om ruimte te kunnen bieden in de conta-mal, ruimte die nodig is voor de fiets en het openbaar vervoer. Alleen inzetten op de eerste 5 treden van de Ladder van Verdaas is onvoldoende om de voorgenomen ambitie waar te kunnen maken. Concreet betekent dit dat bijvoorbeeld na aanleg van de Parallelweg er mogelijkheden ontstaan voor het afwaarderen van de centrumtraverse. Hiermee wordt het busstation beter bereikbaar, neemt de betrouwbaarheid van de dienstregeling toe, krijgt de fiets een betere plaats en kan het Heetmanplein een andere functie krijgen.

##### **Onderwerpen**

Voor reconstructie en bouw zijn er twee onderdelen uitgewerkt:

- Largas oftewel 'langzaam rijden gaat sneller'. Dit is een ontwerpprincipie voor reconstructies waarbij het gebruik van infrastructuur beter afgestemd kan worden op de omgeving;
- de Quick Scan doorstroommassenmodel waarmee op een pragmatische wijze wordt aangegeven op welke locaties de bestaande infrastructuur afwijkt van het wensbeeld van de doorstroommassen.

Ook worden de maatregelen benoemd om tot het wensbeeld te kunnen komen (reconstructie en aanleg).

### **Quick-scan Largas**

Het concept van langzaam rijden gaat sneller (largas) gaat uit van 'natuurlijk' verkeersgedrag. Bij een toenemend verkeersaanbod wordt normaal gesproken de weg gereconstrueerd. Dit betekent meer infrastructuur en meer regulering door bijvoorbeeld verkeerslichten. Largas gaat juist uit van minder infrastructuur en bereikt hetzelfde effect als een 'normale' reconstructie. Het idee is om het verkeer onder bepaalde condities toe laten op het wegvak, met een constante snelheid en zonder beïnvloeding van aansluitingen etc. Als gevolg van dit homogene verkeersgedrag, kan er meer verkeer worden afgewikkeld op minder infrastructuur. Largas biedt hiermee de unieke mogelijkheid om in gebieden met een dominante verkeersfunctie juist de openbare ruimte meer kansen te geven. Dat dit een positief effect heeft op leefbaarheid (lucht, geluid en verkeersveiligheid) is evident. Het principe van Largas is relatief nieuw. Een aantal steden is ermee bezig (Hilversum, Arnhem en Utrecht) maar er is nog nergens een traject ingericht conform het Largas principe. Voor meer achtergrondinformatie wordt verwezen naar het rapport van DHV "Quick Scan Largas 's-Hertogenbosch" van maart 2009.

Door het adviesbureau DHV is een quick-scan uitgevoerd naar de toepassingsmogelijkheden van largas voor de doorstroommassen in 's-Hertogenbosch. De gehanteerde uitgangspunten voor de toepasbaarheid van Largas zijn o.a.:

- een weg binnen de bebouwde kom met een behoorlijke kruispuntafstand;
- gescheiden rijbanen, beperkt aantal aansluitingen en functies in de straat;
- inhalen niet mogelijk;
- bufferruimte aan het begin van het traject;
- het kunnen voorkomen van sluipverkeer door de aangrenzende wijken;
- voldoende openbare ruimte;
- een maximale verkeersintensiteit van 25.000 mvt per etmaal.

Op basis van bovenstaande uitgangspunten komen alleen de Gestelseweg, een gedeelte van de Zandzuigerstraat/Rietveldenweg en het Hooghemaal in principe in aanmerking voor Largas.

Concreet:

- Gestelseweg. De omgeving biedt voldoende mogelijkheden om het wegvak aan te pakken en in te richten volgens het Largas principe. De kansen zijn echter twijfelachtig vanwege de ligging, de mogelijkheden op het begin en einde van het wegvak en de kruisende bewegingen van met name de fiets;
- Zandzuigerstraat/Rietveldenweg. Vanwege de ligging op een bedrijventerrein is het niet wenselijk Largas toe te passen;
- Hooghemaal. De inrichting van deze weg is al veilig met gescheiden voorzieningen voor de fiets, ongelijkvloerse fietsvoorzieningen en rotondes. De meerwaarde van Largas is hiermee beperkt.

Uit deze quick-scan blijkt dat de mogelijkheden voor Largas op de doorstroommassen beperkt is. Dat is ook niet verwonderlijk omdat deze assen juist bedoeld zijn om verkeer te bundelen. Deze worden met 2 maal 2 stroken ook als zodanig ingeicht. Hiermee komt de verwachte verkeersintensiteit uit boven de maximale grenswaarde van 25.000 mvt per etmaal. De doorstroommassen met een lagere verkeersintensiteit voldoen qua omgeving in mindere mate of kennen beperkingen qua samenstelling van het verkeer. Largas zou hiermee geen duurzame en robuuste oplossing zijn.

Echter, vanwege de voordelen op leefbaarheid en bereikbaarheid is het zeker de moeite waard om te onderzoeken of enkele radialen in de contra-mal met het lags-principe kunnen worden heringericht. De verkeersintensiteiten liggen in deze gebieden lager dan 25.000 mvt/etmaal en de leefbaarheidsproblemen zijn evident.

### **Quick-scan doorstroommassen**

Een van de vragen van de motie was om inzicht te verschaffen in de maakbaarheid van het doorstroommassenmodel. Wat moet er gebeuren om dit streefbeeld vorm te kunnen geven? Om deze reden is door DHV een quick scan doorstroommassen uitgevoerd. Hiermee wordt inzicht verschaft in de maatregelen voor het autoverkeer (reconstructie en aanleg). Belangrijker nog, er wordt ook aangegeven waar maatregelen voor het fietsverkeer en openbaar vervoer gewenst zijn daar waar de doorstroommassen auto de hoofdstructuren voor het fiets en openbaar vervoer kruisen. Voor meer informatie wordt verwezen naar de rapportage van Arcadis, te weten "Quick Scan Doorstroommassen 's-Hertogenbosch" van maart 2009.

Doorstroommassen zijn de belangrijkste hoofdroutes voor het autoverkeer en zorgen voor de verbinding van de stadsdelen en bundelt het verkeer. Daarnaast hebben deze wegen een belangrijke functie voor het ontsluiten van de stad op het hoofdwegennet en de Ruit om de stad heen. Door deze concentratie van verkeer op doorstroommassen ontstaat er ruimte op het onderliggende wegennet. De ruimte in deze contra-mal is bedoeld voor het openbaar vervoer en fietsverkeer.

Het stelsel van doorstroommassen bestaat uit een drietal routes:

- de Oost-Westverbinding via de route Bruistensingel - Zandzuigerstraat-Rietveldenweg.
- de Westelijke Noord-Zuidverbinding via de (doorgetrokken) Parallelweg.
- de Oostelijke Noord-Zuidverbinding via de route Maastrichtseweg - Gestelseweg - LageLandstraat - Van Grobbendoncklaan.

De wegvakken van de doorstroommassen worden als streefbeeld vormgegeven met twee rijstroken per richting (2x2 wegontwerp). De rijbanen worden gescheiden door een middenberm. De wettelijke snelheid is in principe 50 kilometer per uur (maar 70 km per uur behoort tot de mogelijkheden). Directe ontsluiting van percelen op de doorstroommassen en parkeren aan deze assen is niet meer toegestaan. Daarnaast liggen de fietspaden en trottoirs vrij liggend en wordt er naar gestreefd om het aantal kruispunten met de doorstroommassen, ten behoeve van de verkeersafwikkeling, te beperken.

Doorstroommassen kruisen elkaar bij voorkeur ongelijkvloers. Is dit niet mogelijk dan zal een gelijkvloerse oplossing met verkeerslichten worden gekozen waarbij alle richtingen eigen opstelruimte hebben. Als een doorstroommas een hoofdroute van de fiets kruist wordt er eveneens bij voorkeur gekozen voor een ongelijkvloerse oplossing. Voor belangrijke busroutes worden eveneens aparte busvoorzieningen getroffen.

De grootste infrastructurele aanpassingen zijn nodig daar waar nieuwe infrastructuur gewenst is, zoals bijvoorbeeld de Parallelweg 2e en 3e fase. Of daar waar de bestaande inrichting ontoereikend is zoals bij de Magistratenlaan. Of bij het reconstrueren van bestaande kruispunten met de doorstroommassen, zoals bijvoorbeeld kruising Zandzuigerstraat-Bruistensingel. Om vervolgens de doorstroommassen aan te passen aan het streefbeeld (gewenst inrichtings- en afwikkelingsniveau) zijn omvangrijke investeringen nodig.

In hoofdstuk 6 wordt in het bereikbaarheidsprogramma een overzicht gegeven van de te nemen maatregelen, kosten en planning.

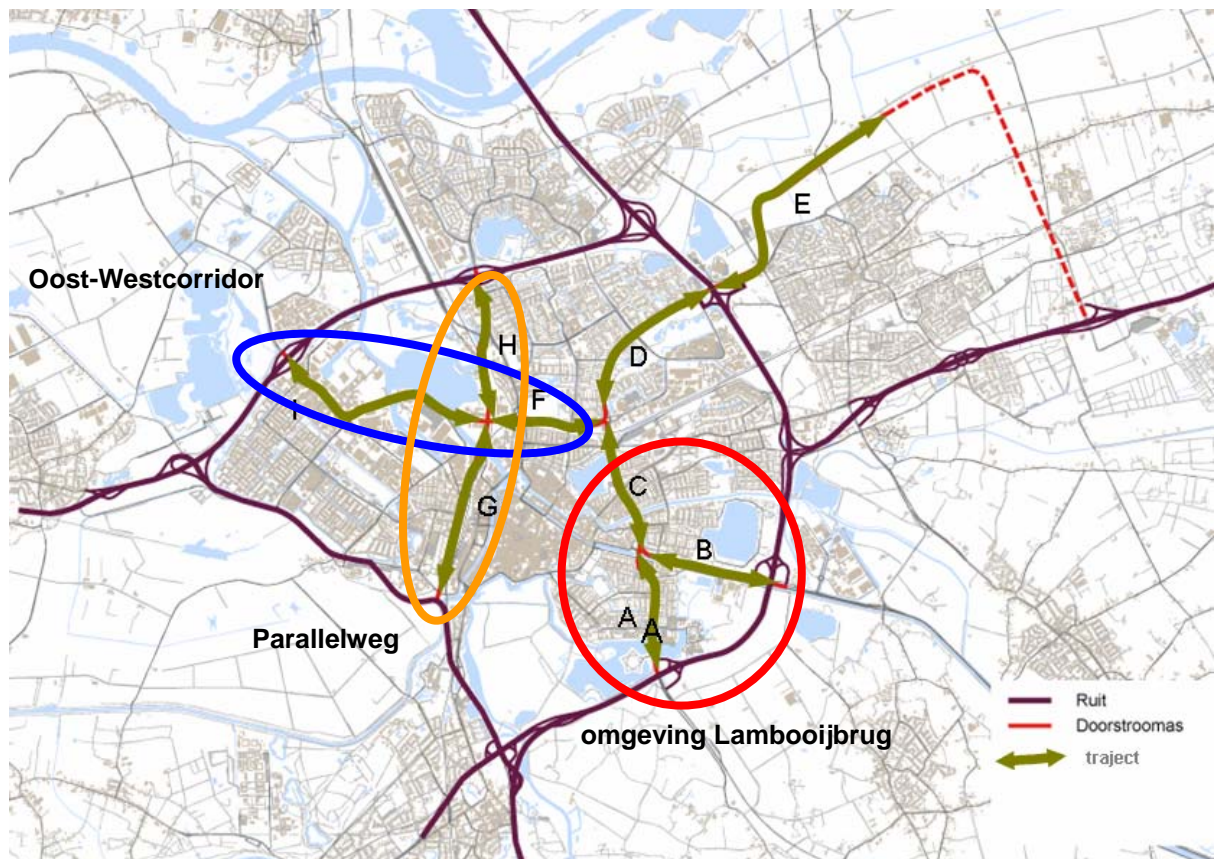


## 5. Uitwerking Doorstroommassenmodel

### Resultaten Quick Scan doorstroommassen 's-Hertogenbosch

In dit hoofdstuk worden de maatregelen uit de Quick Scan gekoppeld aan ruimtelijke ontwikkelingen in en rondom de stad. Hiermee is de basis gelegd voor de programmering van infrastructurele maatregelen.

Op basis van de maatregelen zijn de doorstroommassen onderverdeeld in een aantal gebieden:



De onderscheiden gebieden worden hieronder verder beschreven.

## **A, B en C: Lambooijbrug, Zuid Willemsvaart, Gestelseweg en knoop Zandzuigerstaat-Bruistensingel**

De oostkant van de stad is momenteel in ontwikkeling. Autonome (infrastructurele) ontwikkelingen zijn onder andere de:

- voorgenomen verbreding van de A2 tussen Eindhoven en 's-Hertogenbosch. Rijkswaterstaat bereidt momenteel een versnelde procedure voor om de A2 om te bouwen van 2x2 rijstroken naar 2x3 rijstroken. Deze verbrede A2 gaat tot het trajectgedeelte tussen knooppunt Pettelaar en de aansluiting op de N279 bij de Brand. De realisatie van de ombouw is gepland vanaf 2014;
- voorgenomen opwaardering van de N279 (gereed 2014/2015). Deze weg moet een regionale ontwikkelingsas worden die zuidoost Brabant via de A50 verbindt met de A2. In de lopende MER procedure worden momenteel een 80 km/uur gelijkvloerse variant en een 100 km/uur ongelijkvloerse variant uitgewerkt. In beide gevallen betekent dit een aanpassing van de infrastructuur aan de oostzijde van de stad. In het geval van de 100 km/uur snelwegvariant betekent dit een nieuwe aansluiting op de A2. Hiermee komt de positie van de Maastrichtseweg als doorstroomas onder druk te staan. Het is dan logischer om de Poeldonkweg deze functie te geven. De realisatie van de ombouw is gepland na 2014;
- de herstructurering van Meerendonk (wonen, werken en transferium) en de Gestelsevleugel (wonen, werken en natuur) bepalen in grote mate wat er met de infrastructuur moet gebeuren. Voorwaarde voor een ontsluiting van beide gebieden vormt de Poeldonkweg en de aansluiting op de Gestelseweg.

De nieuwe aansluiting op de A2 en N279 bepaalt of de Maastrichtseweg een doorstroomas blijft of dat deze ten zuiden van het kanaal op de Poeldonkweg komt te liggen. De verwachting is dat pas na de ombouw van de N279 en de verbreding van de A2 er gestart kan worden met het op orde maken van de doorstroommassen aan de oostzijde van de stad. Concreet betekent dit dat pas na 2014 de Maastrichtseweg, de Lambooybrug, de aansluiting Gestelseweg-Langedijkensingel aan de beurt kunnen zijn. De komende jaren zullen gebruikt worden voor onderzoek en voorbereiding.

<b>Maatregelen</b>	<b>2009</b>	<b>2010-2015</b>	<b>2015-2020</b>
Reconstructie Gestelseweg			X
Reconstructie Lambooijbrug			X
Reconstructie Merwedelaan-Van Grobbendoncklaan			X
Reconstructie Maastrichtseweg-Poeldonkweg			X
Fietstunnel Graafseweg		X	
Fietstunnel Pettelaarseweg			X

## **D: Bruistensingel en omgeving**

In het meerjarenprogramma van OV-Netwerk Brabantstad is een HOV-verbinding opgenomen tussen de Grote Wielen en het centraal station in Den Bosch. Deze HOV-verbinding loopt via de Bruistensingel.

Sindsdien heeft de planvorming rond de ontwikkeling van Avenue 2 niet stilgestaan. Het is de bedoeling om in dit gebied een station te realiseren. Dit station zou een knooppuntfunctie moeten krijgen. Stad- en streekvervoer zou op dit station moeten aansluiten. Dit vraagt wel om een zeer goede (frequente) OV-verbinding tussen station Avenue 2 en het centraal station. Zo'n frequente verbinding kan via het bestaande spoor lopen of evt. parallel aan dat spoor.

Dit betekent dat het nog niet zeker is of de HOV-verbinding tussen oost en west via de Bruistensingel of via of langs het spoor gaat lopen. Deze duidelijkheid wordt verwacht in 2011.

In de uitwerking van de fietsambitie is een nieuw hoofdfietsnet opgebouwd. Dit vanuit het uitgangspunt van maximale ontvlechting van hoofdroutes voor auto en fiets. Dit geldt ook voor de Bruistensingel. Daarom wordt een sternetroute gerealiseerd tussen 's-Hertogenbosch en Rosmalen via Graafseweg-Stadionlaan-Avenue2 langs het spoor. Dit wordt een belangrijke fietsas waarop veel fietsverkeer tussen 's-Hertogenbosch, Avenue2 en Rosmalen gebundeld moet worden. Daarnaast wordt naar een nieuwe noord-zuid sternetroute gezocht aan de oostkant van de binnenstad. Deze sternetroute kruist de Bruistensingel bij de Balkweg. Hier dient een nieuwe ongelijkvloerse kruising gerealiseerd te worden voor fietsverkeer.

Maatregelen	2009	2010-2015	2015-2020
Reconstructie Bruistensingel			X
Fietstunnel Harendonkweg			X
Kruispunt Zandzuigerstraat-Bruistensingel (incl. fiets ongelijkvloers)		X	

#### **E: Stadionlaan/aansluiting A2, kom rosmalen en oostelijke omleiding**

Er staat grote druk op het kunnen garanderen van de bereikbaarheid van Rosmalen, zowel in aansluiting op de A2 en de A59 als in relatie tot de rest van de stad (westzijde A2).

In mei 2008 is hierover uitvoerig gediscussieerd in de gemeenteraad hetgeen geleid heeft tot het aannemen van de motie waarin wordt aangedrongen op versnelling van realisering van een goede oost-west verbinding tussen Rosmalen en de stad voor alle vervoersmodaliteiten (openbaar vervoer, fiets en auto). Belangrijk uitgangspunt voor een nog op te starten studie is dat maximaal wordt ingezet op de kansen voor openbaar vervoer en fiets. De studie zal in nauwe samenwerking met de omgeving (wijkraden, provincie en rijk) plaats vinden. De wijkraden hebben al aangegeven wie namens hen in een klankbordgroep plaats zullen nemen.

De studie zal zich niet beperken tot de spoorzone, waarin onder andere Avenue2, maar op een gebied tussen de knopen Empel en Hintham. Daarnaast zal er ook een relatie worden gelegd met de wens te komen tot een autoluw centrum van Rosmalen en de "noodzaak" van een oostelijke ontsluiting Rosmalen richting A59. Daarbij zal voor zover op dat moment mogelijk een relatie gelegd worden met ruimtelijke ontwikkelingen aan de oostzijde van de stad, waaronder 3.000 woningen in de Lanen (Grootte Wielen).

De studie zal begin 2010 worden opgestart en aan het eind van 2010 ter besluitvorming worden aangeboden.

Maatregelen	2009	2010-2015	2015-2020
Aanleg Oostelijke Omleiding Rosmalen			X
Nieuwe aansluiting Avenue2 op ruit A2 en/of			X
Reconstructie Stadionlaan			X

## **G en H: Magistratenlaan en Parallelweg**

Aan de westzijde van het spoor is in het doorstroommassenmodel de Parallelweg opgenomen als enige noord-zuid route. Deze Parallelweg bestaat uit drie delen.

Het eerste deel vormt de huidige Magistratenlaan inclusief de nieuwe aansluiting op de Randweg (gereed eind 2010).

Het tweede deel vormt de nieuw aan te leggen Parallelweg tussen Chr. Huygensweg en Zandzuigerstraat. De Gemeenteraad heeft in 2004 besloten om deze verbinding aan te leggen gebundeld aan het spoor.

Het derde deel vormt een eventuele doortrekking van de Parallelweg vanaf de Zandzuigerstraat richting de Hambakenweg/A59. Van dit laatste deel moet nut en noodzaak nog worden aangetoond.

In het doorstroommassenmodel is de Parallelweg een essentiële schakel. De Parallelweg dient als één geheel te worden gezien. De Parallelweg bundelt niet alleen het verkeer vanuit de verschillende aanliggende woon- en werkgebieden (Boschveld, Paleiskwartier etc.), maar de Parallelweg vormt tevens een alternatieve route voor het doorgaand verkeer over de druk belaste noord-zuidroute door de binnenstad (Vughterweg-Koningsweg-Brugstraat-Orthenseweg). Een goed functionerende Parallelweg is daarmee een voorwaarde voor verkeersmaatregelen in de binnenstad om het doorgaand verkeer door de binnenstad tegen te gaan. In de studie Autoluwe Binnenstad (circulatie) van 2010 wordt onderzocht welke maatregelen noodzakelijk zijn om het doorgaand verkeer door de binnenstad tegen te gaan ten faveure van het fietsverkeer en het openbaar vervoer.

Voor de huidige Magistratenlaan inclusief aansluiting op de Randweg geldt dat het huidige wegprofiel niet voldoet aan de ontwerpeisen (2x2 rijstroken als streefbeeld en zo min mogelijk aansluitingen). Ook voldoet dit wegvak niet aan een acceptabel niveau van verkeersafwikkeling. De verwachting is dat het lastig is om de ontwerpeisen hier daadwerkelijk te kunnen realiseren. Dit door de beperkte fysieke ruimte (enerzijds Paleiskwartier en anderzijds spoor/Prorail). Vanuit de verkeersintensiteiten is de verwachting dat 2x2 rijstroken op dit wegvak op termijn noodzakelijk zijn.

De Magistratenlaan en Parallelweg vormen het schakelpunt binnen het goed kunnen laten functioneren van het doorstroommassenmodel en het kunnen starten met een autoluwe binnenstad. Bij een 'haperende' Magistratenlaan en Parallelweg zal er een substantiële hoeveelheid verkeer door de binnenstad blijven rijden, simpelweg omdat er geen afdoende alternatief is en zal de Parallelweg als corridor onvoldoende kunnen presteren.

Gezien de complexiteit van bovengenoemde wordt op dit moment een raadsvoorstel voorbereid, waarin een besluit zal worden gevraagd voor de doortrekking van de parallelweg naar de Zandzuigerstraat rekening houdend met het doortrekken van de Vogelstraat onder het spoor door (besluit eind 2009).

Daarbij zal een doorkijk worden gegeven van de effecten van verdere doortrekking van de Parallelweg naar de A59, al of niet rekening houdend met de ambitie om te komen tot een autoluwe binnenstadsring.

In onderstaande is aangegeven wat de maatregelen behelzen op basis van het streefbeeld van de koersnota.

<b>Maatregelen</b>	<b>2009</b>	<b>2010-2015</b>	<b>2015-2020</b>
Aansluiting Magistratenlaan op Randweg		X	
Reconstructie Magistratenlaan			X
Aanleg Parallelweg fase 2		X	
Doortrekking Vogelstraat		X	
Aanleg Parallelweg fase 3			X



### **F en I: Rietveldenweg en Zandzuigerstraat**

Aan de westkant van de stad vormen de Rietveldenweg en de Zandzuigerstraat de doorstroommassen. Deze hebben een belangrijke functie voor de ontsluiting van de Rietvelden, de Brabanthallen en de binnenstad. Bij de confrontatie van deze wegen met het ontwerpprofiel zijn een aantal verbeteringen naar voren gekomen. Zo kunnen een aantal aansluitingen worden verwijderd en een aantal kruispunten worden geoptimaliseerd. Het kruispunt Rietveldenweg/Zandzuigerstraat verdient bijzondere aandacht. Dit betreft een kruispunt van 2 doorstroommassen met een hoofd fietsroute. Het vele vrachtverkeer richting de Rietvelden en het evenementenverkeer richting de Brabanthallen zorgt ervoor dat het fietsverkeer overlast ondervindt. Een ongelijkvloerse kruising voor fietsverkeer levert een forse verbetering op voor de doorstroming en veiligheid van zowel fiets- als autoverkeer.

De urgentie van te nemen maatregelen is, mede door de aanwezigheid van goede alternatieve routes voor de fiets in west, in vergelijking met andere delen van de stad niet hoog, reden om eerst na 2015 hier mee aan de gang te gaan.

<b>Maatregelen</b>	<b>2009</b>	<b>2010-2015</b>	<b>2015-2020</b>
Reconstructie Zandzuigerstraat			X
Reconstructie Rietveldenweg			X
Fietstunnel Rietveldenweg-Zandzuigerstraat			X

### **Algemene conclusies Doorstroommassen**

- de confrontatie fiets en OV is meegenomen in de uitwerking van de doorstroommassen. Voor de fiets betekent dit aanpassingen op kruispuntniveau en het realiseren van een aantal ongelijkvloerse verbindingen. Voor OV zijn alleen kruispuntmaatregelen opgenomen;
- de kruising Zandzuigerstraat-Bruistensingel vormt samen met de nieuwe (ongelijkvloerse) knoop Zandzuigerstraat-Parallelweg, een belangrijke schakel in het autonetwerk. Op basis van de ontwerpvisies en op basis van de verkeersafwikkeling (agv ruimtelijke ontwikkelingen en verdere bundeling op doorstroommassen) moet deze knoop gereconstrueerd. Het fietsverkeer zal ongelijkvloers afgewikkeld worden:
- zuid-westzijde van de stad. Rekening houdend met het streefbeeld doorstroommassen dient aanpassing van de Magistratenlaan aan de orde te zijn. Gezien de complexiteit zal aan het eind van dit jaar inzicht worden gegeven in de effecten op o.a. de verkeersbelasting van de infrastructuur, al of niet rekening houdend met een verdere doortrekking van de Parallelweg en de uitgesproken ambities over een autoluwe binnenstadsring. Beleidsaspecten als ruimtelijke ordening, milieu en economie worden daarin meegewogen ;
- de oostzijde van de stad  
de infrastructurele maatregelen rondom de Lambooibrug zijn grotendeels afhankelijk van maatregelen op de Ruit (A2 en N279) en de ruimtelijke ontwikkelingen in deze hoek van de stad (Gestelsevleugel). Qua planning zullen de voorgenomen maatregelen pas na 2015 uitgevoerd kunnen worden



## 6. Bereikbaarheidsprogramma

### Inleiding

De maatregelen, die voortvloeien uit de uitwerking van de doorstroommassen zijn opgenomen in het hieronder weergegeven bereikbaarheidsprogramma. Daarbij moet worden opgemerkt dat de ramingen uit de Quick Scan de basis hebben gevormd voor de investeringen die in het bereikbaarheidsprogramma zijn opgenomen.

Uitvoering van deze maatregelen zal de komende jaren grote inspanningen vragen. Alleen dan kan er sprake zijn van het halen van de mobiliteitsambitie.

De maatregelen zijn gerubriceerd naar:

1. de Ruit: grootschalige maatregelen voor de aantakking op het externe wegennet (de voordeur van de stad)
2. de doorstroommassen: bundeling van intern en extern verkeer op een beperkt aantal corridors in de stad (de verkeersruimtes in de stad)
3. contramal: het concretiseren van de ambities op het onderliggende wegennet door o.a. ontvlechting (de verblijfsruimtes in de stad).

In onderstaande tabel is het bereikbaarheidsprogramma opgenomen.

Bereikbaarheidsprogramma 's-Hertogenbosch 2009-2015 en na 2015						
Onderdeel	Toelichting	Kosten (x €1.000)			2010-2015	Na 2015
		Totaal	Onderverdeling			
			Gedekt	Ongedekt		
<b>De Ruit</b>						
A59, A2	Capaciteitsvergroting aansluitingen van het onderliggende lokale net op de rijksinfra. Nut/Noodzaak is nu in onderzoek	PM			PM	PM
Onderwijsboulevard	Berenkuil Onderwijsboulevard Vlijmenseweg (rotonde plus fietsongelijkvloers; veiligheid en voldoende capaciteit auto)	3.500	1.000***	2.500	2010	
<b>Doorstroommassen</b>						
A: Gestelseweg	Reconstructie (2x2 streef + kruispunten)	6.500		6.500		X
	Reconstructie Lambooibrug	PM		PM		X
	Fietstunnel Gestelseweg	3.500		3.500		X
B: Maastrichtseweg	Reconstructie (met name aansluitingen); koppeling RO aan deze zijde stad.	3.500		3.500		X
C: Merwedelaan-Van Grobbendoncklaan	Reconstructie (2x2 streef + aansluitingen)	2.500		2.500		X
	Fietstunnel Graafseweg	3.500		3.500	2011	
D: Bruistensingel	Reconstructie	1.500		1.500		X
	Fietstunnel Harendonkweg	3.500		3.500		X
	Kruispunt Zandzuigerstraat-Bruistensingel (ongelijkvloers voor de fiets)	6.000	2.500**	3.500	2013/ 2014	
E: Hooghemaal	Aanleg Oostelijke omleiding Rosmalen	10.000		10.000*		X

Onderdeel	Toelichting	Kosten (x €1.000)			2010-2015	Na 2015
		Totaal	Onderverdeling			
			Gedekt	Ongedekt		
F: Zandzuigerstraat	Reconstructie (aansluitingen)	100		100		X
G: Parallelweg	Reconstructie Magistratenlaan (2x2 streef)	6.000		6.000		X
	Aanleg Parallelweg fase 2	29.000	29.000**		2011,2012	
	Doortrekking Vogelstraat (in onderzoek); koppeling met fly-over spoor	10.000		10.000	2012	
H: Parallelweg	Aanleg Parallelweg fase 3 (naar A59)	30.000	17.600*	12.400		X
I: Rietveldenweg-Zandzuigerstraat	Reconstructie (aansluitingen)	2.500		2.500		X
	Fietstunnel Rietveldenweg	3.500		3.500		X
Nieuwe aansluiting ruit	Avenue2 op A2 (onderzoek oost-west)	PM		PM		X
Nieuwe as	Reconstructie Stadionlaan (onderzoek O-W)	PM		PM		X
<b>Contramal</b>						
Prijnsbeleid/parkeren	Transferium Willemspoort	16.000	16.000*		2012	
	Transferium Meerendonk	20.000		20.000*		X
	Transferium Orthen-Ertveld	20.000		20.000		X
Fiets (geen structuurfonds muv 1,2 voor stallingen)	Uitwerking Fietsambitie (investeringsplan)	12.000	12.000**		2010, 2011,2012	
	3 miljoen per jaar in investeringsplan					
	Bewaakte fietsenstallingen Wolvenhoek en Kerkstraat (1,2 miljoen quick win)	2.400	2.400**		2010, 2011	
	Gratis maken gemeentelijke bewaakte fietsenstallingen	1.440		240	jaarlijks	
OV	Doorstromingsmaatregelen ov	6.000		6.000	X	
	3 Binnenstadshaltes (GZG, Zuidwal en NS)	1.500		1.500	X	
	Experiment elektrisch vervoer	2.000	2.000**			
	NS station Maaspoort	PM				X
	NS station Avenue2	PM				X
Overig	Binnenstadsring	1.500	1.500*		2015	
	Afsluiten Stationstunnel	100	-	100	2013	
	Afsluiten Rückertbrug	100	-	100	2014	
	Reconstructie Heetmanplein (is dekking)	5.000	5.000***		2012	

1.500: subsidie mogelijk van 50%

\* Structuurfonds (al opgenomen)

\*\* Voorzien in investeringsplan/exploitatie

\*\*\* Krediet Randweg