

Raadsvoorstel

Agendanr. :
Reg.nr. : 118676
B&W verg. : 26 maart 2013
Commissie : ROB
Cie_verg. : 9 april 2013
Raadsverg. : 23 april 2013

Onderwerp: Bereikbaarheidsprogramma Koersnota 2013

1) Status

Op grond van uw bevoegdheid kaders voor beleid op hoofdlijnen te stellen, bieden wij u ter vaststelling deze nota over het Bereikbaarheidsprogramma Koersnota 2013 aan.

2) Samenvatting

Volgens de in de Koersnota vastgestelde ambitie is, ten opzichte van de periode 2004-2006 in 2015 het aandeel van de autoverplaatsingen in de stad verminderd met 10% en omgezet naar verplaatsingen per fiets en openbaar vervoer. Tevens moet de Koersnota leiden tot een autoluwe binnenstad. In mei 2009 is door de gemeenteraad het *Uitwerkingsplan Koersnota Hoofdinfrastructuur* vastgesteld met als resultaat het Bereikbaarheidsprogramma 2009. In voorliggend raadsvoorstel is het Bereikbaarheidsprogramma 2009 geactualiseerd naar de situatie 2013, met in stand houding van dezelfde ambitie voor 2015. Dit resulteert in een nieuw Bereikbaarheidsprogramma Koersnota 2013 voor de periode tot en met 2015 en een doorkijk voor het programma na 2015.

Tussen 2009 en 2013 is een groot aantal maatregelen gerealiseerd, zoals vele fietsmaatregelen, een aantal rotondes, de doorstroomas Randweg en Transferium Pettelaarpark. We zijn als stad op weg om de vastgestelde ambitie in 2015 te behalen. In de periode 2006 tot nu is zowel het aandeel openbaar vervoer als het aandeel fiets toegenomen. In totaal is daarom in dezelfde periode het aandeel autoverplaatsingen afgenomen.

In voorliggend raadsvoorstel is beschreven wat de ontwikkelingen zijn per thema en per focusgebied, rekening houdend met reeds genomen besluiten. Als resultaat is het Bereikbaarheidsprogramma 2013 opgesteld met voor de periode tot en met 2015 een aantal te realiseren projecten om de vastgestelde ambitie in 2015 te behalen.

3) Voorstel

Bijgaand concept – raadsbesluit vaststellen waarin wordt gevraagd om te besluiten tot:

1. het hanteren van de Monitor Verkeer en Vervoer 2013 als basis voor de Koersnota;
2. het verder uitvoeren van het programma Lekker Fietsen;
3. het in samenwerking met de provincie zo snel als mogelijk uitplaatsen van de reguliere buslijnen uit de binnenstad, zo mogelijk gekoppeld aan de invoering van elektrisch OV in de binnenstad;
4. het instemmen met de verdere uitwerking van de voorgenomen gemeentelijke maatregelen uit het Bereikbaarheidsprogramma Koersnota 2013 (actualisatie), die benodigd zijn om de gestelde ambities voor de vervoermiddelkeuze tot en met 2015 te halen:
 - a. de uitbreiding van het bestaande Parkeerrouteinformatiesysteem (PRIS);
 - b. de realisatie van de OV binnenstadshaltes op de binnenstadsring;
 - c. de realisatie van de doorstromingsmaatregelen OV op de binnenstadsring;
 - d. de realisatie van de eerste fase van de stedelijke HOV-as naar Rosmalen/DGW;
 - e. de integrale (soberdere) aanpak van de doorstroommassen Magistratenlaan-Zandzuigerstraat-Hambakenweg en Gestelseweg-Merwedelaan-Bruistensingel en realisatie van de benodigde maatregelen;
 - f. de binnenstadsring;
5. het verstrekken van een voorbereidingskrediet van € 280.000 ten laste van het structuurfonds, om de maatregelen genoemd onder punt 4 verder voor te bereiden en de maatregel genoemd onder 4a eveneens over te hevelen van de verkenningsfase naar de planstudiefase;
6. het instemmen met de in het Bereikbaarheidsprogramma Koersnota 2013 opgenomen doorkijk van maatregelen na 2015;
7. het ongedekte deel van € 3,5 miljoen mee te nemen bij de voorjaarsnota 2014 en te betrekken bij de integrale afweging van de begroting 2014 (totaal benodigd is € 8,8 miljoen, € 5,3 miljoen is reeds voorzien in het gedekte deel);
8. de begroting 2013 voor het voorbereidingskrediet van € 280.000 te wijzigen.

Steller : van Waes

Tel. : (073) 615 56 83

E-mail : k.vanwaes@s-hertogenbosch.nl

4) Aanleiding

In 2007 is een begin gemaakt met het vaststellen van een integraal beleidskader voor de hoofdinfrastructuur in 's-Hertogenbosch. Tussen 2007 en 2009 is dit in verschillende beleidsdocumenten vastgesteld als de Koersnota Hoofdinfrastructuur (hierna te noemen: Koersnota). In de Koersnota is naar een omslag gewerkt in het autogebruik ten gunste van het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer. Volgens de vastgestelde ambitie is, ten opzichte van de periode 2004-2006, in 2015 het aandeel van de autoverplaatsingen in de stad verminderd met 10% en omgezet naar verplaatsingen per fiets en openbaar vervoer. Tevens moet de Koersnota leiden tot een autoluwe binnenstad. Als één van de onderdelen van de Koersnota is in 2009 het doorstroommassenmodel voor de weginfrastructuur vastgesteld. Een erg belangrijk onderdeel daarvan is de in 2011 gerealiseerde Randweg.

In de Koersnota wordt in samenhang met andere beleidsterreinen, zoals stedenbouw, milieu en economie, gekomen tot een bereikbare en leefbare (binnen)stad.

In mei 2009 is vervolgens door de gemeenteraad het *Uitwerkingsplan Koersnota Hoofdinfrastructuur* vastgesteld. In dat uitwerkingsplan is het Bereikbaarheidsprogramma 2009 opgenomen waarin staat welke maatregelen (inclusief bijbehorende kosten) genomen dienen te worden om de gestelde ambitie voor 2015 te behalen.

In voorliggend raadsvoorstel is het Bereikbaarheidsprogramma 2009 geactualiseerd naar de situatie 2013, met instandhouding van dezelfde ambitie voor 2015. Er is beschreven welke maatregelen reeds zijn gerealiseerd en wat de effecten daarvan zijn op de bereikbaarheid. Gebleken is dat, ten opzichte van het Bereikbaarheidsprogramma 2009, op een aantal onderdelen bijgestuurd moet worden. In voorliggend raadsvoorstel is dit beschreven. Dit resulteert in een nieuw Bereikbaarheidsprogramma Koersnota 2013 voor de periode tot en met 2015 en een doorkijk voor het programma na 2015 (hierna te noemen: Bereikbaarheidsprogramma 2013).

In bijlage 1 zijn de bij dit voorstel behorende kaartbeelden opgenomen. In de periode vanaf 2007 zijn veel besluiten genomen die onderdeel zijn van de Koersnota. In bijlage 2 is een overzicht opgenomen van alle onderdelen van de Koersnota die tot nu toe bestuurlijk zijn vastgesteld en de onderdelen die nog volgen.

5) Inhoud

Gerealiseerde maatregelen uit het Bereikbaarheidsprogramma Koersnota 2009 tot nu toe

In bijlage 1a is een kaartbeeld opgenomen met daarop de bereikbaarheidsmaatregelen die sinds 2009 zijn gerealiseerd. Hierbij valt een aantal zaken op:

- in het zuidwestelijk deel van de stad zijn veel maatregelen genomen. De belangrijkste is de aanleg van de nieuwe Randweg in 2011. Tevens zijn de Vughterweg en de Vlijmenseweg gereconstrueerd en is een start gemaakt met de reconstructie van het Willems- en Wilhelminaplein;
- vanuit het fietsbeleid zijn veel maatregelen gerealiseerd, zowel fietspaden, -stroken en –straten als fietsstallingen in de binnenstad. In totaal is circa 30 km fietsroute gerealiseerd (sinds 2005) en zijn circa 1.750 gratis bewaakte gemeentelijke stallingsplaatsen voor fietsen gerealiseerd in de binnenstad. Dit heeft in 2011 geleid tot de uitverkiezing tot Nederlandse Fietsstad;
- het nieuwe Transferium Pettelaarpark, met circa 450 parkeerplaatsen, is gerealiseerd;
- verschillende kruispunten binnen onze gemeente zijn aangepast: er is een aantal rotondes aangelegd, een aantal nieuwe verkeersregelininstallaties is aangelegd en op verschillende kruispunten zijn verkeersregelininstallaties geoptimaliseerd;

- voor het openbaar vervoer is het Dynamisch Reizigers InformatieSysteem (DRIS) gerealiseerd en zijn vele haltes toegankelijk gemaakt. Tevens zijn doorstromingsmaatregelen voor het openbaar vervoer genomen op een aantal kruispunten met verkeerslichten.

Naast bovenstaande gerealiseerde maatregelen is momenteel de Parallelweg 2^{de} fase in uitvoering genomen. Deze is gereed in 2015.

Ontwikkeling Bossche mobiliteit als graadmeter voor de ambitie van de Koersnota

De belangrijkste ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit in onze stad zijn beschreven in de Monitor Verkeer en Vervoer 2013, opgenomen in bijlage 3. Dit is de 1-meting van de Koersnota. De 0-meting is beschreven in de Monitor Verkeer en Vervoer 2009. In onderstaande tabel zijn de resultaten van de 1-meting beschreven, afgezet tegen de gestelde ambitie voor 2015. Hierbij is voor de fiets uitgegaan van alleen de korte interne verplaatsingen binnen onze gemeente en voor zowel OV als auto van het totale aantal verplaatsingen in, van en naar onze gemeente.

Jaartal	0-meting (2004-2006)	1-meting (2010-2011)	Ambitie Koersnota (2015)
% <u>intern</u> ¹ fiets	33%	37%	44%
% <u>totaal</u> ov	7%	9%	10%
Aandeel <u>totaal</u> auto	70%	66%	60%

(bron: onderzoek Verplaatsingen in Nederland (OVIN))

Uit bovenstaande tabel blijkt dat we als stad op weg zijn om de ambities voor 2015 te halen. Zowel het aandeel openbaar vervoer als het aandeel fiets is toegenomen. In totaal is daarom het aandeel autoverplaatsingen afgenomen.

De toename van het fietsverkeer zien we concreet terug in het toegenomen gebruik van de gemeentelijke fietsenstallingen in de binnenstad. De toename van het gebruik van het openbaar vervoer zien we terug in de toename van het aantal treinreizigers en busreizigers vanuit de tellingen. De omvang van het autoverkeer in onze stad is al jaren redelijk stabiel, maar de in 2011 geopende Randweg heeft geleid tot een forse verschuiving van de verkeersstromen. Daarnaast is het gebruik van de drie Bossche transferia de afgelopen jaren sterk toegenomen, ten opzichte van 2008 met ca. 48%.

Welke besluitvorming ligt nu voor?	
• het hanteren van de Monitor Verkeer en Vervoer 2013 als basis voor de Koersnota;	
Welke besluitvorming volgt nog in het kader van de Koersnota?	
• Monitor Verkeer en Vervoer 2016: 2-meting	2016

Bereikbaarheidsprogramma 2013

Bij het Bereikbaarheidsprogramma 2013 zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- *de in 2009 vastgestelde ambitie voor 2015 blijft uitgangspunt.* Bepaald is welke maatregelen daarvoor tot en met 2015 dienen te worden uitgevoerd. Tevens wordt een doorkijk gegeven voor de periode ná 2015. Immers, het verbeteren van de bereikbaarheid en leefbaarheid van onze stad eindigt niet in 2015. Ook daarna zijn er maatregelen nodig;

¹ Aangezien het bij fietsgebruik vooral gaat om korte afstanden, wordt voor de fiets uitgegaan van alleen de interne verplaatsingen binnen onze gemeente.

- *het Bereikbaarheidsprogramma 2013 is gebaseerd op verschillende thema's en focusgebieden.* We beschrijven de thema's vanuit het Uitwerkingsplan Koersnota 2009 (ladder van Verdaas) aangevuld met de thema's Duurzame Mobiliteit en Verkeersveiligheid. Qua focusgebieden gaan we uit van de binnenstad incl. de Spoorzone en Oost-West. Met het Bereikbaarheidsprogramma 2013 wordt aangesloten op de voorgestane ruimtelijke ontwikkeling van onze stad zoals is vastgelegd in de Ruimtelijke Structuur Visie (RSV) en de bijbehorende Discussienota;
- *eerder genomen besluiten zijn als uitgangspunt aangehouden en blijven van kracht, tenzij in dit voorstel anders is aangegeven.* Eerder genomen besluiten betreffen onder andere de verschillende uitwerkingen van de Koersnota als parkeren, openbaar vervoer, fiets, verkeersmanagement, Oost-West en de binnenstadsring. De meerwaarde van het nieuwe Bereikbaarheidsprogramma 2013 is dat een totaalbeeld wordt geschetst van de huidige stand van zaken en de nieuwe maatregelen, waardoor de samenhang duidelijk wordt. Tevens kan, indien nodig, bijgestuurd worden om de vastgestelde ambitie te behalen.

In bijlage 4 is het Bereikbaarheidsprogramma 2013 opgenomen. Hierna is een beschrijving gegeven per thema en voor de twee focusgebieden.

Thema: Duurzame mobiliteit

Duurzame mobiliteit is nieuw binnen de Koersnota. Duurzaamheid en leefbaarheid zijn geen "projecten" maar "aspecten" van verkeer en verkeersmaatregelen. Zij bieden kansen bij elke thematische uitwerking; zowel voor maatregelen voor auto, openbaar vervoer als fiets. Duurzame mobiliteit geeft tegelijk ook invulling aan meerdere ambities zoals bereikbaarheid, klimaatbeleid, leefbaarheid en bijvoorbeeld luchtkwaliteit. Voorbeelden zijn: vergroening van het gemeentelijke wagenpark, elektrische openbaar vervoer en autodelen en een bedrijfsgerichte benadering van mobiliteit zoals in het kader van het Bossche Energie Convenant (BEC). In de op te stellen Visie Duurzame Mobiliteit wordt zowel voor bestaand als voor nieuw beleid gekeken naar kansen voor verduurzaming en innovatie. Ook het duurzamer, efficiënter en schoner bevoorraden van de binnenstad (Europees project ENCLOSE) is onderdeel van de Visie Duurzame Mobiliteit. De Visie Duurzame Mobiliteit wordt op dit moment uitgewerkt. De besluitvorming over de Visie Duurzame Mobiliteit vindt in het 2e kwartaal van 2013 plaats.

De binnenstadsring kent de belangrijkste luchtkwaliteitsknelpunten van de stad. Maatregelen die leiden tot betere doorstroming en minder en schoner verkeer, leiden ook tot verbetering van de luchtkwaliteit en minder geluid. Verbetering van de luchtkwaliteit moet het hebben van een pakket aan maatregelen waaronder infrastructurele maatregelen, milieuzone, alternatieve routing vrachtverkeer en efficiëntere bevoorrading van de (binnen)stad.

Welke besluitvorming ligt nu voor?	
• N.v.t.	
Welke besluitvorming volgt nog in het kader van de Koersnota?	
• Visie Duurzame Mobiliteit	2 ^{de} kwartaal 2013

Thema: Parkeren en transferia

Op 22 januari 2013 is het Uitwerkingsplan Parkeren binnenstad en Transferia door de gemeenteraad vastgesteld. Dit uitwerkingsplan bestaat uit een ontwikkelingsrichting voor de lange termijn voor zowel bezoekers, werkers als bewoners van de binnenstad. De eerste stap hierin bestaat uit het uitbreiden van parkeercapaciteit aan de rand van de binnenstad (parkeergarage Hekellaan) en de rand van de stad (transferium Willemspoort). Tevens wordt na openstelling van de parkeergarage Hekellaan de bestaande openbare parkeergarage St. Josephstraat omgezet naar parkeren voor belanghebbenden. Daarnaast is in het uitwerkingsplan tot een aantal concrete maatregelen en uitwerkingen voor de eerste stap op korte termijn (2012-2016) besloten, zoals het geleidelijk invoeren van ultrakort parkeren

voor bezoekers op de straatparkeerplaatsen in het winkelgebied, het samen met belanghebbenden voor het einde van dit jaar opstellen van een plan voor het terugdringen van de wachtlijst voor bewoners in de binnenstad en het uitvoeren van maatregelen op het gebied van informatievoorziening om de bereikbaarheid van de binnenstad voor bezoekers te verbeteren.

Voor het gastvrij ontvangen van deze bezoekers wordt in voorliggend raadsvoorstel voorgesteld het bestaande parkeerroute-informatiesysteem (PRIS) uit te breiden ten behoeve van de transferia en de informatievoorziening tijdens evenementen en wegwerkzaamheden. De bezoeker wordt op een grotere afstand vanaf de Ring (A2-A59-Randweg) geïnformeerd over de beschikbaarheid van parkeerplaatsen op de transferia en in de binnenstad en via de gewenste routes naar de parkeerlocaties geleid. Dit om onnodig zoekverkeer in de stad te voorkomen. Tevens wordt men geïnformeerd over de bereikbaarheid tijdens evenementen en wegwerkzaamheden. Dit is een kosten efficiënte maatregel die op korte termijn bijdraagt aan een verbetering van de bereikbaarheid van de binnenstad. De uitbreiding van het PRIS wordt als maatregel opgenomen in het structuurfonds. De uitvoering van de overige maatregelen maken onderdeel uit van de parkeerexploitatie.

Naast het voorgaande worden twee nadere uitwerkingen gemaakt: de actualisatie van de Nota Parkeernormen en het Uitwerkingsplan Transferia (uitwerking van de ambitie om het aantal parkeerplaatsen op transferia te verdubbelen) zoals vastgesteld op 22 januari 2013. In 2016 wordt de stand van zaken gegeven van de ontwikkelingsrichting parkeren.

Welke besluitvorming ligt nu voor?	
<ul style="list-style-type: none"> de uitbreiding van het bestaande Parkeerrouteinformatiesysteem (PRIS); 	
Welke besluitvorming volgt nog in het kader van de Koersnota?	
<ul style="list-style-type: none"> Ultrakort parkeren 	2013
<ul style="list-style-type: none"> Aanpak terugdringen wachtlijst parkeren belanghebbenden binnenstad 	2013
<ul style="list-style-type: none"> Uitwerkingsplan Transferia 	2014
<ul style="list-style-type: none"> Nota Parkeernormen 	2014
<ul style="list-style-type: none"> Stand van zaken parkeren 	2016

Thema: Fiets

In 2009 is het programma Lekker Fietsen vastgesteld, dat als doel heeft om het fietsgebruik te laten stijgen. Hiervoor zijn de afgelopen jaren fietspaden, -stroken en -straten aangelegd. Tevens zijn nieuwe bewaakte stallingen gebouwd in de binnenstad. Vanaf 2011 kan men gratis gebruik maken van de bewaakte fietsenstallingen in de binnenstad. De komende jaren wordt het fietsnetwerk verder gecompleteerd, waaronder het Bossche deel van de snelfietsroute naar Oss (Centraal Station-Rosmalen). Daarnaast wordt een nieuwe fietsenstalling met circa 1.000 plaatsen gerealiseerd aan de noordzijde van de binnenstad en worden twee fietsbruggen gerealiseerd over de Aa en de bestaande Zuid-Willemsvaart. Zowel de bewaakte stalling als de fietsbruggen worden gekoppeld aan de ontwikkeling van het GZG-terrein. De fietsenstalling in de binnenstad is voorzien in het Investeringsplan vanuit de post Fietsplan. De fietsbruggen zijn gedekt in het structuurfonds binnen de GZG-ontwikkeling.

Welke besluitvorming ligt nu voor?	
<ul style="list-style-type: none"> het verder uitvoeren van het programma Lekker Fietsen; 	
Welke besluitvorming volgt nog in het kader van de Koersnota?	
<ul style="list-style-type: none"> N.v.t. 	

Thema: Openbaar vervoer

Eén van de ambities van de Koersnota is een beter gebruik van het openbaar vervoer (OV) in 's-Hertogenbosch.

De provincie is als concessieverlener verantwoordelijk voor de (aanbesteding van) de uitvoering van het openbaar vervoer. Wij zijn als gemeente verantwoordelijk voor de infrastructuur in de stad: de bus moet snel en betrouwbaar kunnen doorstromen. Dit was het centrale uitgangspunt voor het Uitwerkingsplan doorstroming OV, dat door de gemeenteraad is vastgesteld in juni 2012. Het uitwerkingsplan beschrijft voor het busvervoer in drie slagen de OV-doorstroommassen en de gewenste kwaliteit daarvan, evenals een pakket fysieke maatregelen. Daarnaast is er voor OV veel winst te behalen in de uitwerking en realisatie van de binnenstadsring en de studie Oost-West.

Het Uitwerkingsplan Doorstroming OV kent drie slagen:

1. Op zeer korte termijn wordt een aantal doorstromingsprojecten aangepakt, die geen onmiddellijke relatie hebben met andere ruimtelijke en infrastructurele projecten. Deze maatregelen (kleine infrastructurele aanpassingen en optimalisatie van verkeersregelinstallaties) leiden tot een betere doorstroming voor het openbaar vervoer. Voor deze maatregelen is reeds krediet vastgesteld vanuit het structuurfonds.
2. Een tweede slag bestaat uit maatregelen ter verbetering van de doorstroming op de binnenstadsring. De doorstroming voor OV op de binnenstadsring moet op orde zijn bij het uitplaatsen van de reguliere buslijnen uit de binnenstad. De maatregelen op de binnenstadsring zijn van groot belang voor het goed functioneren van de binnenstad. De twee nieuwe OV-haltes op de binnenstadsring sluiten aan op deze slag. De te nemen maatregelen vormen onderdeel van de binnenstadsring.
3. Ten derde zal er voor de doorstroomas met de grootste groeipotentie onderzoek gedaan worden naar een extra kwaliteitssprong in de vorm van een stedelijke Hoogwaardige Openbaar Vervoer (HOV)-as naar Rosmalen en De Groote Wielen. De manier waarop deze as fysiek vormgegeven moet worden gaan we onderzoeken. Dit onderzoek wordt op dit moment opgestart. Er wordt eveneens gekeken naar een eventuele verlenging van deze as naar het Jeroen Bosch Ziekenhuis. De eerste fase van de realisatie van deze as start in 2015.

Op dit moment wordt een gemeentelijke OV-visie opgesteld die vooral gaat over de buslijnen, frequentie en rijdend materieel. Deze gaat niet over de infrastructurele maatregelen, want die zijn opgenomen in het Uitwerkingsplan Doorstroming OV. De OV-visie helpt bij de gemeentelijke advisering aan de provincie (in haar rol van concessieverlener OV).

De huidige OV-concessie loopt eind 2014 af. De provincie verwacht flink te moeten bezuinigen op OV vanaf 2015. Het bedieningsniveau in 's-Hertogenbosch zal daardoor omlaag gaan. Deze ontwikkeling wordt betrokken bij de gemeentelijke OV-visie die naar verwachting in het najaar ter besluitvorming aan de gemeenteraad wordt voorgelegd.

Daarnaast is in 2011 een quick scan uitgevoerd naar de kansen voor een NS-station Maaspoort. Op basis daarvan is ProRail gevraagd een verkenning uit te voeren. Hierbij wordt ook onderzocht of dit past binnen het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS).

Welke besluitvorming ligt nu voor?	
<ul style="list-style-type: none">• de realisatie van de OV binnenstadshaltes op de binnenstadsring;• de realisatie van de doorstromingsmaatregelen OV op de binnenstadsring;• de realisatie van de eerste fase van de stedelijke HOV-as naar Rosmalen/DGW;	
Welke besluitvorming volgt nog in het kader van de Koersnota?	
• OV-visie	2013
• Haalbaarheidsstudie NS-station Maaspoort	2014

Thema: Verkeersmanagement

In het Uitwerkingsplan Verkeersmanagement (2010) is aangegeven dat de bereikbaarheid van de economische toplocaties in 's-Hertogenbosch op korte termijn verbetert met verkeersmanagement maatregelen.

Met de realisatie van deze maatregelen is vanaf 2011 een start gemaakt. Voorbeelden hiervan zijn de optimalisatie van verkeerslichtenregelingen, doorstromingsmaatregelen voor vrachtverkeer (tovergroen Zandzuigerstraat), de eerder genoemde verbetering voor de doorstroming van het OV en de inzet van (tijdelijke) verkeersmanagementmaatregelen voor topevenementen, zoals bijvoorbeeld bij Brabanthallen en in de binnenstad. Door de investeringsimpuls vanuit het Rijksinvesteringsprogramma Beter Benutten wordt een groot aantal verkeersmanagementmaatregelen de komende twee jaren gerealiseerd. Hierbij ligt de nadruk op de bereikbaarheid van de economische toplocaties Brabanthallen/Rietvelden en de binnenstad. Daarnaast wordt gestart met het real-time monitoren van de verkeerssituatie op straat. Deze belangrijke informatie wordt gebundeld in een monitoringssysteem, waardoor er beter inzicht is in de actuele verkeerssituatie op straat. In september 2013 wordt de gemeenteraad geïnformeerd over de stand van zaken op het gebied van verkeersmanagement.

Voor de realisering van de verschillende verkeersmanagementmaatregelen zoals de personeelskosten voor de uitvoering van de regelscenario's voor de Brabanthallen en de binnenstad, het actueel monitoren van het verkeer en de benodigde ICT-systemen voor beheer en bewaking van verkeerslichten bedragen de exploitatielasten jaarlijks € 50.000. Financiering vindt plaats binnen de beschikbare middelen binnen het programma Bereikbare stad.

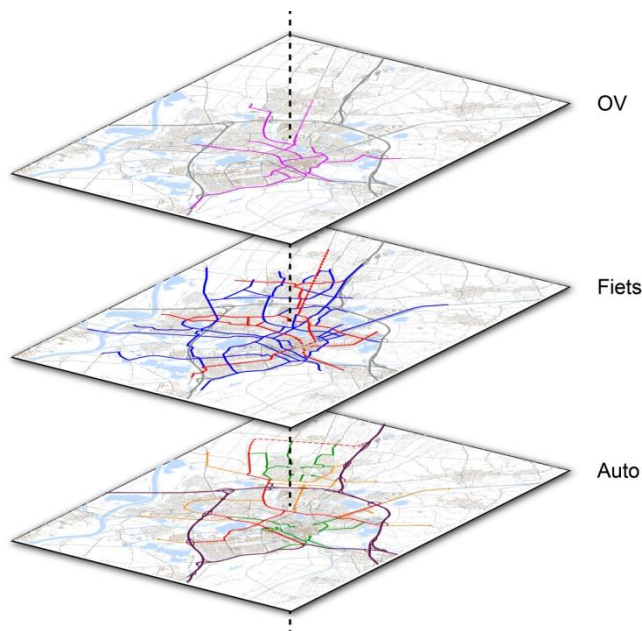
Welke besluitvorming ligt nu voor?	
• N.v.t.	
Welke besluitvorming volgt nog in het kader van de Koersnota?	
• Stand van zaken Verkeersmanagement	2013

Thema: Doorstroomassen

In 2009 is het doorstroomassenmodel vastgesteld. De doorstroomassen zijn de belangrijkste wegen binnen de gemeente waar het interne en externe autoverkeer zoveel als mogelijk worden gebundeld. Doel hiervan is de druk op de andere gemeentelijke wegen te verminderen en de bereikbaarheid en leefbaarheid te vergroten.

In het model is gesteld dat de doorstroomassen auto moeten voldoen aan bepaalde ideale ontwerpuitgangspunten, zoals een profiel met 2x2 rijstroken en een aantal ongelijkvloerse kruisingen. Zoals beschreven in bijlage 5 blijkt uit ontwerpstudies dat een groot deel van deze maatregelen niet te realiseren is, vanwege de ruimtelijke impact (slopen van bebouwing) en de daarmee gepaard gaande hoge kosten. Bovendien leiden recente mobiliteitsontwikkelingen tot de conclusie dat een noodzaak tot grootschalige ingrepen op dit moment ontbreekt. Dit betekent niet dat er geen noodzaak is om de doorstroomassen te optimaliseren. In bijlage 1d is een kaartbeeld opgenomen van de stand van zaken van de doorstroomassen.

Sinds 2009 zijn ook de doorstroomassen voor het openbaar vervoer en de fiets vastgesteld. Voor het behalen van de ambities is het van groot belang dat de verschillende netwerken integraal worden bekeken. Dit is schematisch in onderstaande figuur aangegeven.



Figuur: integrale aanpak doorstroommassen openbaar vervoer, fiets en auto

Het doorstroommassenmodel is een belangrijke bouwsteen van het Bereikbaarheidsprogramma 2013. De uitvoering van het doorstroommassenmodel en de aanpak is anders dan voorzien in het bereikbaarheidsprogramma uit 2009. Inmiddels wordt gebruik gemaakt van nieuwe technieken vanuit verkeersmanagement en wordt aangesloten bij de landelijke tendens om de bestaande weginfrastructuur beter te benutten.

Concluderend wordt daarom voorgesteld om voor de doorstroommassen een integrale aanpak te hanteren die rekening houdt met:

- de beschreven resultaten van de ontwerpstudies;
- de verschillende modaliteiten die gebruik maken van doorstroommassen: openbaar vervoer, fiets en auto;
- een fasegewijze (soberdere) aanpak conform de Ladder van Verdaas waarbij eerst wordt gekeken naar verkeersmanagement en benutting van bestaande infrastructuur en daarna pas naar grootschalige ingrepen.

De komende jaren ligt de noodzaak van maatregelen op doorstroommassen vooral op volgende assen:

- de Magistratenlaan-Zandzuigerstraat-Hambakenweg: Vanuit de ontwerpstudie die als basis heeft gediend voor het besluit over de Parallelweg 2^{de} fase en 3^{de} fase is geconcludeerd dat na realisatie van de Parallelweg 2^{de} fase mogelijk een aantal knelpunten optreedt. Met name op de Magistratenlaan en op de route Zandzuigerstraat-Orthenseweg. Hiervoor zijn maatregelen noodzakelijk. Deze dienen gerealiseerd te worden vóór de opening van de Parallelweg 2^{de} fase;
- de Gestelweg-Merwedelaan-Bruistensingel. Deze doorstroommassen voldoet niet aan de uitgangspunten voor doorstroommassen. Op verschillende kruispunten doen zich doorstromingsproblemen voor. Verschillende optimalisaties zijn onderzocht, vooral op de kruispunten.

Deze beide noord-zuid gerichte doorstroommassen zijn van groot belang voor de bereikbaarheid en leefbaarheid van onze stad, maar vooral voor de binnenstad. Indien deze assen voldoende doorstromingskwaliteit hebben, wordt verkeer namelijk gestimuleerd om deze assen te gebruiken in plaats van een route door de binnenstad (zoals de Koningsweg).

In bijlage 5 is een nadere toelichting opgenomen van de voorgestelde integrale (soberdere) aanpak.

Welke besluitvorming ligt nu voor?	
<ul style="list-style-type: none"> de integrale (soberdere) aanpak van de doorstroommassen Magistratenlaan-Zandzuigerstraat-Hambakenweg en Gestelseweg-Merwedelaan-Bruistensingel en realisatie van de benodigde maatregelen; 	
Welke besluitvorming volgt nog in het kader van de Koersnota?	
<ul style="list-style-type: none"> N.v.t. 	

Thema: Verkeersveiligheid

Op dit moment gaat het goed met de verkeersveiligheid in de gemeente 's-Hertogenbosch; de doelstelling zoals opgesteld in 1997, is gehaald. De gemeente 's-Hertogenbosch wil de verkeersveiligheid blijven verbeteren. De manier waarop is op 11 december 2012 vastgesteld door de gemeenteraad in het nieuwe verkeersveiligheidsbeleid inclusief een uitvoeringsplan tot en met 2016 en de benodigde financiële middelen.

Welke besluitvorming ligt nu voor?	
<ul style="list-style-type: none"> N.v.t. 	
Welke besluitvorming volgt nog in het kader van de Koersnota?	
<ul style="list-style-type: none"> N.v.t. 	

Focusgebieden op basis van ruimtelijke en economische ontwikkeling

Buiten bovenstaande thematische uitwerkingen is de ruimtelijke ontwikkeling van onze stad van grote invloed op de Koersnota. Ruimtelijke ontwikkelingen vormen de randvoorwaarden waarbinnen verkeer tot stand komt. Het bestuurlijk kader daarvoor wordt gevormd door de RSV. De Discussienota RSV en de opvattingen van uw raad vormen een belangrijke basis.

Door de economische crisis ligt de ruimtelijke dynamiek voorlopig op een lager niveau dan eerder voorzien. Doordat er minder programma wordt gerealiseerd en door lagere autonome groei is de toename van de mobiliteit lager dan tot voor kort werd voorzien. Echter, als de economie weer aantrekt, zal de mobiliteit ook weer gaan groeien.

De fasering in de Koersnota sluit aan op de prioritering vanuit de Discussienota RSV: gekeken wordt in eerste instantie naar de binnenstad incl. spoorzone. Daarnaast worden maatregelen voorbereid en uitgevoerd vanuit Oost-West. Op lange termijn pas volgen de maatregelen aansluitend op de ontwikkeling van de A2-zone. Hieronder wordt ingegaan op de twee focusgebieden: binnenstad incl. spoorzone en Oost-West.

Focusgebied: binnenstad incl. spoorzone

De bereikbaarheid en leefbaarheid van de binnenstad incl. spoorzone is complex vanwege de dichtheid en veelheid aan functies. In dit gebied worden de komende jaren veel, grotendeels reeds besloten, bereikbaarheidsmaatregelen gerealiseerd. Deze zijn hieronder beschreven. Eerder al zijn de benodigde maatregelen voor dit gebied bij de verschillende thema's beschreven zoals Parkeren en transferia, Fiets, Openbaar vervoer en Doorstroommassen. Hieronder volgen een aantal aanvullingen specifiek voor de binnenstad incl. spoorzone.

Het bussysteem wordt in 3 slagen aangepakt, zoals eerder beschreven bij het thema openbaar vervoer. Tevens wordt voorgesteld, conform het Uitwerkingsplan doorstroming OV, de reguliere

buslijnen die nu nog door de binnenstad rijden, via de binnenstadsring te laten rijden. Nu rijden deze nog via de Parade en Hinthamerstraat. Aansluitend op het nieuwe bussysteem zorgt de elektrische binnenstadsbus 220Xpress in de toekomst voor het vervoer door de binnenstad tussen het station, de centrale binnenstadshaltes op de binnenstadsring, de parkeerlocaties en de belangrijkste publiekstrekkers. De inzet van de 220Xpress is gekoppeld aan het uitplaatsen van de reguliere buslijnen uit de binnenstad.

Verder wordt, op basis van het raadsbesluit in 2009, in het kader van de ontvlechting van de doorstroommassen openbaar vervoer, fiets en auto de route via de Van Berckelstraat uitsluitend nog toegankelijk voor fiets en OV; niet meer voor doorgaand autoverkeer. De Stationstunnel is al beperkt afgesloten voor autoverkeer. Deze wordt uitsluitend toegankelijk voor fiets en OV. Dit zou gebeuren nadat de wegwerkzaamheden (2009-2010:rotonde en fietspaden) hadden plaatsgevonden. Tijdens deze wegwerkzaamheden is de Stationstunnel geheel afgesloten geweest. Deze tijdelijke situatie heeft niet geleid tot bereikbaarheidsproblemen. Het werkelijk afsluiten van beide wegen voor autoverkeer doen we pas na realisatie van de Parallelweg 2^{de} fase vanwege de te verwachten overlast tijdens deze werkzaamheden. Hier vindt in 2016 besluitvorming over plaats in het kader van de resultaten van de Koersnota. Hierbij wordt rekening gehouden met de economische situatie van de binnenstad en de ruimtelijke ontwikkelingen in en om de binnenstad (GZG, Zuid-Willemsvaart, binnenstadsring etc.)

De aanpak van de binnenstadsring als 30 km/uur op basis van het raadsbesluit van 2011. Hiervoor wordt op dit moment een Beeldkwaliteitsplan gemaakt. Hierin komen de belangrijkste uitgangspunten voor herinrichting van de binnenstadsring aan de orde. In juni 2013 wordt het Beeldkwaliteitsplan voorgelegd aan de gemeenteraad. Dan blijkt wat de benodigde financiële middelen zijn.

Welke besluitvorming ligt nu voor?	
<ul style="list-style-type: none"> • het in samenwerking met de provincie zo snel als mogelijk uitplaatsen van de reguliere buslijnen uit de binnenstad, zo mogelijk gekoppeld aan de invoering van elektrisch OV in de binnenstad; • de binnenstadsring. 	
Welke besluitvorming volgt nog in het kader van de Koersnota?	
• Binnenstadsring	Juni 2013

Focusgebied: Oost-West

In maart 2012 is door de gemeenteraad de Studie Oost-West vastgesteld. In deze studie is de samenhang tussen ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructurele maatregelen geschetst voor het oostelijk deel van de stad. Het resultaat is een fasegewijze bereikbaarheidsaanpak: tot 2015, tot 2020 en tot 2030.

Tot en met 2015 worden de volgende vastgestelde projecten gerealiseerd:

- het Bossche deel van de snelfietsroute 's-Hertogenbosch-Oss, naar verwachting gereed in 2014;
- de doorkoppeling van de Stadionlaan naar de Tivoliweg, naar verwachting gereed 2015;
- de stedelijke HOV-as naar Rosmalen/De Groote Wielen. De realisatie hiervan wordt gestart in 2015;

Daarnaast zijn er verschillende projecten in het kader van de omlegging Zuid Willemsvaart. Deze vallen buiten de Koersnota, maar worden hier uiteraard op afgestemd.

Na 2015 worden de volgende projecten opgepakt:

- de realisatie van de Oostelijke landweg;
- de verluwing van de kom Rosmalen.

Daarnaast wordt het ontvlechten van de aansluiting A2-Bruistensingel in een projectverkenning uitgewerkt ten behoeve van overleg met provincie en Rijk. De realisatie daarvan is gekoppeld aan de ontwikkeling van Avenue2 en de daarvoor benodigde infrastructuur.

Welke besluitvorming ligt nu voor?	
• N.v.t.	
Welke besluitvorming volgt nog in het kader van de Koersnota?	
• N.v.t.	

Vervolg Koersnota

De te realiseren ambities van de Koersnota gelden voor 2015. In 2016 wordt daarom opnieuw een balans opgemaakt. De Monitor Verkeer en Vervoer wordt dan geactualiseerd in de 2-meting. Tevens wordt dan het Bereikbaarheidsprogramma opnieuw geactualiseerd om de bereikbaarheid, leefbaarheid en economisch functioneren van 's-Hertogenbosch verder te verbeteren.

Welke besluitvorming ligt nu voor?	
• het instemmen met de in het Bereikbaarheidsprogramma Koersnota 2013 opgenomen doorkijk van maatregelen na 2015;	
Welke besluitvorming volgt nog in het kader van de Koersnota?	
• Resultaten Koersnota 2016	2016

Communicatie

Tijdens de totstandkoming van dit raadsvoorstel heeft consultatie plaats gevonden met externe partijen, zoals met een afvaardiging van Centrummanagement, de Brabants Zeeuwsche Werkgeversvereniging (BZW), het Reizigersoverleg Brabant en de Bewoners Leefbare Binnenstad. De binnengekomen reacties van deze organisaties op het concept van dit raadsvoorstel zijn opgenomen in bijlage 6.

Deze externe begeleidingsgroep blijft ook de komende jaren tot en met 2016 in de lucht om de verschillende onderdelen van de Koersnota te begeleiden.

6) Financiële paragraaf

In de begroting 2013 (pagina 190) zijn voor het project Koersnota onderstaande maatregelen opgenomen in het structuurfonds. Deze maatregelen worden geheel of gedeeltelijk gedekt ten laste van het structuurfonds. Daarnaast zijn deze maatregelen wel of niet van dekking voorzien.

Gedekte projecten	Bedrag t.l.v. structuurfonds (€ miljoen)
Transferium Willempoort	8,0
Oost-westverbinding	2,3
Overige projecten koersnota	9,1
Randweg	40,0
Niet gedekte projecten	
Doortrekking Parallelweg naar A59	25,0
Oostelijke omleiding Rosmalen	10,0
Transferium zuid-oostzijde stad	10,0
Overige projecten koersnota	8,0

In dit geactualiseerde Bereikbaarheidsprogramma 2013 gaat het specifiek om de maatregelen die vallen binnen de post 'overige projecten Koersnota' binnen het gedekte deel van het structuurfonds

(€ 9,1 miljoen). Van deze post is inmiddels een bedrag van € 3,8 miljoen besteed aan reeds gevoteerde kredieten voor voorbereiding en/of uitvoering (o.a. € 2,2 miljoen voor vervangen spoorbrug over de Dieze). Resteert dus een bedrag van € 5,3 miljoen.

Het Uitwerkingsplan Koersnota 2009 is geactualiseerd. Voor het geactualiseerde Bereikbaarheidsprogramma 2013 wordt verwezen naar bijlage 4. Voor de opgevoerde maatregelen tot en met 2015 is er een bedrag uit het structuurfonds benodigd van totaal € 8,8 miljoen, waardoor er een ongedekt deel voor de opgevoerde projecten tot en met 2015 overblijft van € 3,5 miljoen (8,8 – 5,3). Voorgesteld wordt om de overheveling van € 3,5 miljoen van het niet gedekte deel van het structuurfonds (groot € 8,0 miljoen) naar het gedekte deel mee te nemen bij de voorjaarsnota 2014 en dit te betrekken bij de integrale afweging van de begroting 2014;

Vorbereidingskredieten

Voor de voorbereiding van de maatregelen uit het Bereikbaarheidsprogramma 2013 die in de periode tot en met 2015 worden gerealiseerd, is voorbereidingskrediet nodig. Dit betreft:

- € 20.000 voor de uitbreiding van het bestaande Parkeerrouteinformatiesysteem (PRIS);
- € 40.000 voor de OV binnenstadshaltes op de binnenstadsring;
- € 20.000 voor de doorstromingsmaatregelen OV op de binnenstadsring;
- € 200.000 voor de integrale aanpak van de doorstroommassen Magistratenlaan-Zandzuigerstraat-Hambakenweg en Gestelseweg-Merwedelaan-Bruistensingel.

Dekking vindt plaats ten laste van het structuurfonds project Koersnota, onderdeel overige projecten van het gedekte deel.

Tevens wordt voorgesteld om de maatregel "uitbreiding van het bestaande Parkeerrouteinformatiesysteem (PRIS)" over te hevelen naar de planstudiefase.

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

mr. drs. I.A.M. Woestenberg mr. dr. A.G.J.M. Rombouts

Bijlagen:

1. Kaartbeelden 1a tot en met 1e
2. Onderdelen Koersnota Hoofdinfrastructuur vanaf 2007
3. Monitor Verkeer en Vervoer 2013
4. Bereikbaarheidsprogramma Koersnota 2013
5. Integrale aanpak doorstroommassen
6. Reactie Blb en Centrummanagement op concept raadsvoorstel

Ter inzage:

-

De gemeenteraad van 's-Hertogenbosch in zijn openbare vergadering van 23 april 2013;

gezien het voorstel van burgemeester en wethouders d.d. 26 maart 2013, regnr.118676;

gelet op de Gemeentewet;

Besluit

Bijgaand concept – raadsbesluit vaststellen waarin wordt gevraagd om te besluiten tot:

1. het hanteren van de Monitor Verkeer en Vervoer 2013 als basis voor de Koersnota;
2. het verder uitvoeren van het programma Lekker Fietsen;
3. het in samenwerking met de provincie zo snel als mogelijk uitplaatsen van de reguliere buslijnen uit de binnenstad, zo mogelijk gekoppeld aan de invoering van elektrisch OV in de binnenstad;
4. het instemmen met de verdere uitwerking van de voorgenomen gemeentelijke maatregelen uit het Bereikbaarheidsprogramma Koersnota 2013 (actualisatie), die benodigd zijn om de gestelde ambities voor de vervoermiddelkeuze tot en met 2015 te halen:
 - a. de uitbreiding van het bestaande Parkeerrouteinformatiesysteem (PRIS);
 - b. de realisatie van de OV binnenstadshaltes op de binnenstadsring;
 - c. de realisatie van de doorstromingsmaatregelen OV op de binnenstadsring;
 - d. de realisatie van de eerste fase van de stedelijke HOV-as naar Rosmalen/DGW;
 - e. de integrale (soberdere) aanpak van de doorstroommassen Magistratenlaan-Zandzuigerstraat-Hambakenweg en Gestelseweg-Merwedelaan-Bruistensingel en realisatie van de benodigde maatregelen;
 - f. de binnenstadsring;
5. het verstrekken van een voorbereidingskrediet van € 280.000 ten laste van het structuurfonds, om de maatregelen genoemd onder punt 4 verder voor te bereiden en de maatregel genoemd onder 4a eveneens over te hevelen van de verkenningsfase naar de planstudiefase;
6. het instemmen met de in het Bereikbaarheidsprogramma Koersnota 2013 opgenomen doorkijk van maatregelen na 2015;
7. het ongedekte deel van € 3,5 miljoen mee te nemen bij de voorjaarsnota 2014 en te betrekken bij de integrale afweging van de begroting 2014 (totaal benodigd is € 8,8 miljoen, € 5,3 miljoen is reeds voorzien in het gedekte deel);
8. de begroting 2013 voor het voorbereidingskrediet van € 280.000 te wijzigen.

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

drs. A. van der Jagt mr. dr. A.G.J.M. Rombouts