

# TOEKOMSTVERKENNING



# KNOOPPUNTONTWIKKELING STATION 'S-HERTOGENBOSCH



'S-HERTOGENBOSCH







# INHOUD

1	Inleiding: Nieuw elan door een integrale oplossing	6
2	Het belang van knooppunt 's-Hertogenbosch op verschillende schaalniveaus	8
2.1	Landelijk niveau: Spoorwegknooppunt 's-Hertogenbosch en PHS	9
2.2	Regionaal niveau	9
2.3	Lokaal niveau: Betekenis voor de stad	10
3	Ontwikkeling Spoorzone	12
4	Ambities	18
4.1	Het versterken van de verbindingen met het station	19
4.2	Interwijkverbindingen	22
4.3	Een toegankelijk en gastvrij station	24
4.4	Een hoogwaardig stedelijk gebied	25
4.5	Een optimale bereikbaarheid voor fietsers	28
4.6	Bereikbaarheid voor auto's toereikend	30
4.7	Experiment en innovatie	32
5	Van uitdaging naar oplossing	34

# 01

## INLEIDING

### NIEUW ELAN DOOR EEN INTEGRALE OPLOSSING

Nadat in de jaren '90 met de bouw van een nieuw station en het Paleiskwartier een eerste impuls is gegeven aan de ontwikkeling van de Spoorzone, is dit gebied inmiddels uitgegroeid tot een volwassen deel van de stad. Een zeer divers en interessant stadsdeel waar wonen, werken, onderwijs en cultuur samenkomen. Zowel het station als de stationsomgeving hebben zich succesvol ontwikkeld. Zelfs zo succesvol dat het gebied onder druk is komen te staan. Ooit was er voldoende ruimte, was er relatief weinig verkeer en was er een groot en aansprekend station. Inmiddels is de ruimte schaars, barst het station uit zijn voegen en is de verkeersdruk toegenomen. Het gebied is geëvolueerd van 'state of the art' naar 'niet meer toereikend'.

Ondertussen neemt de vraag naar intensivering toe, het gebied wordt verder verdicht. Ook wordt het gebied dat zich in de invloedssfeer van het station bevindt groter. Al met al worden meer reizigers, meer bewoners, meer werknemers en bezoekers verwacht. Dat is ook gewenst. Alle partijen, zowel op landelijk als regionaal niveau, hebben hier belang bij. Het is goed voor het milieu en voor een bereikbaar Nederland, maar het moet wel mogelijk worden gemaakt. Sterker nog: het moet op zo'n manier worden mogelijk gemaakt dat knooppunt 's-Hertogenbosch weer een tijd vooruit kan en weer het visitekaartje van de stad wordt.

Directe aanleiding voor het maken van dit document is de verwachte aanpassing van het station in het kader van PHS, waarbij het station zodanig wordt heringericht dat het station meer reizigers kan verwerken. Meer reizigers betekent ook meer druk op de beschikbare ruimte: meer fietsen, meer auto's, meer loopruimte, ruimte die er bijna niet meer is. De plannen van Prorail komen samen met de gemeentelijke plannen om de Spoorzone "af te maken": om het gebied verder te intensiveren, om de reeds ontwikkelde delen beter te ontsluiten en om er een aantrekkelijk samenhangend geheel van te maken. Het besef rees dat planvorming in dit al drukbezette gebied alleen bij een integrale aanpak tot een bevredigend resultaat zal kunnen leiden.

Na oriënterend overleg met Prorail en NS heeft de gemeente in dit inspiratiedocument alle ambities, uitdagingen en kansen op een rij gezet. Het is de visie van de gemeente 's-Hertogenbosch op de complexe opgave. Andere partijen worden van harte uitgenodigd om met deze basis verder in gesprek te gaan en ambities toe te voegen. Dit maakt de opgave niet gemakkelijker, maar zal ook nieuwe kansen creëren.

In dit document is gekeken waar de huidige situatie knelt, waar kansen liggen om de Spoorzone weer toekomstvast te maken en wat de ambities hierbij zijn. Hierbij wordt duidelijk dat het station en de stationsomgeving sterk samenhangen, ze beïnvloeden elkaar en kunnen elkaar versterken.

Wat ook duidelijk wordt is dat de complexiteit van de knoop in relatie tot de beschikbare ruimte zo groot is dat er gezocht moet worden naar creatieve en meerlaagse oplossingen. Er is niet genoeg ruimte dat iedereen zijn gang kan gaan en wel ergens een plekje zal kunnen vinden; er zullen functies moeten worden gecombineerd, er zal moeten worden gestapeld, er zal slim moeten worden geprogrammeerd. Dit kan alleen als de partijen intensief gaan samenwerken.

Samen optrekken biedt de kans om het gebied in één keer goed aan te pakken en er een helder, samenhangend en aansprekend geheel van te maken. Tezamen moeten we tot een integrale oplossing komen.

# 02

## KNOOPPUNT

### HET BELANG VAN KNOOPPUNT 'S-HERTOGENBOSCH OP VERSCHILLENDE SCHAALNIVEAUS

De ontwikkeling van het station en de stationsomgeving tot een kwalitatief hoogwaardig gebied is op meerdere schaalniveaus en voor meerdere partijen van belang. Op landelijk, regionaal en stedelijk niveau zal geprofiteerd kunnen worden van een sterk knooppunt 's-Hertogenbosch.



## 2.1 Landelijk niveau: Spoorwegknooppunt 's-Hertogenbosch en PHS

Station 's-Hertogenbosch heeft in het zuiden van Nederland een centrale ligging en is van grote betekenis als knooppunt in het spoornetwerk. Binnen Brabant heeft 's-Hertogenbosch het grootste potentieel aan reizigers die binnen een straal van een half uur van het station wonen. 's-Hertogenbosch is een belangrijke schakel in de corridor Noord-Zuid. Ten aanzien van de Oost-Westverbinding heeft het station vooral een bestemmingsfunctie; met name voor scholieren en forenzen.

### 's-Hertogenbosch als spoormagneet

Prorail en het Rijk willen het spoornetwerk optimaal gebruiken om zoveel mogelijk mensen met de trein in plaats van de auto te laten reizen. Stations waaromheen zoveel mogelijk werkgelegenheid en onderwijs zijn geconcentreerd zijn hierbij een pré. Door de centrale ligging in het zuiden en de sterke intensivering rondom het station voldoet 's-Hertogenbosch aan alle voorwaarden om de rol van spoormagneet verder te versterken. Dan moet er echter wel voor worden gezorgd dat de reiziger ook in de toekomst op een veilige en comfortabele manier de gehele keten van de reis kan afleggen.

### Aanpassing station

Prorail heeft het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) ingezet om de intensivering op het spoor te faciliteren. Ten aanzien van het station voorziet men dat er ingrepen nodig zijn om de transfercapaciteit (de verwerking van het aantal reizigers) te vergroten. De manier waarop is op dit moment bij Prorail nog in studie. Wel betreft het hier ingrepen die deels direct raken aan de omgeving, zoals bijvoorbeeld een mogelijk extra perron en het uitbreiden van het westelijke stijgpunt.

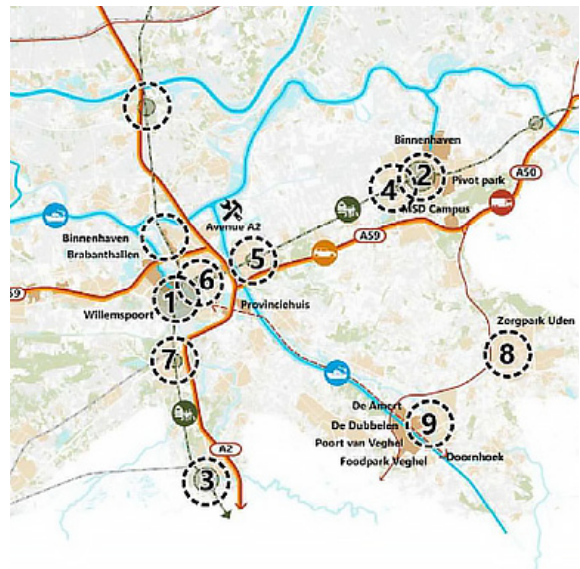
## 2.2 Regionaal niveau

Het station en de stationsomgeving zijn van grote betekenis op regionaal niveau. Er zitten in het gebied veel onderwijsinstellingen, het biedt werkgelegenheid en cultuur. Dit zijn activiteiten die veel bezoekers trekken vanuit de regio. Naast de bewoners (5800 bewoners) wordt het gebied bezocht door ca. 20.000 werkenden en circa 30.000 studenten. Het station vervult een grote rol in de bereikbaarheid van de stad en de Spoorzone: ca. 55.000 OV



- █ Noordzuidcorridor: Den Bosch is schakel
- █ Oostwestverbinding: Den Bosch is bestemming

Station binnen half uur vanuit groot en interessant gebied te bereiken



Knooppuntfunctie Den Bosch in Mirt A2

gebruikers maken dagelijks gebruik van het station.

#### MIRT: het station als schakel tussen auto en trein

Vanuit het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) wordt ingezet op het stimuleren het reizen per trein en ander openbaar vervoer ten koste van de automobilititeit.

In de omgeving van 's-Hertogenbosch is de doorstroom op de A2 een knelpunt en is er de grote wens om het verkeer hier te ontlasten. Station 's-Hertogenbosch kan hier een sterke rol in vervullen door de automobilist op het station "af te vangen" en verder te laten reizen per trein. Hiertoe zou onder anderen de P&R-functie versterkt moeten worden.

#### Verbeteren station en voor-en natransport

Om meer reizigers te verleiden tot het openbaar vervoer is er, ook vanuit het MIRT, de wens het station zelf te verbeteren:

- Kwantitatief: meer capaciteit genereren op de passerelle en meer verblijfs- en ontvangstruimte creëren op het station.
- Kwalitatief: bijvoorbeeld het verbeteren van de wacht- en verblijfsvoorzieningen op het station.
- Verbeteren van het voor- en natransport, zorgen voor een betere doorstroom en betere voorzieningen.

#### Verdichten stationsgebied

Het verdichten van het stationsgebied zien we als een goede ontwikkeling, want ook dit doet de automobilititeit afnemen. In aanvulling op de reeds in gang gezette ontwikkeling zien we potentie voor flexibel werken en vergaderen in relatie tot P&R en station.

## 2.3 Lokaal niveau: Betekenis voor de stad

Een goede ontwikkeling van de Spoorzone betekent groei voor de stad op kwantitatief én kwalitatief niveau. Het biedt ruimte voor het toevoegen van een stedelijk woon- en werkmilieu en het biedt groei op het vlak van het profiel van de stad: naast het cultuurhistorische decor en de gastvrije setting voegt het innovatie, duurzame ontwikkeling en moderniteit toe. De veelkleurigheid van de locatie met zijn cultuur en historie, wonen en werken, een sterk vervoersknooppunt en natuur in de directe omgeving hebben een grote aantrekkingskracht.

#### Verjonging

De ontwikkeling van de Spoorzone is ook belangrijk voor de verjonging van de stad. Zowel letterlijk als figuurlijk: de aanwezigheid van jonge mensen (onderwijsinstututen) en nieuwe werkgelegenheid, maar ook duurzaamheid en innovatie zijn een impuls voor de stad als geheel.

#### Intensivering

De stad heeft de ambitie de stationsomgeving zo intensief mogelijk te benutten, zowel door het multifunctionele en publiekstrekkende karakter, als letterlijk in een intensief bouwprogramma. De Spoorzone is dan ook aangemerkt als zone waar hoogbouw zou mogen plaatsvinden.

#### Visitekaartje

Het station is het visitekaartje voor 's-Hertogenbosch. Het is nu vooral een doorgangshuis, maar kan uitgroeien tot een beeldmerk van de stad en hiermee het elan en het imago van de stad weerspiegelen. Met name aan de westzijde ontbreekt de allure die bij een hoogstedelijk station past. Uiteraard gaat het hier niet alleen om het station zelf maar ook om de openbare ruimte rondom het station waar de reizigers ontvangen worden en/of moeten overstappen.

### Symbiose

Het station en de stationsomgeving vormen een onlosmakelijke symbiose: het succes van het woon- en werkmilieu, van het onderwijs en de culturele podia valt of staat met een goede bereikbaarheid en een hoogwaardig station.

### Particuliere belangen

De eerste ontwikkeling van het Paleiskwartier was mede mogelijk door de vestiging van een aantal grote instituten, met name het Paleis van Justitie en de bank Van Lanschot. Zij zijn de directe burens van het station. Ontwikkelingen rond het stationsgebied zullen hen direct raken, denk aan de kwaliteit van de openbare ruimte, mogelijke bouwoverlast of het gebruik van hun parkeergarages. Zij hebben daarin hun eigen belangen die ook herkend en erkend moeten worden bij de ontwikkeling van het gebied. Daarnaast zijn er de vele andere bedrijven die kunnen profiteren van een aantrekkelijk en goed bereikbaar stationsgebied; zoals bijvoorbeeld de Brabanthallen. De bedrijfswaarde zal op verschillende manieren toenemen, als aantrekkelijke werkgever, als goed bereikbare publiekstrekker maar ook door een stijging van de waarde van hun grond en/of gebouw.

### Gemeenschappelijke en tegenstrijdige belangen

Op alle niveaus, landelijk, regionaal en lokaal, is de ontwikkeling van een intensief, maar veilig en comfortabel stationsknooppunt van groot belang. De wens om zoveel mogelijk mensen niet de auto maar de trein te laten nemen en de wens om het stationsgebied te laten floreren speelt iedereen in de kaart. Daarnaast zijn er ook een aantal tegenstrijdige belangen. Zo ziet men op regionaal niveau graag de functie van het station als Park&Ride voorziening toenemen terwijl op lokaal niveau extra autoverkeer naar het station niet wenselijk wordt geacht. Daarnaast zou men op lokaal niveau graag een betere aansluiting tussen de Brabanthallen en het station willen door mogelijk een extra noordelijke stations-ontsluiting terwijl Prorail/NS deze liever centraal houden.

# 03

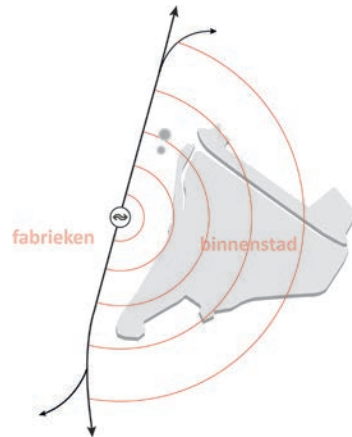
## ONTWIKKELING

### ONTWIKKELING SPOORZONE

Het stationsgebied en de Spoorzone van 's-Hertogenbosch hebben de ontwikkeling naar een zeer attractieve omgeving doorgemaakt. Ooit lag het spoor aan de westzijde van de stad. In de jaren '60 is de stad in alle richtingen flink gegroeid en werd stedenbouwkundig de "sprong over het spoor" gemaakt. Dit betekent dat het spoor en het station centraler in de stad zijn komen te liggen. Met de bouw van het Paleiskwartier en het station is in de jaren '90 een nieuwe stap gezet. De brede passerelle maakte een letterlijke sprong over het spoor mogelijk. Het station werd echt de spil in het gebied en hiermee de katalysator van een grootstedelijke ontwikkeling.

### Groot gebied

De Spoorzone is dé ontwikkelingslocatie voor 's-Hertogenbosch. Hoewel we het over 'Spoorzone' hebben gaat het in feite over een groter gebied rondom het station. De ambitie is om dit gebied als een samenhangend geheel met het station en de oude stad door te ontwikkelen. Voor de invulling van het gebied wordt gezocht naar een menging van functies waarin creativiteit, innovatie en jeugdig elan elkaar versterken. Functies die zowel economisch als cultureel de stad verrijken.

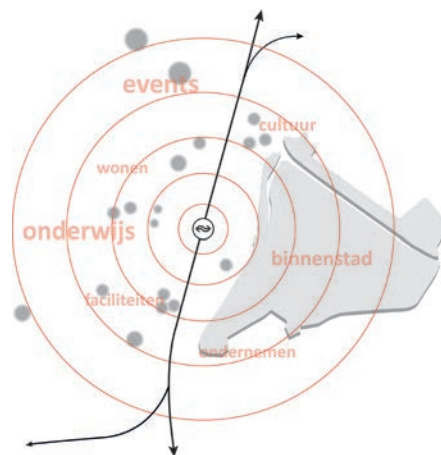


Er is in het gebied al veel tot stand gekomen:

- Aan de Onderwijsboulevard: Avans, HAS, Koning Willem I college, etc.
- Cultuurcluster aan centrumzijde
- Agrifood
- Brabanthallen en Congrescentrum 1931
- Nieuwe vormen van wonen en werken,

Op dit moment zijn ook een flink aantal projecten in uitvoering:

- Woningbouw Boschveld
- Grasso/Grenco-gebied waar ICT, ambachten en startende ondernemers samengaan
- Willemspoort
- Paleiskwartier zuidzijde



Tenslotte zijn er nog een aantal projecten in voorbereiding:

- EKP-Noord (wonen en gemengde functies) en EKP Zuid (parkeren en gemengde functies)
- Gebiedsontwikkeling Kop van't Zand/Orthenpoort Zuid
- Weener XL op Michelinterrein

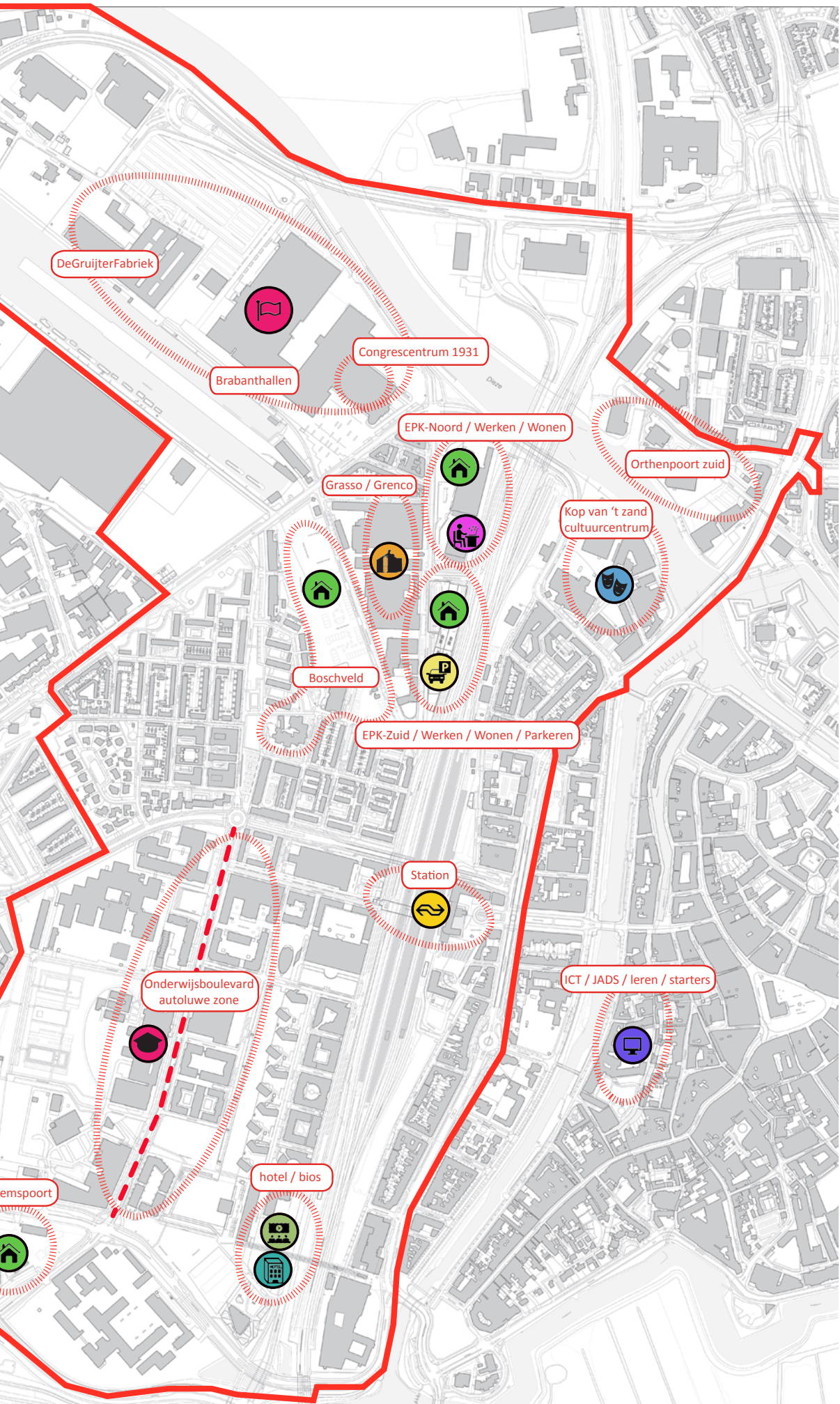
Als de ontwikkeling van de Spoorzone is voltooid, zullen er in totaal ca. 200.000 vierkante meter kantooruimte en ruim 2.000 woningen zijn gerealiseerd.

### Het station en zijn directe omgeving

De verstedelijking van het gebied heeft, tezamen met de algemene toename van het aantal treinreizigers, gevolgen gehad voor de directe omgeving van het station. Met name de ruimte voor het voor-en natransport is flink uitgebreid: er is een P&R-garage gekomen, andere parkeerterreinen zijn vergroot en ook extra fietsparkeerplaatsen hebben een plaats gekregen. Duidelijk is te zien dat dit gegroeid

# VOORZIENINGEN IN DE SPOORZONE





is, de oplossingen zijn versnipperd en leveren hiermee geen positieve bijdrage aan een hoogwaardig stedelijk milieu. In de komende jaren zijn er nog veel extra fiets- en autoparkeerplaatsen nodig. De opgave is om dit samen met de stedelijke ontwikkelingen op een hoogwaardige manier te realiseren.

Het station zelf is al die jaren van stedelijke ontwikkeling niet meegegroeid. Het gevolg is dat het station, dat ooit ruim was opgezet, uit zijn voegen barst en vrijwel geheel in gebruik is als transfergebied. Het verstouwt per dag ca. 45.000 reizigers. Daarnaast zijn er nog een aanzienlijk aantal interwijkpassanten. Hiermee heeft het station zijn maximale capaciteit bereikt.

Om verdere groei aan te kunnen zijn maatregelen nodig. Prorail heeft in het kader van PHS een studie gedaan hoe het station meer treinen en reizigers kan verwerken. Hoewel de maatregelen nog niet zijn uitgewerkt is duidelijk dat er een breder stijgpunt moet komen aan de zijde van het Paleiskwartier en dat er meer ruimte moet komen op de passerelle. Ook speelt het idee van een extra derde perron dat aan de westzijde zou moeten komen. Duidelijk is dat de ingrepen gevolgen hebben voor de organisatie op maaiveld.

Een goed moment dus om gezamenlijk te kijken wat voor alle partijen de meest gewenste oplossing is.

### Beperkte ruimte

De Spoorzone is inmiddels vrijwel geheel bebouwd. De paar kavels die nu nog open zijn zullen ook binnen afzienbare tijd zijn ingevuld. De openbare ruimte rondom het station is door de verdichte planopzet ook zeer beperkt. Om de leefbaarheid en de kwaliteit in het gebied te behouden kan hier niets van worden 'afgesnoept'.

Op nevenstaande kaart is te zien waar mogelijk nog ruimte is voor nieuw aanvullend programma. Zoals te zien is, is de ruimte zeer beperkt, zeker de ruimte direct rondom het station.

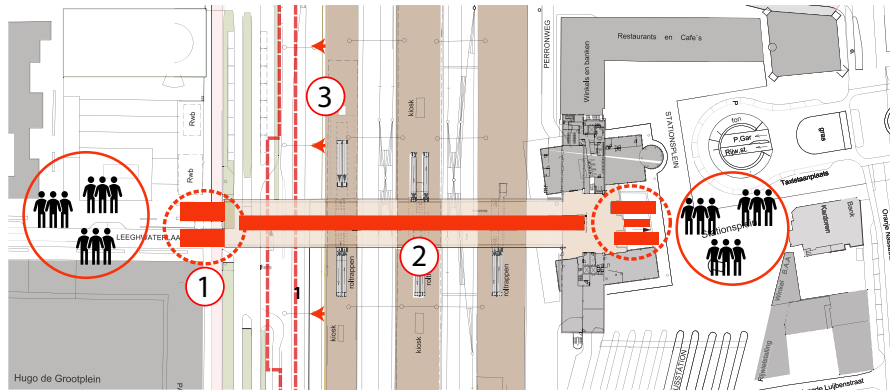
Aan de westzijde is de enige beschikbare ruimte de driehoekige restruimte ten zuiden van het EKP-gebouw. Hier is al wel een bestemming voor bedacht (met de nadruk op woningbouw en parkeren), maar de uitwerking van dit gebied is nog niet in gang gezet.

De verwachting is dat er een aanzienlijk extra volume aan voorzieningen moet worden toegevoegd. Het is de vraag

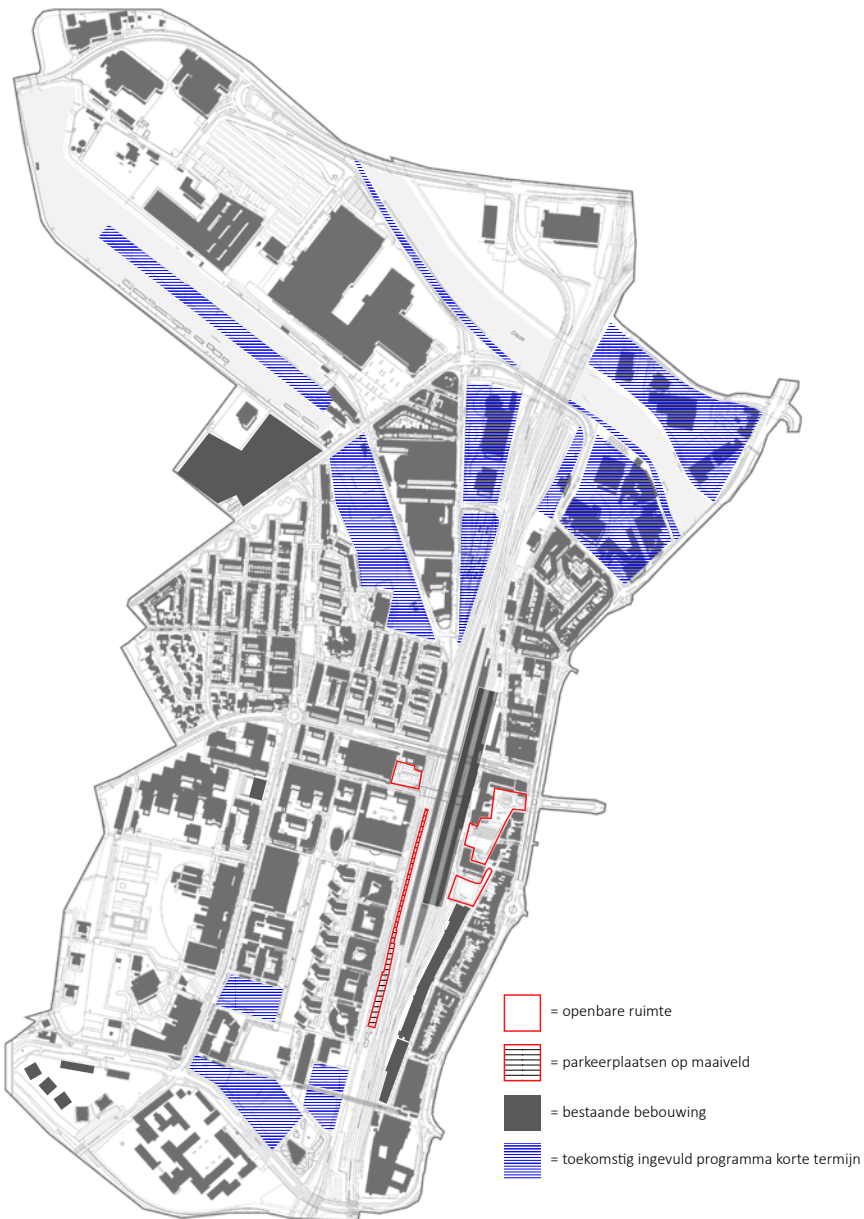
hoe dit met de beperkte ruimte kan worden opgelost. In dit inspiratiedocument zal duidelijk worden dat bundeling van functies en meerlaagse oplossingen nodig zullen zijn.







Toename reizigers vraagt meer transercapaciteit op de entrees aan de westzijde, de oostzijde, de passerelle en de perrons.



- = openbare ruimte
- = parkeerplaatsen op maaiveld
- = bestaande bebouwing
- = toekomstig ingevuld programma korte termijn

# 04

## AMBITIES

### Het visitekaartje van de stad

In 1998 maakte 's-Hertogenbosch goede sier met het nieuw gebouwde station. Het station was een inspirerend voorbeeld voor nieuwe stations in heel Nederland en misschien zelfs in heel Europa. Het was een bijzonder gebouw met een eigen gezicht. Op het voorplein was ruim baan gemaakt voor de voetganger en het station was groot opgezet met een brede passerelle met winkels. Inmiddels is het aantal reizigers dusdanig toegenomen dat je niet meer kunt spreken van een ruime opzet. Het station is vrijwel volledig in gebruik als transfergebied, er is vrijwel geen ruimte voor oriënteren, kaartjes kopen, wachten en verblijven. Ook de presentie van het station, met name aan de Paleiskwartierzijde, kan beter.

Hierbij speelt mee dat de verwachtingen van de reizigers in de loop der tijd zijn veranderd. Er zijn veel nieuwe stations gebouwd waarmee men onbewust vergelijkt. Ook neemt de bezoeker geen genoegen meer met alleen transfer en commercie, een station is meer dan dat.

Nu we op het punt staan een flinke sprong te maken om de Spoorzone voor te bereiden op de toekomst wensen we dat het station en de stationsomgeving weer het visitekaartje gaan worden van de stad. Dat het weer de allure krijgt die hoort bij 's-Hertogenbosch en bij deze tijd. Als leidraad hiervoor hebben we een aantal ambities geformuleerd. Deze ambities lichten we hier per hoofdstuk uit. De ambities hebben deels betrekking op de gewenste relaties en samenhang in het gebied maar ook op de kwaliteit van de ruimte. Daarnaast zijn er ambities geformuleerd ten aanzien van de in te zetten middelen/methoden. In het bijgevoegde diagram zijn de ambities voor de stationsomgeving weergegeven.

Om de mogelijkheden en de knelpunten in beeld te brengen zetten we de ambitie af tegen de realiteit: per ambitie is er een korte analyse gemaakt van de huidige situatie. Wat is nodig om de ambitie waar te kunnen maken, waar liggen de knelpunten. Dit noemen we de uitdaging. Daarnaast kijken we welke kansen er liggen om de ambities te realiseren.

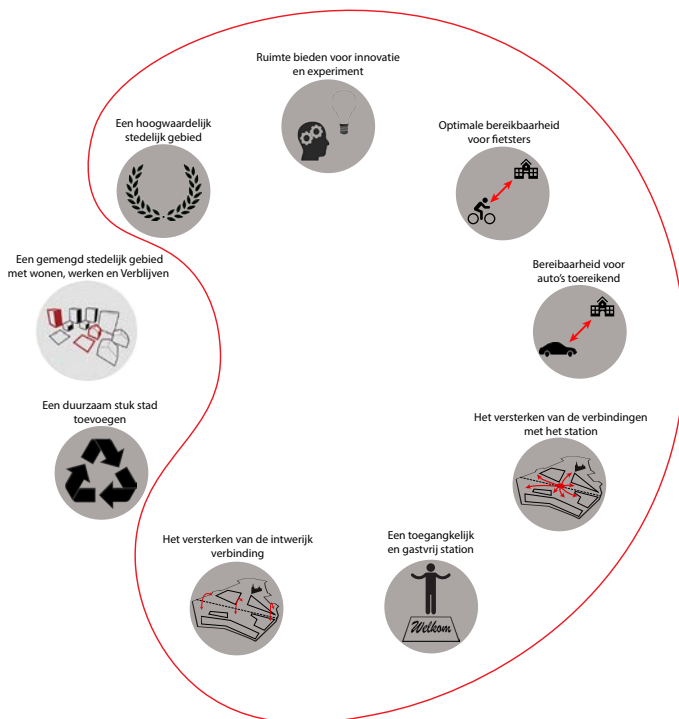
## 4.1 Het versterken van de verbindingen met het station

### Ambitie

De grote kracht van de Spoorzone is dat vrijwel alle hotspots op loopafstand liggen van het station. De routes zijn echter niet altijd goed vindbaar en aantrekkelijk. In de jaren negentig is vooral ingezet op de hoofd-as; de as dwars door het station die de oude binnenstad met het nieuwe westelijk stadsdeel verbindt. Inmiddels zijn er echter met name ten westen van het spoor nieuwe locaties ontwikkeld waardoor er meer en/of andere verbindingen met het station zijn gewenst.

Het is onze ambitie om ook deze bestemmingen op een hoogwaardige manier aan te sluiten op het station. Een hoogwaardige verbinding betekent:

- Een logische en snelle routing naar de bestemmingen.
- Duidelijke vindbaarheid van de routes.
- Een aantrekkelijke route met voldoende maat.



Ambities voor de Spoorzone, in rode cirkel ambities uitgelicht voor de stationsomgeving

## Uitdagingen

### Noordwestelijke verbindingen (route 1 op kaartje)

De gemeente wil hoog inzetten op de verbinding van het station met de Brabanthallen, de Gruyterfabriek en het nog te ontwikkelen voormalige EKP-terrein. Op dit moment is deze route slecht vindbaar en niet aantrekkelijk.

#### Vindbaarheid

Komend vanuit het station heb je geen idee welke kant je op moet voor de Brabanthallen. De huidige fietsenstalling blokkeert zowel het zicht op als de loop naar de Magistratenlaan waar de route begint.

#### Aantrekkelijkheid en afstand

De afstand naar de Brabanthallen is net iets groter dan de gewenst voor de voetganger, vanaf de onderkant van de roltrap naar de hoofdingang is het 1290 meter. Bezoekers zijn bereid tot ca. 1200 meter naar een bestemming te lopen (CROW 2004), mits dit een aangename en duidelijke wandeling is. En dat is hier duidelijk niet het geval: de route is met name in het eerste deel smal en onaantrekkelijk.

### Zuidwestelijke verbindingen

#### Looproute naar onderwijsinstellingen (route 2 op kaartje)

In het zuidwesten is via het binnenhof van het gerechtsgebouw een inofficiële looproute ontstaan naar de onderwijslocaties. Deze route loopt dwars door de Kiss and Ride en heeft geen duidelijke aantakking op het stationsplein.

#### Route langs Magistratenlaan (route 3 op kaartje)

Daarnaast is er nog een tweede voetgangersroute ontstaan die niet als zodanig was voorzien, namelijk de route naar de bioscoop langs de Magistratenlaan. Het voetpad is hier bijzonder smal en niet aantrekkelijk door het ontbreken van plintfuncties

### Noordoostelijke verbinding (route 4 op kaartje)

Het in ontwikkeling zijnde cultuurcluster met de oude Verkadefabriek en Willem 2 ligt langs het spoor maar de route er naar toe is niet erg duidelijk. Vanuit het station (centrumzijde) moet men om de verkeerstunnel lopen.



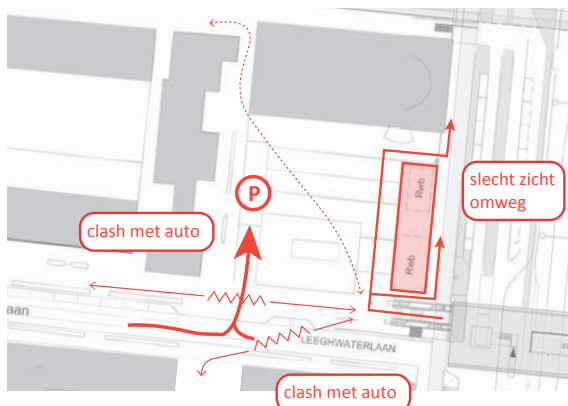
Route 1, gezien vanuit het Noorden



Route 2, onofficiële route naar onderwijsboulevard



Route 3, gezien vanuit het zuiden



## Kansen

### Noordwestelijke verbinding

#### *Zichtbaarheid*

De route vanuit het station richting Brabanthallen, Boschveld en EKP-terrein zou op een zeer directe manier te vinden moeten zijn. Het zou helpen als de huidige fietsenstalling weg kan en je de route vanaf de trap van de traverse zou kunnen zien. Een gebouw waar je onderdoor kunt kijken en waar de route doorheen loopt lijkt ook een aantrekkelijke optie omdat hiermee tegelijkertijd aantrekkelijke plintfuncties kunnen worden gerealiseerd als de zichtbaarheid van het station kan worden vergroot. Een andere optie zou een extra zijdelingse uitgang van het station/de passerelle met een trap richting het Noorden kunnen zijn.

Met de nieuwe woningbouw in de wijk Boschveld en de ontwikkeling van het EKP-terrein doet zich de kans voor om de diagonale assen te accentueren en zodanig vorm te geven dat het aantrekkelijke verbindingssassen worden.

#### *Breedte en presentie looproute langs Magistratenlaan.*

Bij de herprofilering van de Magistratenlaan is een verbreding van het voetpad gewenst. Omdat de afstand naar bijvoorbeeld de Brabanthallen groter is dan wat bezoekers fijn vinden (800 meter) is de aantrekkelijkheid van de route van groot belang. Een breder profiel dat wordt aangekleed met groen of andere middelen die de route een eigen karakter geven zou een grote stimulans zijn om hier te lopen.

#### *Extra traverse/tunnel aan Noordzijde*

Omdat de afstand vanaf het station naar de Brabanthallen vrij groot is (ca.. 1200 m), zou het aantrekkelijk zijn om een extra oost-west verbinding te maken met toegang tot de noordelijke kop van de perrons. De afstand wordt dan ca.. 900 meter. Deze verbinding zou dan ook een betere aansluiting geven op het cultuurcluster aan de oostzijde van het spoor. Daarnaast wordt door deze extra interwijkverbinding de barrière van het spoor verminderd en geeft het een directe aansluiting op een te ontwikkelen P&R op het EKP terrein.

### Zuidwestelijke verbindingen

De onofficiële route omarmen en upgraden tot een echte route. Hiervoor moet gekeken worden of de Kiss & Ride en



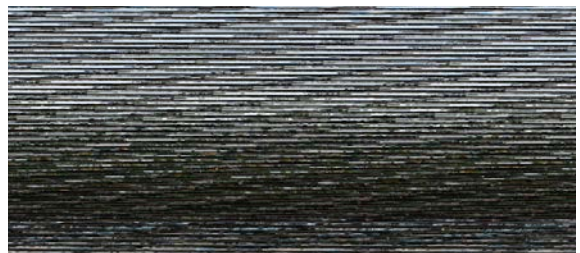
Op huidige plaats fietsenstalling nieuw stationsgebouw met doorzicht naar Magistratenlaan



Op huidige plaats fietsenstalling nieuw stationgebouw met eventueel extra zijtrap



Herinrichting Leonardo da Vinciplein zonder Kiss and Ride



Herinrichting Magistratenlaan met breder en aantrekkelijker profiel

de weg op een andere manier kunnen worden opgelost, zodat de reizigers veilig kunnen oversteken en de route logisch is vormgegeven.

Herprofilering van Magistratenlaan met breder profiel en aantrekkelijke uitstraling.

## 4.2 Interwijkverbinding

### Ambitie

#### Interwijkverbinding

Het station is de schakel op de hoofdader die de twee stadsdelen aan weerszijden van het spoor met elkaar verbindt. De passerelle pakt de stadsas vanuit het centrum op en vervolgt deze in vrijwel rechte lijn naar het Paleiskwartier. Inmiddels is het ontwikkelde gebied rondom het spoor vergroot en is de behoefte aan interwijkverbindingen over het spoor toegenomen. De onlangs gebouwde Paleisbrug voorziet al deels in deze behoefte.

Het is de ambitie om de interwijkverbindingen te versterken. De interwijkverbinding moet ruim baan geven aan de toegenomen aantal interwijkpassanten, op die plekken waar daar behoefte bestaat. De verbindingen over of onder het spoor moeten snel en gemakkelijk zijn en van hoogwaardige kwaliteit.

### Uitdaging

Door de huidige drukte op de passerelle is een soepele doorloop niet meer gegarandeerd, de huidige passerelle is te smal voor de huidige aantallen reizigers en bezoekers. Daarnaast kunnen de trap en de roltrappen aan de kant van het Paleiskwartier de aantallen in de spits niet meer verwerken.

Ten noorden van het station zijn diverse gebiedsontwikkelingen in gang gezet. Dit geeft een nieuwe dynamiek en de wens om ook in het Noorden een sterkere verbinding tussen de stadsdelen te maken.

### Kansen

Een van de mogelijkheden die door Prorail is bekeken om de transfercapaciteit te vergroten is de passerelle geheel op te schonen en leeg te maken zodat de hele breedte beschikbaar is voor de doorstroom. Dit zou ook de interwijkverbinding ten goede kunnen komen mits er een zekere overmaat aan ruimte is in dit model. Immers: ook met grotere reizigersaantallen moet de rust en ruimte op de passerelle zijn gegarandeerd.

Een andere mogelijkheid is om een aparte interwijkverbinding te maken die min of meer op dezelfde plek ligt. Verbreding van de traverse lijkt lastig gezien o.a. de monumentale status van de kappen, een tunnel lijkt hiervoor kansrijker.





Interwijkverbindingen, in Noorden is afstand tussen huidige en twee spookruisende verbindingen iets te groot

### 4.3 Een toegankelijk en gastvrij station

#### Ambitie

Toen het huidige station werd gebouwd was het station ruim opgezet, er was een entreehal aan de stadszijde op passerelle-niveau en voldoende ruimte in de passage zelf. Inmiddels is het aantal reizigers dusdanig toegenomen dat het station vrijwel volledig in gebruik is als transfergebied. De ambitie ten aanzien van het station is tweeledig:

#### Snelle doorstroom

Het is de ambitie om de toename van het aantal reizigers op te vangen zonder aantasting van de ruimtelijke kwaliteit van het station en de omgeving.

#### Een gastvrije ontvangst

Het is de ambitie om het station en de stationspleinen de uitstraling te geven van een gebied waar de reizigers zich welkom voelt. Waar ze niet alleen snel doorheen lopen maar ook ontvangen worden, waar ruimte is om je rustig te oriënteren, te wachten of iets te kopen.

#### Uitdagingen:

##### Doorstroom

De uitdagingen ten aanzien van de doorstroom voor de trappen en de traverse zijn hetzelfde als die bij de interwijkverbinding zijn genoemd: deze zijn nu te smal gedimensioneerd.

Op de perrons zal ook meer ruimte moeten worden gevonden om de reizigers op te vangen. Prorail heeft daartoe een aantal mogelijkheden verkend: optimaliseren 1e perron, verbreden derde perron of aanleg nieuw vierde zijperron. Dat laatste kan niet geheel op Prorailgrond en heeft daarmee consequenties voor het profiel van de Magistrateblaas.

##### Gastvrije ontvangst

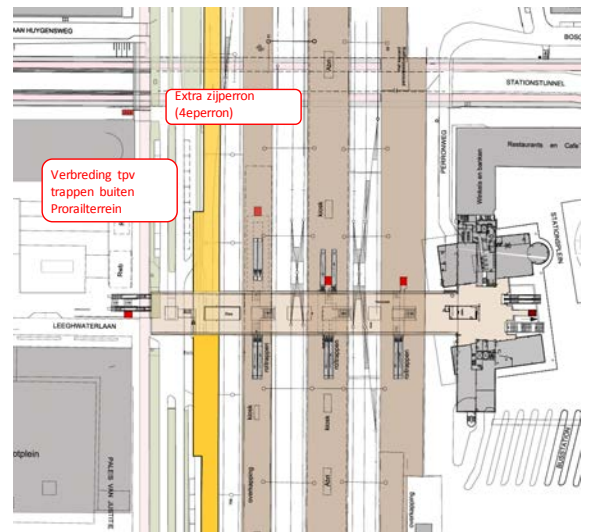
Ook hier is de uitdaging om met name meer ruimte te creëren voor wachten en ontvangst omdat op dit moment alles nodig is voor de transfer. Ook kan de presentatie van het station aan de westzijde een stuk beter.

#### Kansen

##### Doorstroom en ontvangst

Passerelle: het opschonen van de passerelle (zie ook interwijkverbinding) is een kans om de commerciële ruimte die verplaatst moet worden te gebruiken om aan de westzijde een gebouw te maken waar ook de ontvangstfunctie een rol heeft.

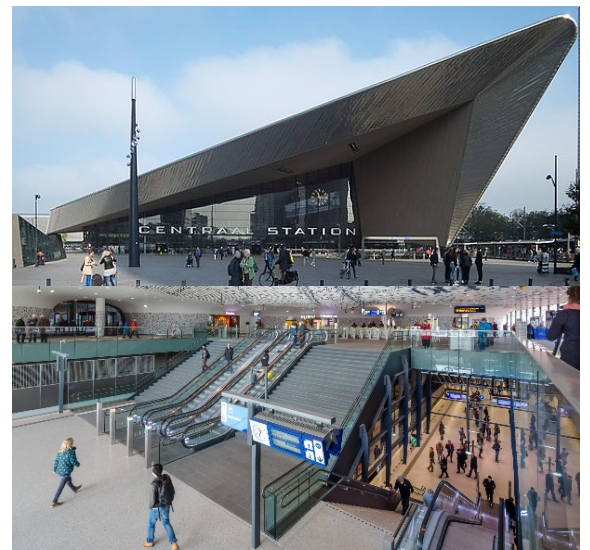
Het verbreden van de trap kan onderdeel zijn van dat nieuwe gebouw. Met zo'n nieuw gebouw zou ook de presentie van het station en daarmee het uitnodigende gebaar een stuk kunnen verbeteren.



Mogelijk vierde perron als onderdeel Prorailplannen



Huidige stationshal met weinig ruimte voor ontvangst en wachten



Meer ruimte voor zichtbaarheid en ontvangst



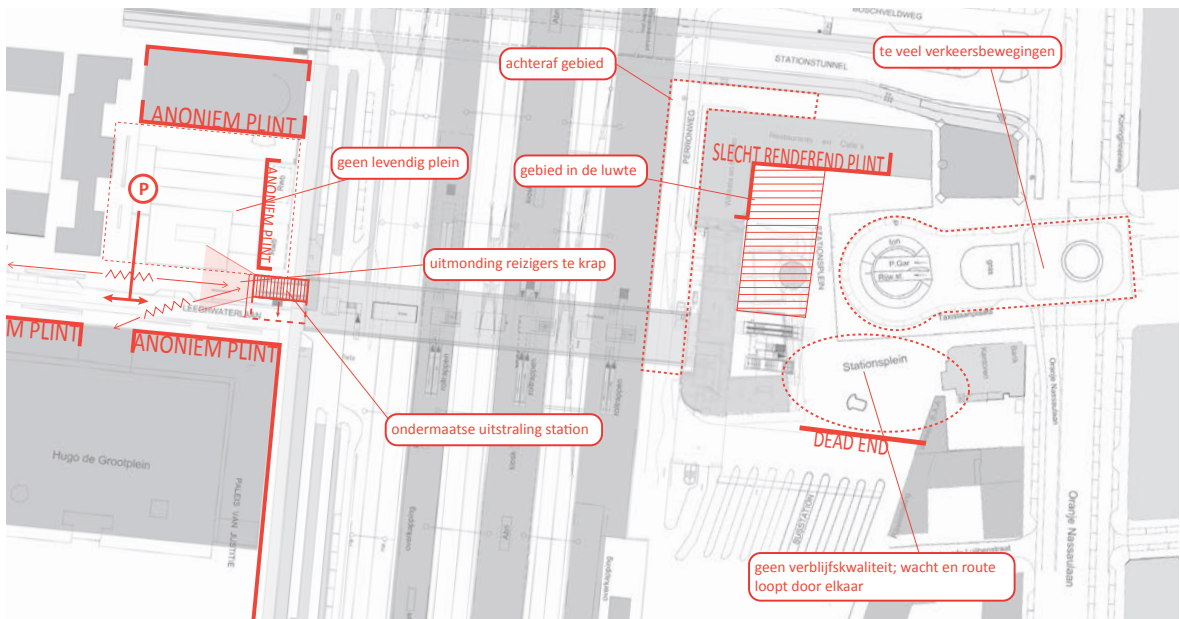
## 4.4 Een hoogwaardig stedelijk gebied

### Ambitie

In de Spoorzone is weinig tot geen ruimte meer voor nieuwe gebouwen en/of openbare ruimte. Alle aandacht zal daarom uit moeten gaan naar toevoegen van kwaliteit in het reeds ontwikkelde gebied. De schaarse openbare ruimte in het directe stationgebied moet gekoesterd worden, het zijn ademplassen in een hectische omgeving. De toevoeging van mogelijke bebouwing moet strategisch worden bepaald en positief bijdragen aan kwaliteit van de openbare ruimte. De stationspleinen zouden niet alleen een doorloopgebied moeten zijn, maar ook een ontvangstgebied van de stad cq het station, een gebied waar ook ruimte is voor rust en verblijven.

Samengevat kunnen de volgende ambities worden gesteld:

- Koesteren van de beschikbare openbare ruimte en hier kwaliteit aan toevoegen
- Een rol voor de openbare ruimte voor meer samenhang in het gebied
- Intensivering rondom OV-knoop, maar zodanig dat toevoegingen strategisch worden ingezet en een kwalitatief positieve bijdrage leveren aan de openbare ruimte
- Meer aandacht voor de ontvangst en verblijfsfunctie op de pleinen zonder daarbij de transferfunctie van reizigers te kort te doen.



### Uitdagingen

#### Westzijde

##### *Het Leonardo da Vinciplein*

Het stationsplein aan de westzijde is weinig aantrekkelijk. Door de entree naar de parkeergarage en de vele hoogteverschillen is het geen eenduidig plein. Net als aan de centrumzijde zijn de plintfuncties voor een groot deel doods omdat er kantoren in plaats van publieksfuncties zijn gesitueerd. Ook de fietsenstalling levert met zijn gesloten wand geen positieve bijdrage aan het plein.

#### *Geen uitstraling en weinig ruimte station*

Hoewel de stations-entree aan de westzijde evenveel reizigers verwerkt als die aan de oostzijde heeft ze geen enkele presentie. Het station bestaat uit niet veel meer dan een trap.

Daarnaast is er weinig ruimte voor de uitmondning van de trap, men kan zich hier niet rustig oriënteren.

#### Oostzijde:

##### *Oninteressante plintfuncties en 'dode' hoek*

Het feit dat het eigenlijke station hoog is gelegen geeft op het maaiveld een minder interessant plintbeeld en inrichtingsmogelijkheden. Daarnaast heeft het plein een 'dode' hoek waar nauwelijks reizigers komen omdat het gebied uit de loop ligt.

#### *Genoeg ruimte maar geen rust*

Hoewel het plein geheel is ingericht op de voetganger en er voldoende ruimte is wordt het plein ervaren als onrustig. Voor een deel heeft dit te maken met de rotonde voor de Kiss and Ride waar vaak opstoppingen zijn.

#### *Busstation en bufferplaats*

Het huidige busstation met 10 halteplaatsen wordt intensief gebruikt en heeft de grens van zijn capaciteit bereikt. Hetzelfde geldt voor de iets zuidelijker gelegen busbuffer aan de Majijweg. Hierdoor kunnen extra en/of andere vormen van busvervoer, zoals bijvoorbeeld evenementenbussen naar de Brabanthallen of vervangend busvervoer bij treinuitval, niet op het busstation worden opgevangen. De inzet van deze bussen vindt nu plaats op twee ongemakkelijke plekken:

De NS bussen halteren achter het station, waar weinig ruimte is en gevaarlijke situaties ontstaan omdat dit ook de doorgangsroute is voor de gewone bussen.

De evenementenbussen halteren aan de Oranje Nassaulaan, dit is uit het zicht van het station en geeft overlast voor de bewoners.

#### *Looproute naar Parkeergarage P&R*

De looproute naar de P&R garage aan de Mayweg is slecht vindbaar, deze loopt via het busstation en de busbuffer.

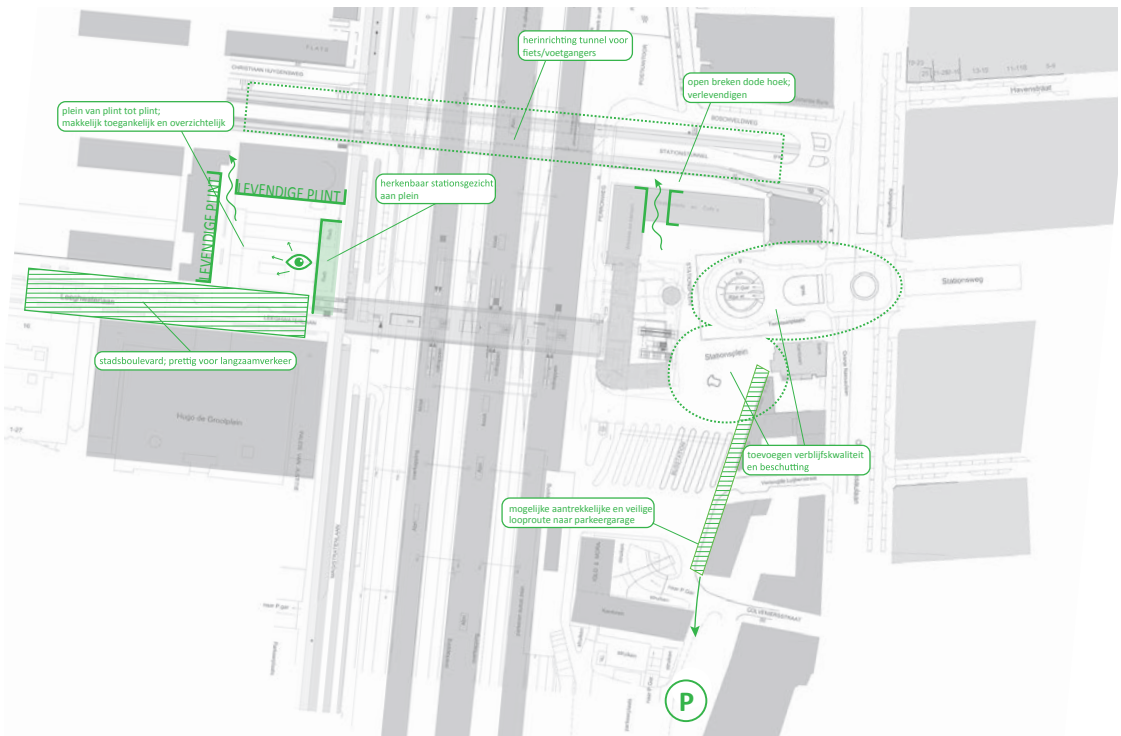
### Kansen

#### Westzijde:

- Nieuw (stations)gebouw  
Op de plaats van de huidige onbewaakte fietsenstalling zou een nieuw (stations)gebouw gerealiseerd kunnen worden. Dit gebouw kan zorgen voor een levendiger plein en kan het station een eigen gezicht geven. Mogelijk kunnen hier commerciële functies in worden ondergebracht waarvoor geen ruimte meer is op de traverse.
- Leeghwaterlaan autovrij  
Er zou gekeken kunnen worden naar het autovrijmaken van de Leeghwaterlaan en het elders oplossen van de hieraan gelegen Kiss&Ride plek zodat dit deel bij het plein kan worden getrokken.
- Verbeteren Leonardo da Vinciplein  
Het plein zal beter worden gebruikt en rustiger ogen als het een plein wordt van wand tot wand. Om dit te bereiken zou wellicht de inrit naar de P-garage anders moeten worden opgelost en de hoogteverschillen minder worden benadrukt.

#### Oostzijde

- Het voorplein zodanig herinrichten dat het plein een echt ontvangstplein wordt, waar oriënteren en verblijven/wachten een grotere rol krijgen. De Kiss&Ride functie kan daarbij wellicht elders worden opgelost, mogelijk geïntegreerd met de Kiss&Ride aan de westkant.
- Een hoogwaardige en overkapte buswachtgelegenheid maken die tegelijkertijd de kwaliteit van de openbare ruimte vergroot.
- Voor pendelbussen en calamiteitenbussen zullen de mogelijkheden aan de westzijde van het station moeten worden verkend.
- Een duidelijke en hoogwaardige looproute maken naar de P&R garage.



Aan westzijde station gezicht geven aan plein



Meer ruimte voor ontvangst en verblijf op stationspleinen



Hoogwaardige buswachtgelegenheid

## 4.5 Optimale bereikbaarheid voor fietsers

### Ambitie

Een groot deel van de treinreiziger komt per fiets. Door de toename van het aantal reizigers, maar ook omdat fietsen steeds populairder wordt, neemt het aantal fietsers in de stationsomgeving nog steeds toe. De gemeente juicht dit toe, en wil het fietsgebruik stimuleren. De ambitie is derhalve dat de bereikbaarheid voor de fietser optimaal zou moeten zijn. Voor een optimale bereikbaarheid zijn de volgende ambities gesteld:

- Ruimte maken voor de toegenomen aantallen, zowel ten aanzien van doorstroom, als ten aanzien van stallingsgelegenheid.
- Veilige (ook sociaal veilige) fietsroutes en stallingsvoorzieningen.
- Een fietsparkeervoorziening maken die gemakkelijk bereikbaar en goed vindbaar is.
- Een fietsparkeervoorziening maken die bewaakt en gratis is. Dit betekent dat het een gebouwde voorziening moet worden volgens de gemeentelijke leidraad fietsparkeren.
- Een fietsparkeervoorziening realiseren die compact en netjes is en die de beleving van de openbare ruimte niet verstoort.
- Een makkelijke overstap maken naar aansluitend vervoer.

### Uitdagingen

Fietsparkeren ook aan westzijde

Grootste probleem is fietsparkeren aan de westzijde. In de jaren '90 was het aantal fietsplaatsen aan de westzijde veel lager ingeschaald dan aan de centrumzijde. De oorspronkelijke stalling op het Leonardo da Vinciplein was daardoor al snel te klein, uitbreiding is gevonden aan andere kant van de Magistratenlaan. Dit is rommelig en versnipperd en bovendien onveilig omdat men de weg moet oversteken.



Stalling onder voorplein, Maastricht

Dit stallingsprobleem wordt in de toekomst nog veel groter, er is een extra vraag naar 1700 plaatsen (prognose Prorail 2030). Het rood gevulde vierkant in de afbeelding laat zien hoe groot het bij te bouwen volume zou moeten zijn (er is gerekend met dubbellaagse rekken).

Zoals te zien is, is er in de huidige situatie geen ruimte voor deze vlek op maaiveld. Onder het plein is vooralsnog ook niet mogelijk, hier zit nu de parkeergarage van Van Lanschot.

### Kansen

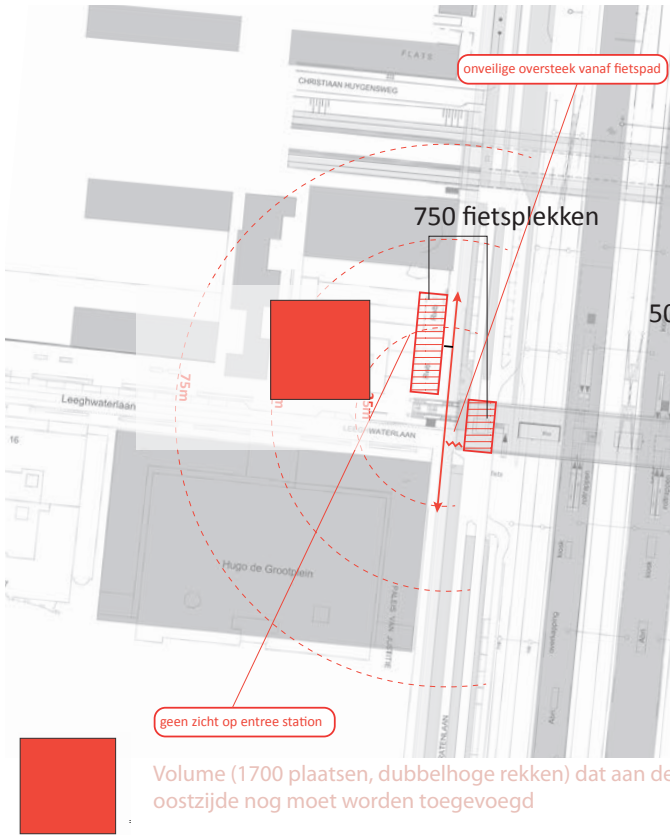
Het vinden van voldoende ruimte en een goede plek voor een nieuwe fietsstalling zal in samenhang met de andere noodzakelijke ingrepen bekeken moeten worden. Te denken valt aan de grotere autoparkeervoorziening of de uitbreiding van de westelijke stations-entree. Ter inspiratie zijn een aantal mogelijkheden in beeld gebracht (zie kaartje).

In alle gevallen is er van uitgegaan dat alle fietsplekken geconcentreerd worden in gebouwde voorziening, ofwel als gebouw bovengronds ofwel als garage onder de grond. Hiermee wordt het maaiveld vrijgespeeld.

- In parkeergarage van Van Lanschot.
- Stalling onder Leeghwaterlaan (zoals bijvoorbeeld bij station Maastricht is gedaan).
- Stalling op +1 niveau boven weg, hierbij is aansluiting met passerelle mogelijk (zie bijvoorbeeld station Alkmaar).
- Mogelijk verkeerstunnel autovrij maken en, aansluitend aan fietspad, hier stalling maken met hernieuwde aansluiting perrons.
- Ondergrondse stalling in combinatie met nieuwe tunnel die als interwijkttunnel kan dienen en capaciteitsgroei traverse kan opnemen.



Stalling sluit aan op passarelle, Alkmaar



Fietsparkeren aan westzijde, versnipperd, rommelig en gevaarlijke oversteek Magistratenlaan



Stalling onder de weg, Deventer



Stalling onder plein

## 4.6 Bereikbaarheid voor auto's toereikend

### Ambitie

Voor de automobilist is de ambitie geformuleerd dat de bereikbaarheid 'toereikend' moet zijn, Toereikend betekent in dit geval veilig en zodanig gedimensioneerd dat het de vraag aankan, ook op de wat langere termijn.

De wens is ook om de auto niet dominant aanwezig te laten zijn in het straatbeeld, het maaiveld is met name voor de voetgangers, de parkeervoorzieningen moeten daarom zo rustig en onzichtbaar mogelijk worden ingepast.

### Uitdagingen

De westzijde is door de aantakking op de Randweg en de doorstroom-as Magistratenlaan goed bereikbaar, maar juist aan deze kant ontbreken goede voorzieningen voor het autoverkeer zoals parkeerplaatsen en haal- en brengvoorzieningen.

#### Parkeren westzijde, Paleiskwartier

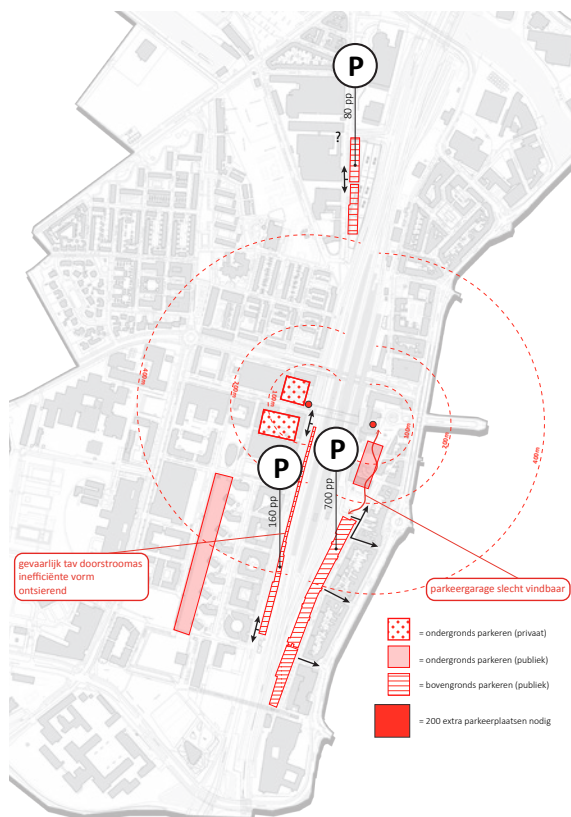
Er zijn op dit moment ca. 240 betaalde parkeerplaatsen beschikbaar, verspreid over een langgerekte rommelige strook aan de Magistratenlaan en de Parallelweg. De toegangen tot deze P-terreinen zijn hinderlijk voor het doorgaande verkeer op de Magistratenlaan en ogen rommelig, de wens is om deze elders onder te brengen. Bovendien zijn er veel te weinig plaatsen: er moeten nog 200 extra parkeerplaatsen bijkomen. Op het kaartje op blz.37 is te zien (zie rode vlek) dat dit een groot volume is. Het ligt voor de hand alle parkeerplaatsen te bundelen in één gebouwde voorziening.

#### Parkeren oostzijde/centrumzijde

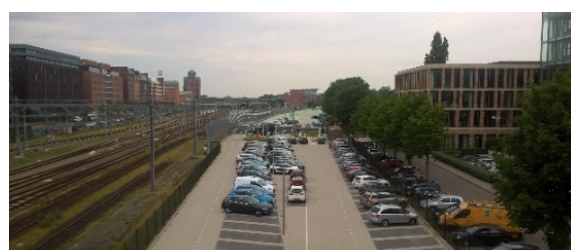
Aan de oostzijde is de parkeervoorziening in capaciteit toereikend door de bouw van de nieuwe P&R stalling Mayweg met 700 parkeerplaatsen. Wel ligt de stalling relatief ver van de stations-entree en is de route van en naar de stalling onduidelijk, met name door het oversteken van het busstation

#### Kiss&Ride westzijde

Op drie plekken langs de Magistratenlaan zijn Kiss&Ride plaatsen gemaakt. Het veelvuldig in- en uitrijden van deze zones belemmert de doorstroom van de Magistratenlaan. Bovendien is keren op de weg (na het afzetten) lastig en gevaarlijk, en eveneens hinderlijk voor de doorstroom.



Autoparkeren westzijde langs Magistratenlaan, inrijden blokkeert doorstroom weg.



Autoparkeren oostzijde slecht vindbaar vanaf station

Ook aan de Leeghwaterlaan bij het Leonardo da Vinciplein is een K&R strook. Deze zit erg dicht op de stations-entree.

#### Kiss & Ride oostzijde

Aan de Oostzijde liggen 7 afzetplekken rondom de cirkel. Deze plekken zijn slecht bereikbaar, enerzijds door de enorme drukte, anderzijds door de vormgeving van het plein: het is lastig in- en uitrijden vanuit een cirkel.

#### Bussen

De ruimte die pendelbussen en calamiteitenbussen momenteel innemen aan de centrumzijde van het station kunnen behoorlijk belastend zijn voor de omgeving. De mogelijkheden aan de westzijde zullen dan ook moeten worden verkend.

#### Taxi's oostzijde

Officiële taxistandplaatsen bevinden zich alleen aan de oostzijde van het station. Op het stationsplein zijn 5 taxistandplaatsen. Dit is niet voldoende voor de vraag: op de Oranje Nassaulaan is een bufferruimte gemaakt. Er zijn geen taxi's aan de westzijde.

Om twee redenen is zijn er ook taxistandplaatsen aan de westzijde gewenst:

- Ook aan de westzijde is vraag naar taxi's
- Aan de oostzijde is het nu te druk en het voorplein te vol

#### Kansen

##### Parkeren west in gebouwde voorziening

De nieuw te bouwen parkeerplaatsen (200 plaatsen) clusteren met het huidige aantal plaatsen tot een compacte gebouwde voorziening.

Indien dit opgetild of ondergronds is zou dit ruimte vrijspelen op maaiveld.

Om een gevoel te geven van de implicaties zijn een aantal mogelijkheden (niet uitputtend en niet onderbouwd) geopperd en in beeld gebracht.

- Parkeergarage ter plaatse van EKP-terrein. Dit ligt betrekkelijk ver van het station (ca. 450 m.). Mogelijk zou het aantrekkelijk zijn om dit te combineren met een extra traverse of onderdoorgang naar de perrons.
- Ondergrondse stalling in aansluiting met station,

waarbij we er rekening mee moeten houden dat het bouwen onder de sporen duur is.

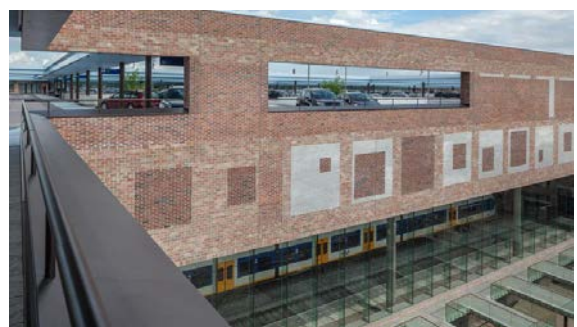
- Ondergrondse stalling onder de weg (in- en uitritten zullen lastig zijn) of perronstalling op +1-niveau boven weg in aansluiting met passerelle (zie Alkmaar)
- Gebruik huidige gemeentelijke stalling. De connectie met het station zal dan de nodige aandacht vragen.

#### Kiss and Ride en taxi's reorganiseren

De Kiss and Ride aan de centrumzijde zou wellicht in zijn geheel naar de oostzijde kunnen worden verplaatst zodat het stationsplein aan deze zijde verkeersluwer wordt en in zijn geheel aan de voetganger kan worden toebedeeld. Ook een deel van de taxi's zou naar de westzijde kunnen. Deze maatregelen is in lijn met de wens het verkeer vooral in het westen af te handelen, daar waar de autobereikbaarheid vanuit de omgeving het beste is.

Aan de westzijde is er ruimte voor de pendel- en calamiteitenbussen. De exacte locatie nader te bepalen.

Een andere mogelijkheid is om aan de centrumzijde het Stationsplein inclusief de Stationsstraat opnieuw in te richten met een betere plek voor de taxi's en de Kiss and Ride. Hierbij zou een deel van de taxi's naar de westzijde kunnen worden verplaatst.



## 4.7 Experiment en innovatie

Den Bosch staat bekend als de meest gastvrije stad van Nederland en de stationsomgeving is verreweg het drukste vervoersknooppunt van de stad. Een brandpunt van ontmoeting en interactie en een welkome entree van de bourgondische hoofdstad van Brabant. Iedere reiziger – bezoeker, werknemer, student of bewoner – willen we zo gastvrij mogelijk ontvangen en zo gemakkelijk mogelijk hun weg laten vervolgen. Onze ambitie is om door middel van slimme technologie de gebruikservaring en het comfort van de reiziger zo aangenaam mogelijk te maken. De stationsomgeving moet een plek worden waar reizigers snel hun weg kunnen vinden, hun verblijf prettig is en er op drukke momenten geen enkel gedrang kan ontstaan. Groeiende reizigers aantallen op locaties waar veel verschillende vervoersmiddelen samenkomen, vragen dan ook om een nieuwe aanpak.

Techniek, kunst en psychologie gaan we in de stationsomgeving combineren in toepassingen via sensordata, interactieve verlichting en virtuele effecten. Hiermee willen we station 's-Hertogenbosch en de directe omgeving laten uitgroeien tot een testomgeving en voorbeeld voor andere stations in Nederland. Den Bosch kan hiervoor expertise inzetten van haar onderwijs en bedrijfsleven. Met de komst van JADS heeft Den Bosch namelijk eerste universiteit voor datawetenschappen in Nederland. De ICT-opleidingen van Avans en HAS zijn meermaals uitgeroepen tot de beste van Nederland en het cluster van ICT bedrijvigheid groeit enorm. Den Bosch heeft dan ook als stad de ambitie om de onbetwiste datastad van het land te worden. De stationsomgeving en de Spoorzone zijn de perfecte plek om de innovatieve kant van de stad te etaleren.







# 05

## OPLOSSING

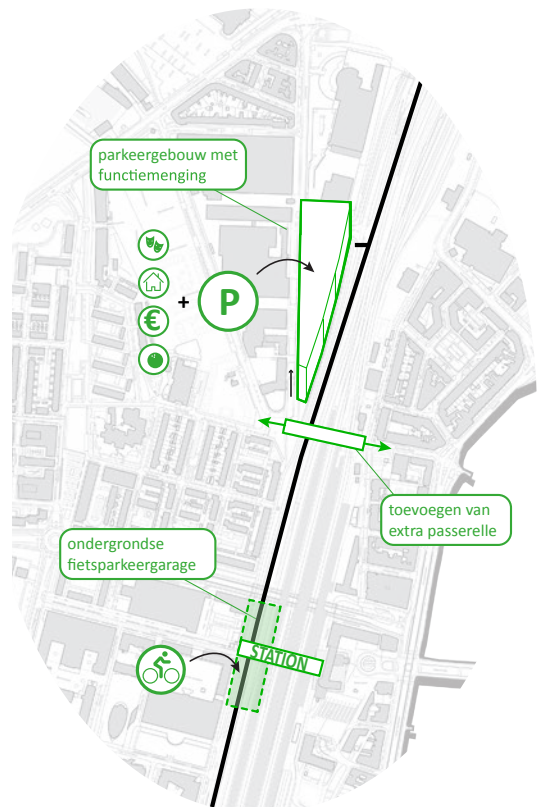
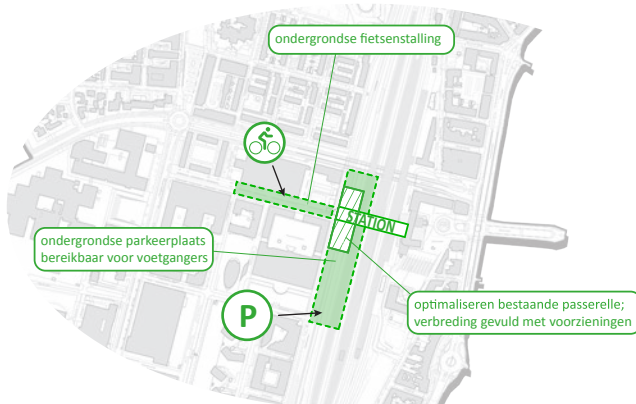
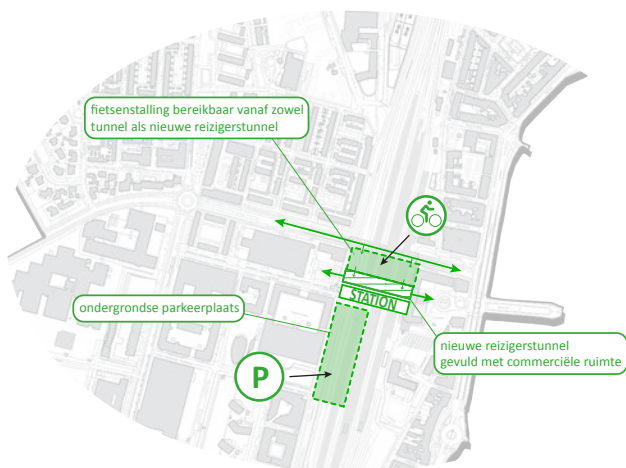
### VAN UITDAGING NAAR OPLOSSING

#### Schaalsprong

In de jaren negentig was de symbiose tussen station en Spoorzonegebied optimaal en state of the art. Er was voldoende ruimte, er was een kloppend hart, er was relatief weinig verkeer en er was een groot en mooi station. Maar in rap tempo heeft dit gebied zich zo doorontwikkeld dat er nieuwe eisen en wensen naar boven zijn gekomen.

Het is duidelijk dat er een hoop moet gebeuren in de Spoorzone om te voldoen aan de toekomstige vraag van de reizigers, de werknemers en de bewoners. Onze analyse wijst uit dat deze uitdagingen met kleine, separate aanpassingen niet zijn op te lossen. We zullen moeten zoeken naar integrale, duurzame en vaak meerlaagse oplossingen. Een schaa sprong, ook financieel, lijkt nodig om het gebied weer uit te rusten voor de komende decennia.

Ter illustratie zijn hieronder een aantal scenario's geschetst, niet als een ontwerp of als realistische oplossing, maar om te laten zien dat elke oplossing ingrijpend is; zowel ruimtelijk als financieel.



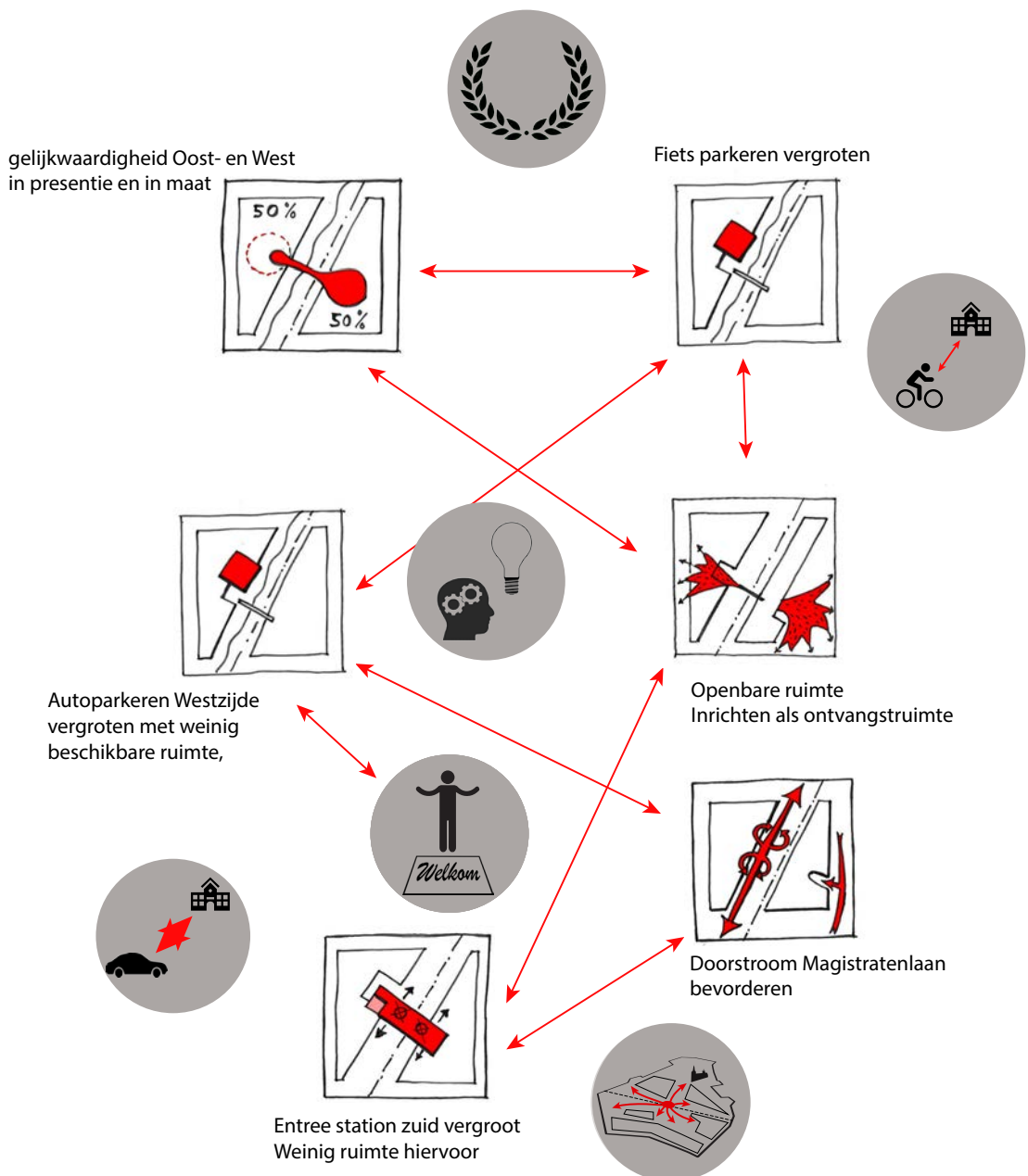
## De puzzelstukjes op elkaar

Het combineren van alle ambities, wensen en eisen is een ingewikkelde puzzel. De beschikbare ruimte is beperkt, het keurslijf is enorm.

In de afgelopen hoofdstukken zijn veel van deze ambities, uitdagingen en kansen de revue gepasseerd. Dit zijn echter de ambities van de gemeente, in een volgende fase zullen de ambities en wensen van allerlei andere partijen hier bij komen.

Om tot een nieuw scenario te komen zal overleg nodig zijn en zullen alle partijen de handen ineen moeten slaan.

Tezamen moeten we tot een integrale, duurzame, oplossing komen.







# COLOFON

## PROJECT

Toekomstverkenning Knooppuntontwikkeling  
Station 's-Hertogenbosch

## OPDRACHT

Gemeente 's-Hertogenbosch  
Sonja van der Beek

## UITGAVE

studioSK, Movares Nederland BV

## Auteur

Movares  
Wieneke Scheltens  
telefoon: 06-5146433

## Datum

Oktober 2018  
Februari 2019 - *correctie*







