

Bosch Centraal

Het participatieverslag



ProRail



Provincie Noord-Brabant

Versie: Definitief

Datum: 31-01-2024

Opgesteld door: Eline Blom & Erwin Olzheim

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	3
Participatie in de verkenningsfase.....	6
Visie op participatie en communicatie	8
De basisstrategie	9
Participatiekaders: waar kan je over meedenken?.....	10
Stakeholderanalyse	12
De participatieladder	13
Middelenmix: participatieronde 1.....	14
Resultaten participatieronde 1	17
Participatiebijeenkomsten.....	17
Participatiebijeenkomst 24 oktober 2023	18
Participatiebijeenkomst 1 november	22
Online participatieplatform	24
Waarderingentabel	24
Stationsbelevingsmonitor vs. Participatieplatform	26
UX persona's (gebruikersprofielen).....	27
Van participatie naar persona	27
Leeftijdscategorie 45 tot 64	32
Leeftijdscategorie 65+	34
Conclusies uit de participatie, wat hebben we opgehaald?	37
Zijperron, stationshallen en passerelle	37
Openbare ruimte	39
Verstedelijking en wijkverbinding	40
Hoe nu verder?.....	42
Bijlage	44
Opgave MIRT-verkenning	44
Analytische fase: van bouwstenen naar kansrijke oplossingsrichtingen	44
Beoordelingsfase: van kansrijke oplossingsrichtingen naar voorkeursalternatief	44
Besluitvormingsfase: Voorkeursbeslissing nemen.....	44
Vraagstukken & oplossingsrichtingen	45
Bouwstenen.....	46

Aanleiding

Station 's-Hertogenbosch is van nationaal belang. Dagelijks maken tienduizenden reizigers gebruik van het station en het stationsgebied om lokaal, regionaal en landelijk te reizen. Ze combineren een wandeling, fietstocht of autorit met de streekbus, stadsbus of de trein en andersom. Hiermee is station 's-Hertogenbosch ook een van de grootste overstapstations van Nederland. Het huidige station zit echter al enige tijd aan zijn limiet en kan niet meer reizigers faciliteren. De functionele grenzen van Station 's-Hertogenbosch zijn daarmee dus in zicht.

De MIRT-Partners (hierna projectorganisatie); gemeente 's-Hertogenbosch, ProRail, provincie Noord-Brabant, NS en de ministeries van Infrastructuur en Waterstaat (I&W) en Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK) werken daarom samen aan de ontwikkeling van een duurzaam station en stationsgebied. Klaar voor de toekomst.



Figuur 1: kaft ambitiedocument

De projectnaam waarmee de projectorganisatie over deze ontwikkeling communiceert is **Bosch Centraal**. Bosch Centraal is onderdeel van het meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (MIRT), waarbij de Rijksoverheid de bereikbaarheid, veiligheid en ruimtelijke inrichting van Nederland wil verbeteren. We bevinden ons nu in de MIRT- verkenning. De projectorganisatie wil de participatie in de verschillende fasen van deze MIRT-verkenning samen met de buurtbewoners, reizigers en ondernemers maar ook medeoverheden, belangenorganisaties en –verenigingen vormgeven. Met als **doel: de omgeving mee te laten denken en informatie op te halen over wat men belangrijk vindt en waarmee de projectorganisatie rekening kan houden in deze MIRT-verkenning**.

Dit participatieverslag is het resultaat van de eerste fase van de verkenning; de analysefase. Onderdeel hiervan was de eerste participatieronde, waarin we op verschillende manieren informatie hebben opgehaald bij de omgeving en gebruikers van het station en de stationsomgeving. In dit verslag lees je het resultaat.

Leeswijzer

In de volgende hoofdstukken lees je meer over de rol van participatie in de fase van het project waarin we ons momenteel begeven. Hoe verhoudt dit zich tot het MIRT-proces? Daarna leggen we de participatie- en communicatiestrategie op hoofdlijnen uit. Deze strategie is de basis voor de manier waarop we de omgeving willen betrekken gedurende de looptijd van het hele project.

Daarna omschrijven we hoe we de participatie- en communicatiestrategie inzetten. Welke belanghebbenden zijn er in dit project en welke middelen hebben we ingezet per doelgroep? Ook tonen we hier de resultaten van de eerste participatieronde om te gebruiken voor de Nota Kansrijke Oplossingen.

Voor meer achtergrondinformatie over het MIRT-proces en de ontwerpopgave verwijzen we je door naar de bijlage. Dit verslag is daarnaast onderdeel van de Nota Kansrijke Oplossingen. Het verslag gaat alleen in op de participatie die is gedaan in het kader van de Nota Kansrijke Oplossingen. In de Nota Kansrijke Oplossingen wordt er een koppeling gelegd tussen de resultaten uit de participatie én de kansrijke oplossingen.

Participatie in de verkenningsfase

Participatie is een belangrijk onderdeel van deze MIRT-verkenning. Er zijn verschillende ontwerprondes en daarbij maken we een zorgvuldige afweging tussen de verschillende belangen, ambities en de ruimtelijke opgave. Dit kan en wil de projectorganisatie niet alleen doen. We hebben de omgeving hierbij hard nodig.

De projectorganisatie is verantwoordelijk voor de participatie- en communicatie-aanpak en voor de bestuurlijke besluitvorming. Voor de bestuurlijke besluitvorming, geldt dat de communicatie naar de bestuursorganen zoals gemeente, provincie en het Rijk, soms gelijklopen aan het proces van het project. Deze bestuurlijke agendering kan voor de omgeving onoverzichtelijk overkomen.

Een goed participatieproces betekent ook open en transparant communiceren met de omgeving. Op deze manier weten mensen in hoeverre ze kunnen meedenken met de plannen en op welke manier. Open betekent ook het zorgvuldig vastleggen van de stappen die de projectorganisatie zet, in het maken van ontwerpkeuzes. Dit participatieverslag is het resultaat van **de eerste participatieronde**. Deze is onderdeel van de eerste fase van de MIRT-verkenning en wordt gebruikt als input voor de oplossingsrichtingen die opgesteld worden in het kader van de Nota Kansrijke Oplossingen (NKO).

Aan de hand van deze Nota Kansrijke Oplossingen worden de verschillende oplossingsrichtingen beoordeeld en afgewogen met als resultaat kansrijke en niet-kansrijke oplossingen. De Kansrijke Oplossingen worden meegenomen in de volgende fase richting het Voorkeursalternatief.

In de figuur hieronder zie je dat er tijdens de MIRT Verkenning twee participatierondes zijn gepland, waarvan de eerste reeds doorlopen is en hieronder verder toegelicht wordt. **De tweede participatieronde** wordt doorlopen in de volgende fase binnen de lopende MIRT Verkenning, richting het voorkeursalternatief en is geen onderdeel van dit verslag.

Een participatieronde bestaat uit verschillende middelen en kunnen verschillend zijn per fase. Deze middelen worden hieronder toegelicht.

We gaan op reis, denk met ons mee over Bosch Centraal!

De toekomst van het stationsgebied is een proces met meerdere tussenstations. Onderweg naar de bestemming vragen we je om mee te denken over een aantal belangrijke thema's. Hoe ziet dat traject eruit?

2019 - 2022

Voorverkenning

- Toekomstverkenning knooppuntontwikkeling
- Ontwikkelingsperspectief

2022 - 2024

Verkenning



Kansrijke oplossingen

Najaar 2023: denk mee over belangrijke bouwstenen.



Voorkeursalternatief

Medio 2024: denk mee over het concept voorkeursontwerp.

2024 - 2027

Planuitwerking



Vanaf 2027: inspraak en zienswijzen op formeel planproces binnen de Omgevingswet.

2027 - 2030

Planvoorbereiding

Rond 2030: start realisatie eerste fase.

Visie op participatie en communicatie

Elk plan van aanpak start met een duidelijke visie en een doel. Deze zijn de basis van de participatie- en communicatiestrategie. Deze strategie is de rode lijn van de participatie aanpak.

We werken vanuit de Kernboodschap: belanghebbenden zijn direct actief betrokken vanaf verkenningsfase om mee te denken over de oplossingsrichtingen. Hierbij wordt duidelijk gecommuniceerd dat we aan vooravond staan van een lang ontwikkelproces, met veel stappen en veel partijen. Dat vraagt geduld en openheid.

We werken vanuit de visie van deze kernboodschap met het volgende **doel**:

- **Het benutten van aanwezige kennis**, expertise en ervaring van belanghebbenden over het plangebied in een **open en gelijkwaardig gesprek**. De projectorganisatie betreft reiziger, inwoner en ondernemer graag bij het hoe, wat en waarom van het project en het ontwerp. Input van de gebruiker is waardevol. Tegelijkertijd zijn randvoorwaarden op het gebied van techniek, regelgeving, beleid, budget en soms al gemaakte keuzes die samen de kaders voor de planontwikkeling vormen.
- Het doorlopen van een **zorgvuldig en opent proces**. De projectorganisatie weegt de verschillende inzichten zorgvuldig af en neemt deze - waar mogelijk - mee binnen de kaders en randvoorwaarden van het project. Deze **kaders worden vooraf duidelijk gemaakt** zodat belanghebbenden ook de **juiste verwachtingen** voor ogen hebben en weten waar de ruimte voor participatie zit.

Om richting te kunnen geven aan participatie en communicatie hanteren we de volgende **uitgangspunten**:

- Wij zijn **open over het proces** en **helder over het doel** van participatie.
- Met participatie brengt de projectorganisatie **twee soorten kennis bij elkaar**: ervaringskennis vanuit de omgeving en inhoudelijke kennis van experts en belangrijke belanghebbenden. Gebundeld, helpt deze kennis om tot een beter, afgestemd plan te komen.
- **Het gaat dus niét om meer draagvlak of minder bezwaren**. Die zijn met participatie namelijk lang niet altijd te beïnvloeden. Andere factoren spelen ook een rol. Dat mensen of groepen zich niet altijd volledig in een plan kunnen vinden, is onvermijdelijk. Acceptatie van en begrip voor de gemaakte keuzes is de sleutel voor succes.
- Juist daarom vinden wij het belangrijk dat de keuzes die we maken **uitlegbaar** zijn. **We werken daarom met een open vizier** waarbij we inzichten ophalen en de belangenafwegingen **duidelijk herleidbaar, inzichtelijk en begrijpelijk** zijn.
- We betrekken de omgeving zo vroeg mogelijk en zoeken actief naar verbinding, alternatieven en meekoppelkansen. Dat zijn kansen die tegelijkertijd met het project uitgevoerd kunnen worden. Deze kansen kunnen een win-win situatie bieden voor inwoners of bedrijven en hoeven niet direct een bijdrage te leveren aan het project Bosch Centraal.
- Relevante informatie is **tijdig en eenvoudig beschikbaar**. En deze informatie voldoet aan de wettelijke (digitale) toegankelijkheidseisen. Zowel offline als online.

Deze uitgangspunten komen terug in de bestuurlijke randvoorwaarden en de praktische uitwerking hiervan. De bestuurlijke randvoorwaarden komen voort uit de *memo Stuurgroep*, vastgesteld in het voorjaar van 2023. De memo is terug te vinden op de projectwebsite www.boschcentraal.nl

De basisstrategie

Deze paragraaf maakt de praktische doorvertaling naar de manier waarop we deze uitgangspunten hebben toegepast op dit project.

- **Twee participatierondes.** In deze eerste fase, de analysefase van de MIRT-verkenning, zijn er twee participatierondes:
 - **Ronde 1** heeft betrekking op de Nota Kansrijke Oplossingen en bestaat uit drie participatiebijeekkomsten, een online vragenlijst én verschillende communicatie-uitingen die in dit participatieverslag verder toegelicht worden. Ronde 1 heeft een doorlooptijd van 14 juni t/m 10 november.
 - **Ronde 2** werkt o.b.v. deze Nota toe naar een Voorkeursalternatief en zal in het voorjaar/zomer van 2024 starten.
- **Laagdrempelige communicatievormen** zijn de regel. Hier zetten we zoveel mogelijk op in. Communicatie moet voor iedereen begrijpelijk zijn. Rekening houdend met de lange adem van dit project.
- **We planten een zaadje.** We communiceren vroegtijdig en regelmatig over het hoe, wat en waarom: we planten een zaadje dat meegroeit met het proces en maken daarvoor gebruik van verschillende media en middelen.
- **Beeld als basis.** We maken zoveel mogelijk gebruik van beelden zodat deze ontwikkeling toegankelijk is voor alle leeftijden en gaat leven bij inwoners en daarbuiten.
- **Beeldtaal Bosch Centraal.** We hebben een beeldtaal ontwikkeld voor de participatie en communicatie van Bosch Centraal waarin we zowel samenhang met de Spoorzone als geheel creëren en de onderlinge samenhang met de producten voor ons project duidelijk maken.
- **De projectorganisatie.** In alle uitingen komt duidelijk en continu naar voren dat Bosch Centraal een opgave is waarbij de MIRT-partners samenwerken vanuit één organisatie. De MIRT-partners zijn: ProRail, NS, ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, provincie Noord-Brabant en gemeente 's-Hertogenbosch.
- **Bosch Centraal. Eén loket:** we zijn vijf verschillende partijen maar zijn één projectorganisatie. Daarom hanteren wij één aanspreekpunt voor belanghebbenden waarbij het projectteam het gezicht naar buiten is. We hanteren de naam Bosch Centraal. In onze communicatie hanteren wij één voordeur, één communicatielijn, één website (www.boschcentraal.nl) en één loket voor vragen over het project (projectmail).

Participatiekaders: waar kan je over meedenken?

In dit hoofdstuk lichten we nader toe hoe de bouwstenen zich verhouden tot het ontwerp en waar er ruimte is voor de omgeving om hierover mee te denken in de analysefase (eerste fase van de verkenning). Zie de bijlage voor een uitgebreide toelichting op de bouwstenen.

We communiceren met duidelijke mijlpalen over **de eerste twee participatierondes**:

- **De participatieronde voor de Nota Kansrijke Oplossingen (NKO).** Deze ronde liep van 11 oktober tot en met 8 november 2023. De ideeën en kennis die zijn opgehaald in deze fase, nemen we, samen met de ideeën die we ophalen in de volgende fase naar het Voorkeursalternatief, mee in het onderzoek en de beoordelingen tijdens deze MIRT-verkenning. Deze nota wordt in het eerste kwartaal van 2024 bestuurlijk behandeld.
- **De participatieronde voor de Nota Voorkeursalternatief** volgt nadat de NKO bestuurlijk is vastgesteld. Deze ronde zal naar verwachting in het tweede kwartaal van 2024 plaatsvinden. Doel van deze participatieronde is om op basis van de oplossingsrichtingen uit de NKO naar één voorkeursalternatief toe te werken. Het resultaat komt in de Nota Voorkeursalternatief (VKA) die naar verwachting rond de zomer van 2024 afgerond wordt met als sluitstuk de vaststelling van deze nota VKA door het bestuur.
- De inzichten die we ophalen hebben betrekking op **het gebruik van de verschillende functies en de inrichting van de leefomgeving rondom het station**. De omgeving kan daarover meedenken.

We participeren over de gebruiksmogelijkheden. Dit doen we door de volgende open vragen te stellen tijdens de participatiebijeenkomsten:

- Wat wil je behouden op en rond treinstation, openbare ruimte, bussen, fietsenstallingen?
- Wat wil je veranderen?
- Wat wil je ons meegeven?

We participeren niet over hoofdelementen die vaststaan en over technische details, zoals het aantal fietsparkeerplaatsen, liften of bankjes. Hoofdelementen betreffen noodzakelijke bouwstenen of ruimtelijk-functionele uitgangspunten voor een betere OV Knoop (zie hoofdstuk oplossingsrichtingen). Deze maken geen deel uit van de participatie, nl:

- **Een aantal elementen staan vast en zijn bepaald of al onderzocht door de samenwerkende partijen:**
 - De noodzaak om de capaciteit van het station en de ketenvoorzieningen aan te passen (realisatie zijperron 8, verbreding verbinding naar de perrons, meer fietsenstallingen). Deze zijn namelijk al bestuurlijk vastgesteld in het besluit BO MIRT 2020;
 - De ligging van de bushalte aan de centrumzijde. Los van de inrichting van het busstation is ligging aan de centrumzijde de beste plek voor de dienstregeling van het lokale en regionale busvervoer.
- **Het behouden en verbeteren van een openbare interwijkverbinding over het spoor.** Dit is een uitgangspunt dat door de gemeenteraad al is vastgesteld in 2018.
- **Onderwerpen die al vastliggen in eerder genomen besluiten** (zoals de ambities van de Raad en bestuursakkoord 2022-2025);

- Het project heeft geen directe invloed op de omvang van de dienstregeling. Deze vormt onderdeel van de provinciale concessie. Wel vormt het functioneren van het busstation een belangrijke voorwaarde voor het kunnen uitvoeren van de dienstregeling.
- **Inclusiviteit**
- Wij vinden dat iedereen mee moet kunnen denken. Op deze manier kan het proces verrijkt worden met ideeën en kennis. Dat betekent dat de projectorganisatie ook actief inzet op het toegankelijk maken van de materie door:
 - Alle teksten voor externe communicatie in op B1-niveau te schrijven en waar nodig te ondersteunen met beeldmateriaal.
 - Alle digitale communicatiemiddelen te laten voldoen aan de overheidsregels voor digitale toegankelijkheid. Dit houdt in dat figuren worden omgeschreven in tekst en in woorden kunnen worden omschreven.
 - Alles wat is opgehaald tijdens de bijeenkomst van 24 oktober én in zijn geheel in fase 1, is in twee losse tekeningen terug te zien.
- We maakten gebruik van een online participatieplatform, zodat mensen die bijvoorbeeld slecht ter been zijn, ook mee konden denken. Ook konden geïnteresseerden op die manier meedenken op het moment dat het hun uitkwam;
- We werkten ook zoveel mogelijk met beeld en bezoekers van het platform konden reageren op stellingen door deze te waarderen aan de hand van sterren. Ook konden bezoekers hierop reacties kwijt die ze met de projectorganisatie wilden delen.
- Er waren ook bijeenkomsten op drie verschillende momenten, om zo ook het gesprek aan te gaan, de zichtbaarheid naar de omgeving te vergroten en verschillende doelgroepen op gepaste wijze te betrekken;
- De communicatiecampagne verliep via zowel posters, ABRI's als, huis aan huis bladen, kranten en online. Ook is er een centrale website www.boschcentraal.nl, een centraal mailadres en een nieuwsbrief.

Stakeholderanalyse

Een belangrijk onderdeel van het participatie en communicatieplan is de stakeholderanalyse. Deze analyse geeft inzicht in de verschillende belanghebbenden en hun mate van invloed en belang bij het project. De mate van invloed van de verschillende stakeholders (ook wel belanghebbenden), bepaalt ook de manier waarop de projectorganisatie de stakeholder betreft bij het (ontwerp)proces.

De stationsomgeving is een compact gebied, dat bestaat uit verschillende belanghebbenden, onder te verdelen in de volgende groepen:

1. Belangenorganisaties

Belangenverenigingen, zoals BIZ, de Fietsersbond, reizigersbelangen (ROVER), deelmobiliteitsbedrijven (Gosharing, Felix), gehandicaptenplatform, jongerenambassadeurs, **Ondernemingsverenigingen**, zoals 't Hartje 's-Hertogenbosch, Ondernemersvereniging Spoorzone, KBO, Oeteldonksche Club, Docis, (directeuren overleg culturele instellingen 's-Hertogenbosch).

Sociale woningcorporaties

Innovatieve denkers op het gebied van mobiliteit, duurzaamheid en verstedelijking

2. Directe omgeving en gebruikers station. Zoals inwoners en ondernemers rondom het knooppunt maar ook de gebruikers van trein/bus, toeristen, de gebruikers van de interwijkverbinding, wijkraden en Buurtvereniging Zandlopers, Paleiskwartier, Boschveld en Buurtvereniging Veemarktkwartier.

We onderscheiden daarnaast diverse Verenigingen van Eigenaren (VVE).

3. Vastgoedeigenaren, bedrijven en organisaties rondom de knoop.

4. Bredere omgeving. We betrekken de bredere omgeving, waaronder inwoners, reizigers en gebruikers van het openbaar vervoer/station.

5. Overheden, semi overheden en adviesorganen.

NB: De lijst hierboven is niet volledig maar geeft slechts een inzicht in de verschillende doelgroepen, onderliggende partijen en belanghebbenden die onderdeel uitmaken van de stakeholderanalyse.

De participatieladder

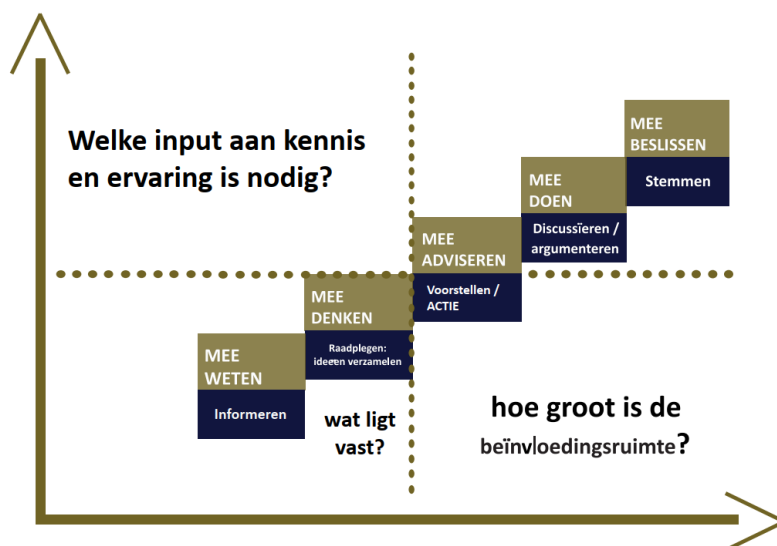
Er zijn verschillende manieren om de belanghebbenden bij project Bosch Centraal te betrekken. In de verkenningsfase beperken we ons tot **informer** (meeweten) en **meedenken** (raadplegen, ideeën ophalen), nl:

Informer

1. We informeren de belanghebbenden over het feit dat het station en haar omgeving in de nabije toekomst ontwikkeld wordt. We lichten toe wie we zijn, waarom we dit doen en hoe we het proces op hoofdlijnen aanpakken. Dit is het eerste moment dat de omgeving wordt ingelicht over Bosch Centraal.

Meedenken

1. We vinden het belangrijk om de omgeving zo vroeg mogelijk te betrekken en hun inzichten en kennis mee te nemen in het ontwerpproces. Daarom is de eerste participatieronde van deze Verkenningsfase bedoeld om de gebruikersbehoeften in kaart te brengen. Dat kan op verschillende manieren. Via een online vragenlijst, een participatie-toetsavond (op uitnodiging) op 14 juni, een participatiebijeenkomst (voor iedereen toegankelijk) op 24 oktober en een participatiebijeenkomst (op uitnodiging) op 1 november. De participatie avonden zijn een combinatie van informeren en meedenken. De omgeving kan alleen meedenken wanneer zij over voldoende informatie beschikken én de mogelijkheid hebben hun ideeën en wensen te delen met het projectteam.
2. In de tweede participatieronde blijft het doel van participatie hetzelfde blijven: informeren (**meeweten**) en **meedenken**. De beïnvloedingsruimte blijft binnen de invloedssfeer van meedenken. Het samenbrengen van ervaringskennis helpt om uiteindelijk tot een beter plan te komen, gedragen door de belanghebbenden en omwonenden.



Figuur 3: participatieladder, het niveau van participatie in verschillende treden.

Middelenmix: participatieronde 1

Dit hoofdstuk gaat in op de middelen die zijn ingezet in de eerste participatieronde. Vervolgens worden de resultaten besproken.

- **Een (social) mediacampagne** met als doel de verschillende belanghebbenden te informeren over het project én een oproep te doen om mee te denken (participatie). De social media campagne liep via:
 - De kanalen van de gemeente Den Bosch in de beeldtaal en huisstijl van Bosch Centraal
 - (Digitale) kanalen van de verschillende wijken rondom Den Bosch;
 - Digitale nieuwsbrief Spoorzone;
 - Huis aan huis-brief direct omwonenden;
 - In de fase van de NKO enkel de uitnodiging voor de participatiebijeenkomst op 24 oktober;
 - De georganiseerde partijen voor de bijeenkomst van 1 november zijn per mail uitgenodigd;
 - Advertenties & nieuwsberichten in Indebuurt, Bossche Omroep, DTV en Brabants Dagblad;
 - ABRI's in de stad Den Bosch, van week 42 tot en met 44;
 - Posters op het station, van week 42 tot op heden;
- **De website www.boschcentraal.nl** op 11 november
- **Het participatieplatform**, direct te raadplegen via de QR-code in de socialmediacampagne
- **Participatie-toetsavond 14 juni**
- **Participatiebijeenkomst 24 oktober**
 - Een ideeënschets o.b.v. opgehaalde input van de participatiebijeenkomst 24 oktober;
- **Participatiebijeenkomst 1 november**
 - Op uitnodiging, voor georganiseerde partijen;
- **Een ideeënschets én uitwerking in een samenvatting** o.b.v. de input uit participatieronde 1;
- **Het Nationaal Stationscongres** op 16 november in Den Bosch, waar project Bosch Centraal een informatiestand had en lezingen organiseerde over het project (op uitnodiging)

Deze middelen staan hieronder in tabelvorm, inclusief doel, doelgroep en het product dat hier eventueel uit voort is gekomen.

Hoe & wat Communicatie- middelen	Doel	Doelgroep	Product(en)
Advertentie/ publicatie wijkkranten	Informereren	Alle doelgroepen	Digitale nieuwsbrief Zandbewoners (wijk 't Zand)
Persbericht	Informereren	Alle doelgroepen	Bossche Omroep DTV Brabants Dagblad (2x)
Nieuwsbrief spoorzone	Informereren	Alle doelgroepen	Artikel in digitale nieuwsbrief Spoorzone (2x)
ABRI's Week 42 t/m 44	Informereren & meedenken	Alle doelgroepen	ABRI's door de stad
Posters op station	Informereren & meedenken	Alle doelgroepen	Posters
Projectwebsite Gelanceerd op 11 nov	Informereren	x	Blijft live en up-to-date gedurende en na het project

Tabel 1: communicatiemiddelen

Hoe & wat Participatie-middelen	Doel	Doelgroep	Product(en)
Participatie-toetsavond 14 juni 2023	Informereren & meedenken	Georganiseerde partijen & directe omgeving en gebruikers v.h. station. (Opkomst: Buurtvereniging Zandbewoners, DOCIS, Wijkbelangen Paleiskwartier, Avans, Blb, JADS, MiNC)	Verslag participatieavond
Participatie-bijeenkomst 24 oktober 2023	Informereren & meedenken	Georganiseerde partijen, directe omgeving en gebruikers v.h. station, bredere omgeving, selectie van vastgoedeigenaren	Fysieke uitnodiging bijeenkomst geselecteerd spreidingsgebied Ideeënschets o.b.v. opgehaalde input participatie bijeenkomst (In de pers, op www.boschcentraal én in digitale nieuwsbrief van Buurtvereniging Zandbewoners)
Schets o.b.v. opbrengst 24 oktober 2023	Informereren	Alle doelgroepen	Een voorlopig beeld in de vorm van een schets waarin de voorlopige opbrengst van participatieronde 1 visueel is gemaakt.
Participatiebijeenkomst 1 november 2023	Informereren & meedenken	Georganiseerde partijen (Opkomst: gehandicaptenplatform, fietsersbond, groengroep 't Zand, Buurtvereniging Zandbewoners, Actiegroep Red de Platanen, Vve Centrum 's-Hertogenbosch)	Participatieverslag
Participatieplatform 11 okt t/m 8 nov 2023	Informereren & meedenken	Alle doelgroepen	Participatieverslag
Samenvattingsschets o.b.v. participatieronde 1	Informereren		Een eindbeeld in de vorm van een schets van de totale opbrengst uit de participatieronde 1.

Tabel 2: Participatiemiddelen

Resultaten participatieronde 1

In dit hoofdstuk lees je de samenvatting van deze inzichten die we ophaalden.

Participatiebijeenkomsten

Participatietoets Bosch Centraal 14 juni 2023

Deze avond was op uitnodiging, waarbij de genodigden zijn gekozen op basis van de stakeholderanalyse. De deelnemers hadden allemaal een andere achtergrond en daardoor kwamen ook verschillende visies en aandachtspunten uit de gesprekken naar voren. De avond was een eerste toets om op te halen wat deelnemers belangrijk vinden als het gaat om participatie. Zodat we daar de vervolgstappen op konden aanpassen. In de gesprekken met de belangenorganisaties is afgetast hoe het station en de stationsomgeving ervaren wordt, wat hieraan verbeterd mag worden en wat moet blijven. De avond werd als positief ervaren door de genodigden. Zij vonden het fijn om al in zo'n vroeg stadium mee te mogen denken. Onder de aanwezigen waren: Buurtvereniging Zandbewoners, DOCIS, Wijkbelangen Paleiskwartier, Avans Hogeschool, Wijkraad bewoners Leefbare Binnenstad (Blb), Jheronimus Academy of Data Science (JADS) en Milieu, Innovatie, Natuur en Creativiteit (MiNC).

Aan de hand van visuele ondersteuning werd een inhoudelijke toelichting gegeven op de MIRT-verkenning, de samenwerkende partners, de opgave en ambities.

Thema's die deze avond aan bod kwamen waren de communicatie vanuit de gemeente en het feit dat er veel raakvlakprojecten zijn in de Den Bosch die veel overlap hebben. De aanwezigen vroegen hier extra aandacht voor, zowel voor de werkzaamheden als voor de communicatie. Daarnaast kwamen de 3 'E's aan bod: Eerlijk, Evenwichtig en Evenredig. Met andere woorden: "Hoe kunnen we de effecten zoveel mogelijk spreiden, vooral in een vroeg stadium?" Hierbij moet aandacht uitgaan naar een eerlijke verdeling van de lusten en lasten.

"Hoe creëer je meer gevoel van verbinding?" Dit kwam ook aan bod. Verbinding vraagt om doorwaadbaarheid, een verbindende groenbeleving. Het stationsgebied is ook het visitekaartje van en naar de stad. Het nieuwe station moet dit uitstralen zodat mensen dit meer beleven. Het moet een plek van ontmoeting worden, waar het prettig is om te verblijven. Het behoud van monumenten en de historie van de stad zijn heel belangrijk voor deze belevingswaarde.

Leefbaarheid, groen, duurzaam, lage geluidbelasting op woningen/gebouwen, hoge veiligheid, mobiliteitsoplossingen, vooral ook voor ouderen dragen ook een belangrijk steentje bij aan de belevingswaarde van de stad Den Bosch.

Tot slot werd er gesproken over kruisbestuiving en slimme oplossingen. Hier ligt een belangrijke opgave voor het ontwerpteam voor het gebruiken een integrale benaderingswijze zoals warmtenetten en andere slimme, innovatieve oplossingen (bv. met de Onderwijsboulevard en basisscholen). Daarnaast moet er meer kruisbestuiving plaatsvinden met data-science, innovatie en cultuur en de onderwijsinstellingen in de directe omgeving van het station.

Voor het proces wordt nog een suggestie gedaan in het verdere participatietraject een inclusiever gezelschap uit te nodigen, waaronder ook jongeren en mensen met een beperking.

Participatiebijeenkomst 24 oktober 2023

De informatiemarkt over Bosch Centraal was bij 1931 Congrescentrum 's-Hertogenbosch in de avond van 24 oktober. Deze plek is gekozen omdat het makkelijk te bereiken is. Er waren zo'n 120 bezoekers. Een mooie opkomst van jong en oud, inwoners en professionele partijen. Bezoekers konden vragen stellen aan de specialisten en projectteamleden en meedenken over de thema's:

1. Zijperron, stationshallen en traverse/tunnel
2. Openbare Ruimte (Stationsomgeving)
3. Busstation, fietsvoorziening, deelmobiliteit
4. Verstedelijking & Wijkverbinding

Deze onderwerpen komen voort uit de **Bouwstenen** die het ontwerpteam gebruikt om tot kansrijke oplossingen te komen voor de Nota Kansrijke Oplossingen, het sluitstuk van deze analysefase. Bezoekers konden reageren op post it's en deze achterlaten op de ideeënmuur. Per thema waren er twee kraampjes en twee specialisten die de bezoekers te woord stonden. De avond was een wisselwerking van informeren kennis uitwisselen en ideeën ophalen. Per onderwerp waren er drie vragen:

1. Wat moet er blijven?
2. Wat moet er veranderen?
3. Wat wil je ons meegeven?

Onafhankelijke procesbegeleiding

Voor deze participatiebijeenkomst is ervoor gekozen in te zetten op onafhankelijke procesbegeleiding. De moderator sloeg de brug tussen de aanwezigen in de zaal en de projectorganisatie. Zo ging hij in gesprek met de projectmanager vanuit ProRail, de projectmanager vanuit de gemeente Den Bosch en de vertegenwoordiger van Team V Architecture. Zij lichtten het proces, de inhoud en diverse ontwerpaspecten van project Bosch Centraal toe. Tot slot werd er gereflecteerd op de opkomst tijdens de avond inclusief de opgehaalde kennis en ideeën. Dit gebeurde tevens aan de hand van een begrijpend tekenaar. Het doel hiervan was tweeledig. Enerzijds het betrekken van een onafhankelijke deskundige, om de ideeën en wensen van de aanwezigen op neutrale manier te kunnen visualiseren. Anderzijds om de input die opgehaald is zowel tijdens de avond van 24 oktober (schets) als aan het einde van de eerste participatieronde toegankelijk en begrijpelijk te maken met een (samenvattende tekening).

Pers

Voor dit project is er een persvoorlichter vanuit ProRail en de gemeente om persvragen te beantwoorden namens de projectorganisatie. Het Brabants Dagblad heeft op basis van de avond een interview gepubliceerd. Daarnaast was er in de middag, voorafgaande aan de bijeenkomst, een persmoment met DTV met de betrokken wethouder en regiodirecteur van ProRail.

Opbrengst

Aan het einde van de avond waren de ideeënposters goed gevuld met reacties van de bezoekers. Een samenvatting van de opbrengst vindt u op het hoofdstuk "Conclusies uit de participatie, wat hebben we opgehaald?". Een deel van deze reacties werd samengevat in een getekend verslag (figuur x). De tekening werd als afsluiter van de avond plenair toegelicht door de tekenaar zelf. Later verscheen deze tekening ook in de digitale nieuwsbrief van de Buurtvereniging Zandbewoners, in het Brabants Dagblad, op de projectwebsite en in de digitale nieuwsbrief Spoorzone.



Figuur 4: Bezoekers bij de informatiepanelen & ideeënmuur

**In figuur 4 op de volgende pagina staat visueel notulist Yvonne Courage die op de avond aanwezig was. De opgehaalde ideeën & wensen heeft Yvonne verwerkt in een schets (figuur 5). Dit presenteerde ze die avond. Bekijk schets op p20.*



Wat zijn de belangrijkste uitdagingen voor de toekomst van de Nederlandse markt?

- De verspreiding van de productie van elektriciteit
- Het verspreiden van de productie van elektriciteit
- Het verspreiden van de productie van elektriciteit



Bosch Centraal

MOBILITEIT
bus - fiets - deelmobiliteit

OMGEVINGSDOMEIN
plein en openbare ruimte
Vorstedelijk
interwijkverbinding



Participatiebijeenkomst 1 november

Naast de openbare bijeenkomst voor gebruikers en omwonenden, was er op woensdag 1 november in het Bestuurscentrum in centrum Den Bosch een besloten bijeenkomst. Deze bijeenkomst was voor georganiseerde partijen die stakeholder en belanghebbende zijn in de Bossche stationsomgeving. Er waren in totaal 13 mensen aanwezig. Een compact groepje van belangenorganisaties met een duidelijke visie over de toekomstige inrichting van Bosch Centraal. Dit leidde tot interessante gesprekken.

Aan de hand van dezelfde vier thema's als tijdens de bijeenkomst op 24 oktober, gingen de projectmanager van de gemeente Den Bosch en de projectmanager van Prorail in gesprek over belangrijke bouwstenen zoals het station, de stationsomgeving, openbaar vervoer, fietsvoorzieningen, verstedelijking en de wijkverbinding. De opstelling was informeel in een kringopstelling. De presentatie stond centraal, waar de projectmanagers het publiek in meenamen. Tussendoor was er ruimte om vragen te stellen en ideeën te delen op de ideeënposters. Tot slot werd het resultaat van 24 oktober, aan de hand van de tekening, getoond. Dit bracht nieuwe inzichten en leidde in combinatie met de overige thema's die aanbod kwamen op de avond, tot levendige discussies en nieuwe kennis en inzichten.

Opbrengst

Doel van deze avond was vooral om bij de georganiseerde partijen op te halen wat ze wensen te behouden of te verbeteren in het stationsgebied van de toekomst. Dat resultaat is behaald door middel van de post it's op de ideeënposters en gespreksverslaglegging door de omgevingsmanager, zijn de ideeën opgehaald en meegenomen in de resultaten van deze eerste participatieronde. Een samenvatting van hetgeen is opgehaald op de avond, is hieronder terug te lezen.

Daarnaast heeft de avond geholpen inzichtelijk te krijgen voor de bezoeker hoe de keuzes die tot nu toe gemaakt zijn, tot stand gekomen zijn en welke afwegingen er gemaakt zijn. Dat heeft begrip en draagvlak gecreëerd bij de aanwezigen. De algehele afdrank van deze avond was erg positief. Het projectteam kreeg positieve feedback over de inhoud en inrichting van de avond. De sfeer werd omschreven als oprecht en ongedwongen, waardoor er open gesprekken ontstonden en er goede discussies op gang kwamen.

Balans tussen verschillende belangen. Een thema dat vaker terugkwam op de avond. Dit is volgens de genodigden een spel tussen belangen uit de directe omgeving, input die we ophalen uit de participatie en een bredere problematiek die buiten de scope van het project valt. Een voorbeeld hiervan is de overlast die wordt ervaren door hangjongeren, daklozen en verslaafden. Ook werd het spanningsveld genoemd tussen de behoefte aan een comfortabele wachtplek voor reizigers en gebruikers van 't station, tegenover het gebruik van deze faciliteiten door daklozen. Hier moeten (ontwerp)keuzes in gemaakt worden.

Er werd gesproken over de plek van het busstation, de route hiernaartoe en de impact van het busverkeer op de omliggende straten. Dat moet anders ingericht worden. Ook werden er alternatieve routes genoemd en kwam het afsluiten van de tunnel ter sprake.

Toegankelijkheid van het station en de omgeving kwam regelmatig terug in de gesprekken. Onder meer suggesties voor openbare, toegankelijke toiletten en langere hellingbanen naar de perrons toe kwamen ter sprake. Het gehandicaptenplatform heeft daarnaast een lijstje meegegeven met belangrijke uitgangspunten om het ontwerp inclusief te maken.

Zowel het plein aan de centrumzijde als achterzijde kwam ook aan bod. Hierbij werd opgemerkt dat de horeca en winkels vroeg gesloten zijn. Dit draag niet bij aan het algemene veiligheidsgevoel. Vooral aan de achterzijde moet aan de uitstraling en het veiligheidsgevoel gewerkt worden.

Het omgevingsdomein kwam ook ter sprake. De behoefte aan een prettige verblijf- en ontmoetingsplek werd bevestigd. Hierbij werd gesproken over een huiskamer of luxe kiosk zoals bij andere stations in Nederland. Er kunnen verschillende gebruikersfuncties gecombineerd worden in de passerelle, zodat er rondom het station meer ruimte blijft voor andere zaken zoals voldoende, bewaakte fietsstallingen met ruimte voor een openbaar toilet, evenals de inzet van meer groen en bankjes. Een groenere inrichting helpt volgens de genodigden hittestress te voorkomen en zorgt voor meer allure.

Tot slot kwam de verstedelijkingsopgave aan bod. Aanlooproutes naar de Brabanthallen moeten beter geïntegreerd worden in het stationsontwerp. Bovendien is er behoefte aan een grotere P+R. Ook is er veel geluidshinder van het verkeer, met name uit de stationstunnel, dat in sommige gevallen zelfs doordringt tot in de huizen.

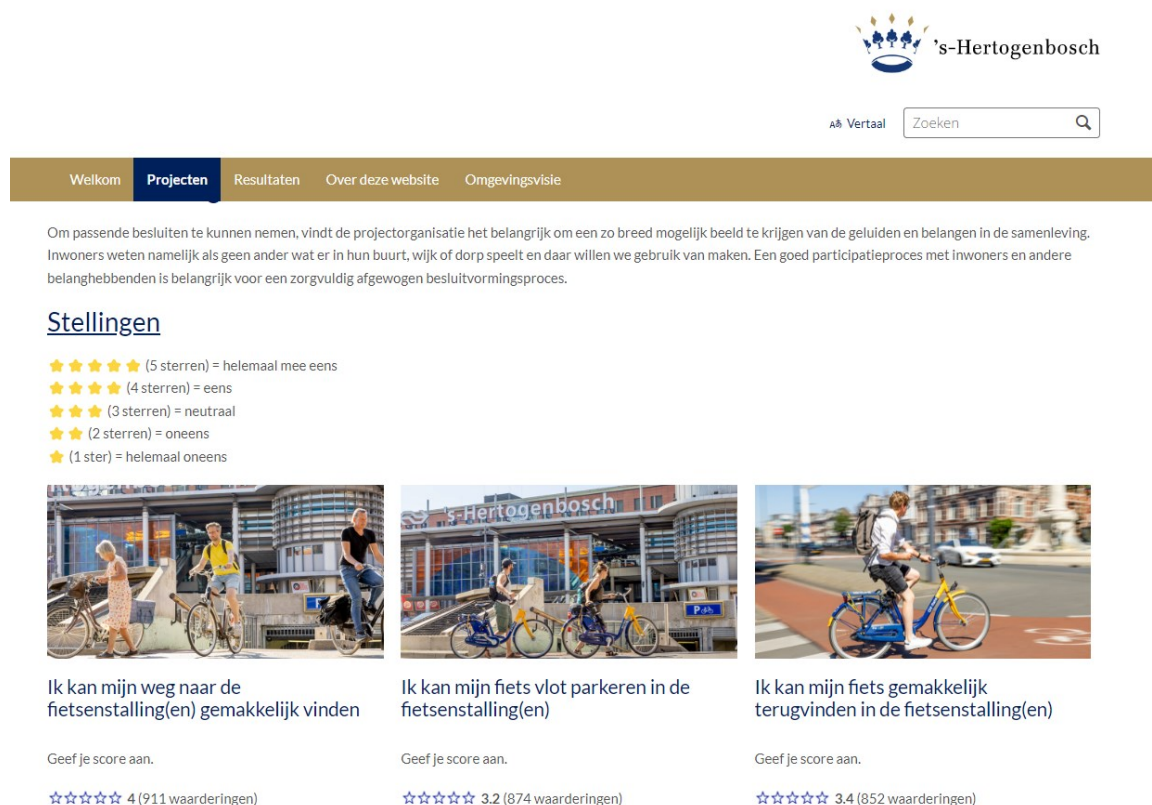
Daarnaast was de conclusie dat sommige vraagstukken urgenter zijn dan andere, en om een directe oplossing vragen. Er is gevraagd te rangschikken en te prioriteren. De projectorganisatie neemt dit mee in het verdere proces.



Figuur 6: kringgesprek georganiseerde partijen, participatiebijeenkomst 1 november

Online participatieplatform

Geïnteresseerden konden ook online meedenken over de toekomst van het Bossche stationsgebied. Via een online vragenlijst (METT-platform) kon men reageren op een aantal vragen en stellingen, zoals: “Welke plekken in de stationsomgeving vindt je prettig? Wat wil je graag behouden en wat zou je graag anders zien in de toekomst?” Via de website www.boschcentraal.nl kon via de button *Denk mee!* de vragenlijst worden ingevuld. En via een QR-code die via verschillende media en communicatiemiddelen is verspreid. Het participatieplatform was open van 11 oktober tot en met 8 november. Hierna is de data die is opgehaald uit de online vragenlijst in een overzicht verwerkt en geanalyseerd. Dit heeft geleid tot de volgende resultaten.



Figuur 7: respondenten konden de vragenlijst invullen door per stelling 1 tot 5 sterren te waarderen.

Waarderingentabel

In de tabel hieronder worden de waarderingen die mensen gemiddeld gaven per stelling op een schaal van 1 tot 5 (figuur x), getoond. Bezoekers hoefden alleen antwoord te geven op vragen die ze interessant/aansprekend vonden. Dit heeft geleid tot 1132 reacties. Het aantal reacties per stelling verschilde. Sommige vragen kregen 911 reacties. Anderen meer dan 1100 keer beantwoord. Dit maakte inzichtelijk welke stellingen en onderliggende thema's het meest leven onder de bezoekers van het platform. Daarnaast vulden velen het open vragenveld in. Ook dit leidde tot interessante inzichten die in de paragraaf 'Conclusies uit de participatie, wat hebben we opgehaald?' worden toegelicht.

Waarderingen participatieplatform	
Onderwerp	Waardering schaal 0-5
Ik kan mijn weg naar de fietsenstalling(en) gemakkelijk vinden	4.1
Ik kan mijn fiets vlot parkeren in de fietsenstalling(en)	3.2
Ik kan mijn fiets gemakkelijk terugvinden in de fietsenstalling(en)	3.4
Ik kan in het stationsgebied makkelijk en snel overstappen tussen fiets/auto naar trein/bus	3.5
Ik kan de weg in het station makkelijk vinden	4.3
Ik kan de weg naar het busstation makkelijk vinden vanuit de stationshal	4.2
Ik kan de weg naar het busstation makkelijk vinden vanuit de voorzijde van het station	4.4
Ik kan de weg naar het busstation makkelijk vinden vanuit de achterzijde van het station	3.2
Ik vind het busstation een prettige plek om op mijn bus te wachten	1.8
Ik kan makkelijk bij het stationsgebied komen vanuit mijn woning	3.9
Ik vind de passerelle een goede verbinding tussen de ene en de andere kant van het station	3.4
Ik vind het stationsgebied een prettige plek voor ontmoeting	2
Ik ervaar het stationsgebied als een prettige plek wanneer ik moet wachten op mijn aansluiting	1.9
Ik ervaar een ontspannen sfeer in het stationsgebied	2.2
Ik voel me altijd veilig in het stationsgebied	2.4
Ik voel me alleen overdag veilig in het stationsgebied	3.2
Ik ervaar het wachten in het stationsgebied als comfortabel	2
Het plein aan de voorzijde (centrumzijde) is een prettige plek om te verblijven/passeren	1.8
Het plein aan de achterzijde (Leonardo da Vinciplein) is een prettige plek om te verblijven/passeren	2.0

Tabel 3: stellingen inclusief waarderingen, opgehaald uit het participatieplatform

Stationsbelevingsmonitor vs. Participatieplatform

Om de resultaten uit de eerste participatieronde van Bosch Centraal in een breder verband te plaatsen, is de data uit het participatieplatform vergeleken met de cijfers uit de Stationsbelevingsmonitor (hierna SBM) van NS. Doel hiervan is de beleving van de gebruiker van het station (inclusief busstation, traverse en perrons) opgehaald uit de SBM, te vergelijken met de beleving van de “bredere gebruiker”. Hiermee wordt bedoeld dat voor het onderzoek voor Bosch Centraal ook inzichten zijn opgehaald bij mensen die het station voor meerdere doelen gebruiken, zoals bijvoorbeeld om van A naar B te komen óf als plek van ontmoeting.

De vergelijking van deze twee methoden heeft opvallende verschillen inzichtelijk gemaakt. De SBM hanteert een schaal van 1 tot 10 terwijl er in het participatieplatform 1 tot 5 sterren gegeven kan worden (waarderen). Conclusie is dat er een groot contrast wordt ervaren tussen de omgeving en station zelf. Dit blijkt uit de volgende punten:

1. De vindbaarheid naar het station wordt even goed ervaren als de vindbaarheid van het station (waardering 4, schaal 1 tot 5)
2. In de SBM wordt het vinden van de weg naar het station en de trein hoger gewaardeerd.
3. In de SBM wordt de beleving van het station hoger gewaardeerd (6,5 op schaal van 1 tot 10), in de online enquête wordt het gebied wel breder getrokken: stationsgebied waarbij waardering 2 wordt toegekend. Dit geldt ook voor de vraag of men een ontspannen sfeer ervaart op het station. Vanuit de SBM wordt een score van 7 toegekend terwijl de algehele stationsomgeving qua ontspannen sfeer 2.2 op 5 scoort.
4. In de SBM scoort het veiligheidsgevoel een 7, tegenover de waardering uit het participatieplatform (2.4 uit 5)



AA Vertaal Zoeken

Welkom **Projecten** Resultaten Over deze website Omgevingsvisie

Om passende besluiten te kunnen nemen, vindt de projectorganisatie het belangrijk om een zo breed mogelijk beeld te krijgen van de geluiden en belangen in de samenleving. Inwoners weten namelijk als geen ander wat er in hun buurt, wijk of dorp speelt en daar willen we gebruik van maken. Een goed participatieproces met inwoners en andere belanghebbenden is belangrijk voor een zorgvuldig afgewogen besluitvormingsproces.

Stellingen

★★★★★ (5 sterren) = helemaal mee eens
 ★★★★☆ (4 sterren) = eens
 ★★★☆☆ (3 sterren) = neutraal
 ★★☆☆☆ (2 sterren) = oneens
 ★☆☆☆☆ (1 ster) = helemaal oneens

<p>Ik kan mijn weg naar de fietsenstalling(en) gemakkelijk vinden</p> <p>Geef je score aan.</p> <p>☆☆☆☆☆ 4 (911 waarderingen)</p>	<p>Ik kan mijn fiets vlot parkeren in de fietsenstalling(en)</p> <p>Geef je score aan.</p> <p>☆☆☆☆☆ 3.2 (874 waarderingen)</p>	<p>Ik kan mijn fiets gemakkelijk terugvinden in de fietsenstalling(en)</p> <p>Geef je score aan.</p> <p>☆☆☆☆☆ 3.4 (852 waarderingen)</p>

Figuur 8: respondenten konden de vragenlijst invullen door per stelling 1 tot 5 sterren te waarderen.

UX persona's (gebruikersprofielen)

De data uit het online platform is op verschillende manieren geanalyseerd. Aanvullend op de vragenlijst, werd er gevraagd naar de gemiddelde leeftijd van de respondent én de reden van het bezoek aan het station en/of de stationsomgeving. Aan de hand van deze twee vragen zijn er UX persona's geformuleerd. De vragenlijst sloot af met een open veld, waar vele bezoekers een reactie achterlieten. De quote's op de pagina's hieronder zijn hier een afdronk van.

Van participatie naar persona

De online enquête is verdeeld over vier leeftijdscategorieën. Deze vier categorieën in combinatie met de vraag naar de reden van het gebruik van het station/de stationsomgeving is gecombineerd met een demografische analyse én gebruikersonderzoeken uitgevoerd door de NS en Provincie Noord-Brabant. Met als resultaat: negen conceptpersona's. Deze persona's zijn dus het resultaat van echte gebruikerservaringen, gekoppeld aan een fictieve persona. Door een identiteit te geven aan de persona, maken we inzichtelijk dat er verschillende soorten personen met verschillende gebruikersbehoeften en visies zijn die het station gebruiken.

Voor de kansrijke alternatieven en de visie 2040 zullen we zogenoemde user journeys (gebruikerservaringen) in de OV-knoop maken per leeftijdscategorie en zo het gebruikerscomfort van de alternatieven vanuit verschillende doelgroepen toetsen. Daar waar nodig kan het ontwerp dan eventueel worden aangescherpt. Er kunnen uiteraard ook ontwerpdilemma's ontstaan. Wat goed werkt voor 1 groep, werkt wellicht niet goed voor de andere. Het wordt is aan de lokale, regionale, nationale overheden en uitvoerende diensten om daar dan een keuze te maken.

Stappenplan

Stap 1 Analyse potentiële gebruikers per categorie;

Stap 2 Definiëren van doelgroepen;

Stap 3 Creatie van concept persona-profielen die gebruikmaken van het stationsgebied;

Stap 4 Valideren-updaten persona-profielen met behulp van participatie resultaten;


Stap 5 Ontwerp testen op gebruikerscomfort per doelgroep aan de hand van persona user journeys.

Wat is belangrijk voor deze groep in het stationsgebied van Den Bosch? Deze vraag wordt hieronder beantwoord per leeftijdscategorie en hieraan gekoppelde fictieve persona's en quotes uit de enquêtes:

Leeftijdscategorie 14 tot 24

Aantal reacties: 105


Jolien



Bio
Jolien is een 18-jarige oude middelbare schooler. Ze woont met haar familie in Drunen en pendelt met de bus naar Den Bosch. Net als veel andere tieners is Jolien geïnteresseerd in sociale media en probeert ze een influencer te worden. In het weekend hangt ze rond met haar vrienden uit Den Bosch door te winkelen en films te kijken in de bioscoop. Ze raakt gefrustreerd als winkels gesloten zijn of als haar bus vertraging heeft.

Leeftijd	18	Doel / Motivatie	reizen tussen thuis en school, gebruik winkelvoorzieningen
Nationaliteit	Nederlands		
Geslacht	Vrouw	Vertrekplaats	Drunen
Taal	Nederlands	Bestemming	DB School
Beroep	Regionale Student	Voor/Na Transport	Bus
Inkomen	Laag	Frustraties	busvertragingen - verbindingen, gesloten winkels
Uitgave	Gemiddeld		
Culturele Groep	Jonge Social Media Influencer	Verwachtingen	perfect buschema, goed winkelaanbod
Persoonlijkheid	Sociaal		

Chanella



Bio
Chanella is een rumdenkende en energieke lokale student in Den Bosch. Ze komt uit een multiculturele achtergrond met een laag inkomen. Zij studeert International Business Communications in Utrecht. Ze komt op de scooter naar het station en haalt vaak drinks bij de minisupermarkt. Haar lunch neemt ze van thuis mee. Haar grootste zorg is een gebrek aan fietsenstallingen en een beschikbare ov-fiets in Utrecht.

Leeftijd	23	Doel / Motivatie	reizen tussen thuis en school, gebruik winkelvoorzieningen
Nationaliteit	Nederlands		
Geslacht	Neutraal	Vertrekplaats	Den Bosch
Taal	Nederlands	Bestemming	Utrecht
Beroep	Lokale DB Student	Voor/Na Transport	scooter- Fiets
Inkomen	Laag	Frustraties	treinvertragingen, geen fietsenstalling, geen OV-fiets aanbod
Uitgave	Gemiddeld		
Culturele Groep	Student, Multicultureel	Verwachtingen	goede treinverbinding, geen vertragingen
Persoonlijkheid	Open-minded		

"Ik zou er wel een voorstander van zijn om de gehele autogarage om te bouwen tot fietsenstalling en de taxi's verbannen naar Oranje v Nassaulaan"

*"Het is wel heel fijn dat de **fietsenstalling gratis** is (ook langer dan*

24 uur). In sommige steden is dit niet zo, wat erg vervelend is voor studenten die soms een weekend naar huis gaan (dus langer dan 24 uur)."

"Ik zou wel een piano, meer sfeer willen; het is nu niet echt een uitnodigende ontmoetingsplek".


"Veel roltrappen werken niet. En in de winter wordt de vloer glad op de loopbrug."

"Graag meer groen, overkapping en bankjes bij de bussen, beter werkende roltrappen, betere bewegwijzering naar ingang fietsenstalling aan voorzijde station, meer verlichting achterzijde station, meer toezicht op hangjeugd en daklozen."

Leeftijdscategorie 25 tot 44

Aantal reacties: 312


Eva



Bio
Eva is een gedreven vrouw die werkt als marketingspelt in Maastricht. Toen ze in de twiëg was, begon haar gezichtsvermogen te verslechteren. Tijdens haar dagelijkse woon-werkverkeer van Tilburg naar Maastricht moet ze overstappen in station Den Bosch. Voor haar is het belangrijk dat het station een goede bewegwijzering biedt en niet te druk is. De routing moet heel duidelijk en toegankelijk zijn.

Leeftijd	40	Doel / Motivatie	woon-werk verkeer
Nationaliteit	Nederlands		
Geslacht	Vrouw	Vertrekplaats	Tilburg
Taal	Nederlands	Bestemming	Maastricht
Beroep	Marketing	Voor/Na Transport	Bus/Te Voet
Inkomen	Hoog	Frustraties	treinvertragingen, slechte wayfinding, druk station (geluid/moëgeliç), slechte bereikbaarheid, grote verplaatsingsafstand
Uitgave	Laag	Verwachtingen	goede wayfinding, goede treindienstregeling, ruimte om te wachten en te zitten (niet in de menigte)
Culturele Groep	Business		
Persoonlijkheid	Georganiseerd		

Ravi



Bio
Ravi is van oorsprong Indisch, maar woont sinds zijn afstuderen aan de TU Eindhoven al een paar jaar in Nederland. Onlangs vond hij een nieuwe baan als IT-specialist bij een start-up in het Den Bosch innovatiekwartier. Hij spreekt en leest liever in het Engels. Als creatieve jonge professional trakteert hij zichzelf graag op een coffee-to-go en koopt hij een boek bij een kiosk om te lezen in de trein voor zijn reis van en naar Amsterdam.

Leeftijd	31	Doel / Motivatie	woon-werkverkeer, gebruik coworking ruimte en wifi/wifi-eilanden in het station
Nationaliteit	Indisch		
Geslacht	Man	Vertrekplaats	Amsterdam
Taal	Engels	Bestemming	Innovatie Kwartier DB
Beroep	IT specialist	Voor/Na Transport	Fiets/Te Voet
Inkomen	Boven Modaal	Frustraties	treinvertragingen, geen fietsenstalling, geen coworking/wifi-plek, geen fietsenstalling, geen OV-fiets
Uitgave	Boven gemiddeld	Verwachtingen	coworking/wifi beschikbaar, stekkers voor opladen laptop, ombij/hand aanbieding, trein op tijd
Culturele Groep	Creatief/ Digitaal		
Persoonlijkheid	Veeleisend		

“Helaas stijgt het aantal verwarde mensen sterk de afgelopen jaren. En het wachten kan ook wel op een fijnere en ook groenere manier!”

“Probeer zoveel mogelijk van het oude station van Cuypers terug te brengen”

*“De achterzijde van het station is **niet goed ingericht**.
De Leegwaterlaan moet aan de stationszijde dicht.”*

*“Het DaVinci plein zal plaats moeten maken voor **een kiss en ride**.
En eigenlijk ook een ingang naar de ondergrondse fietsenstalling.”*

*“De fietsenstalling en kiss en rides tussen de parallel baan en het
spoor moeten eigenlijk weg. Het creëert **te veel gevaar met
voetgangers** die oversteken.”*

*“De fietsenstalling aan de achterkant van het station opgeruimd houden en **meer beveiliging in de avond**.”*

*Verbetering is mogelijk qua sfeer, meer groen zou fijn zijn. Relatief **meer rommel** voor mijn gevoel. Ook **’s avonds voel ik me niet altijd veilig**. Het zou fijn zijn als je op dit punt ook makkelijk met de fiets naar de andere kant van het spoor kan gaan (**snellere optie dan de lift**).*

Leeftijdscategorie 45 tot 64

Aantal reacties: 196

Nico



Bio

Nico is een echte Den Bosch local en heeft een bloemenwinkel op het station. Hij is erg sociaal en houdt ervan om een praatje te maken met klanten. Voor hem is het belangrijk dat zijn winkel goed zichtbaar is en dat hij zijn bestelwagen dichtbij kan parkeren. In zijn pauzes en vrije tijd gaat hij graag winkelen.

Leeftijd	61	Doel / Motivatie	gebruik station als werkplek, genieten van stationsgebied overloopte tijd indien pausje, gebruik winkelvoorzieningen
Nationaliteit	Nederlands		
Geslacht	Man	Vertrekplaats	DB Paleiskwartier
Taal	Nederlands	Bestemming	Bloemen zaak DB station
Beroep	Bloemist op DB station	Voor/Na Transport	Eigen auto/busje
Inkomen	Laag	Frustraties	geen ruimte om auto te parkeren, winkel met slecht zicht, geen goed voorzieningen/horeca aanbod
Uitgave	Gemiddeld		
Culturele Groep	Trotse DB	Verwachtingen	goede parkingmogelijkheid, goede zichtbaarheid (mooie stationsomgeving), goede horeca faciliteiten
Persoonlijkheid	Sociaal		

Ruud



Bio

Ruud is een 51-jarige arbeider en een inwoner van Den Bosch. Na verschillende keren van baan gewisseld te hebben is hij onlangs gestart als fabrikant in Waalwijk. Omdat hij vlakbij het station woont, kiest hij ervoor om met de bus naar zijn werk te gaan. In de weekenden maakt hij graag gebruik van de winkelvoorzieningen rondom het stationsgebied. Het is belangrijk voor hem dat de busdienstregeling betrouwbaar is.

Leeftijd	51	Doel / Motivatie	woon-werk verkeer, gebruik maken van winkelvoorzieningen
Nationaliteit	Nederlands		
Geslacht	Man	Vertrekplaats	Den Bosch
Taal	Nederlands	Bestemming	Waalwijk
Beroep	Fabricage	Voor/Na Transport	Te Voet
Inkomen	Laag	Frustraties	buovertragingen, geen zitplaats om te wachten (ook overdekte wachtruimte bij regen)
Uitgave	Laag		
Culturele Groep	Midden-klasse Arbeider	Verwachtingen	goed buschema, comfortabele wachtruimte, goed cateringaanbod
Persoonlijkheid	Bewust		

*“Ik vond het doodzonde toen de **oude gevel van het oude station** is verbouwd. In de hele binnenstad worden oude gevels in ere hersteld. Ik zou dat ook heel mooi vinden van het station. Dan komt de **gouden draak ook weer mooier tot zijn recht**. Ik vind het moderne aanzicht van het station foeilelijk.”*

*“Een **Bourgondisch station** net als de stad zelf zoals het voorheen was. Geen groot tocht gat. Het is nu totaal niet uitnodigend om er te blijven.”*

*“**Voorkom leegstand** in de passerelle. Als kiosken langdurig leeg staan kunnen ze beter verwijderd worden.”*

*“Ik vind het geen mooi station. Voelt onveilig en heel rommelig. Je staat er altijd in de kou. Geen sfeer en fijne zitplaatsen. Het zou mooi zijn als **het oude station weer terugkomt** en dan met een warme sfeer van veiligheid.”*

Leeftijdscategorie 65+

Aantal reacties: 70

Jan



Bio

Jan is geboren en getogen in Den Bosch. Hij is trots op zijn stad en zoekt naar sociale interactie in en rond het station. Een paar dagen per week reist hij met de bus naar het station. Daar koopt hij een krant bij de kiosk en vindt hij een rustig plekje om te lezen. Hij raakt gefrustreerd als het te druk is en er geen comfortabele zitplaatsen meer zijn.

Leeftijd	84	Doel / Motivatie	genieten van het station met voorzieningen - winkels, zitbanken enz. (recreatieve doeleinden)
Nationaliteit	Nederlands		
Geslacht	Man	Vertrekplaats	Den Bosch
Taal	Nederlands	Bestemming	Den Bosch
Beroep	Gepensioneerd	Voor/Na Transport	Bus/Te Voet
Inkomen	Gemiddeld	Frustraties	te druk station, winkel niet geopend om krant te kopen, geen fijne en comfortabele zitplek, geen goed buschema
Uitgave	Laag		
Culturele Groep	Trotse DB	Verwachtingen	comfortabele busdienstregeling, gemakkelijke toegang tot treinstationvoorzieningen, leuke zit / wachtplaatsen
Persoonlijkheid	Eenzaam		

Thea



Bio

Thea is een vriendelijke, gepensioneerde vrouw die in Breda woont. Ze gaat graag op excursies en daguitstapjes met haar vriendinnen. Ze reist regelmatig naar Den Bosch om de binnenstad te verkennen en te winkelen. Als oudere persoon is ze niet erg bekend met digitale technologieën. Daarom wil ze duidelijke informatie over treintijden in de trein en in het station. Tijdens het wachten heeft ze graag een comfortabele zithoek.

Leeftijd	72	Doel / Motivatie	reizen van Breda naar Den Bosch en genieten van tijd binnen station met winkelen/eten
Nationaliteit	Nederlands		
Geslacht	Vrouw	Vertrekplaats	Breda
Taal	Nederlands	Bestemming	Stadscentrum DB
Beroep	Gepensioneerd	Voor/Na Transport	Fiets/Te Voet
Inkomen	Gemiddeld	Frustraties	slecht treinschema, geen voorzieningen/winkels, te druk station, geen informatiebord, geen zithoek
Uitgave	Gemiddeld		
Culturele Groep	Cultureel	Verwachtingen	goede treindienstregeling, cateringaanbod, informatieborden en zitplaatsen
Persoonlijkheid	Ongedwongen		

*“Ik vind het **busstation spuuglelijk**.
Gauw veranderen dus!”*

*“Het is belangrijk dat het station bereikbaar
blijft vanuit alle woonwijken voor halen en brengen,
vooral voor **mensen met een handicap**.”*

*“Leuk hoor groen bij het station, maar het is geen park,
doe dat maar ergens anders.
Volgens mij draait het hier vooral om bereikbaarheid
van het station.”*

*“Ik woon in de **Leeghwaterlaan** waar nu heel veel auto’s
komen om mensen af te zetten bij, of op te halen van,
het station. Dit geeft in dit **WOONGEBIED** heel veel
luchtvervuiling en verkeersdrukke omdat decentraal
daar nu eenmaal niet voor is ingericht.”*

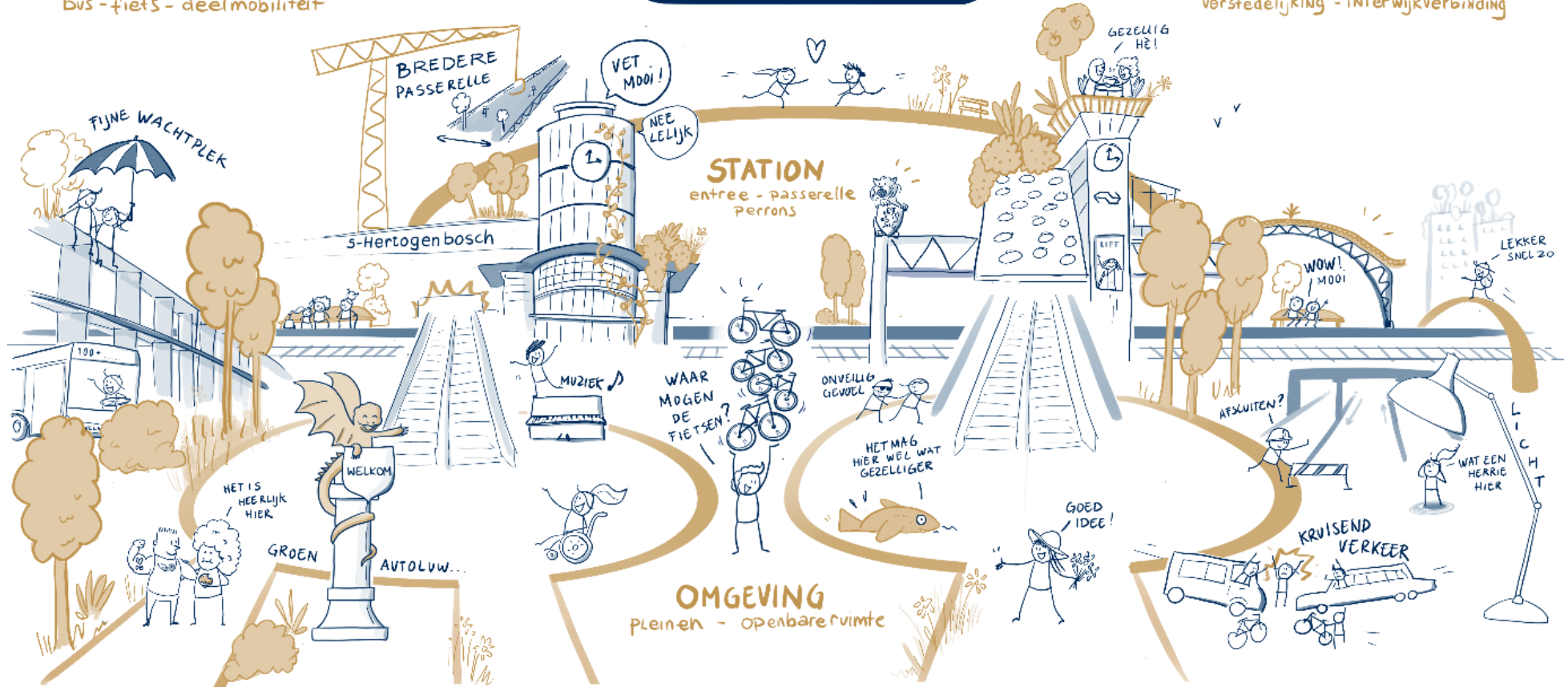
*“Volgens mij kan een **gezelligere aankleding van het stationsplein**, met bomen, groen en meer zitplaatsen de omgeving prettiger maken. Als oudere is er geen
aangename zitplaats voor als je een kwartier of langer op je bus moet wachten.”*



MOBILITEIT
bus - fiets - deelmobiliteit

Bosch Centraal

OMGEVING
Verstedelijking - Interwijkverbinding



PARTICIPATIERONDE 1 - KANSRIJKE OPLOSSINGEN

— We gaan op reis, denk met ons mee —

COURAGE BETEKENT.NL

Figuur: samenvattingsschets o.b.v. input uit participatieronde 1

Conclusies uit de participatie, wat hebben we opgehaald?

Er is een groot aantal schriftelijke reacties en aanbevelingen voor de toekomstige inrichting van Bosch Centraal opgehaald via het participatieplatform. Deze reacties zijn geanalyseerd. Zowel door het projectteam als door de afdeling Onderzoek & Statistiek van de gemeente Den Bosch. Doel hiervan was om de opbrengsten onafhankelijk van elkaar te analyseren en het resultaat met elkaar te vergelijken om een zo volledig mogelijk beeld te krijgen van de wensen en ideeën van de gebruiker. Hieronder lees je een samenvatting van alle reacties per thema. Deze thema's stonden ook tijdens de participatie centraal.

Het projectteam heeft aan de hand van vier thema's, die voortkomen uit de bouwstenen, de belanghebbenden gevraagd om mee te denken. Aan de hand van deze vier thema's die gedurende de participatiebijeenkomsten op zowel 24 oktober als 1 november zijn gehanteerd, lees je hieronder een samenvatting van de reacties. Er is onderscheid gemaakt in twee overkoepelende thema's, omdat uit het analyseproces bleek dat dit terugkomende thema's waren, namelijk: ruimtelijke kwaliteit en routing.

Zijperron, stationshallen en passerelle

Ruimtelijke kwaliteit

Over het algemeen wil men een mooier stationsplein met een open uitstraling en meer zitgelegenheid, zowel buiten op het plein als binnen in het station en op de perrons. Er zijn veel reacties gekomen die te maken hebben met het Leonardo da Vinciplein. Dit moet een volwaardige entree worden inclusief voorplein met een prettige uitstraling. Aandacht moet uitgaan naar vergroening en de fietsenstalling.

Daarnaast mag de façade aan de centrumzijde meer aandacht krijgen. De meningen zijn verdeeld over de look en feel van de voorzijde. Daarnaast vraagt men aandacht voor werkende roltrappen en liften die momenteel regelmatig defect zijn.

Passerelle

Respondenten geven over het algemeen aan de passerelle, waarbij de verbinding over de perrons heengaat, prettig te vinden. Wel vraagt men om meer licht, lucht en zicht. De passerelle zelf mag ook breder worden met aantrekkelijke voorzieningen. Waaronder op horeca met een gezond aanbod. Over het algemeen hebben de mensen liever een passerelle dan een tunnel. En mét behoud van ongehinderde doorgang, zonder poortjes. Toch pleiten sommigen juist voor de poortjes omdat reizigers regelmatig vergeten in- of uit te checken.

Wat samenvalt met de passerelle, zijn de stationshallen. Mensen dromen hierbij over rollende stoepen (zoals op vliegvelden), hangende, groene tuinen op het station, voor verkoeling in de zomer én meer sfeer. Ook worden stations uit het verleden als referentie aangehaald, zoals het station na de wederopbouw van de Tweede Wereldoorlog in 1951 óf het station van Cuypers in 1896.

Kappen

Men houdt van de historische perronkappen. Deze moeten hoe dan ook terugkomen in het nieuwe ontwerp.

Zichtlijnen

Uit de participatie blijkt dat men beter zicht wil vanuit de stad op het station en omgekeerd. Het gaat hier vooral om de zichtlijn vanuit het historische centrum. Vanaf de Wilhelminabrug moeten de zichtlijnen naar het station open en groen zijn. Zo wordt het makkelijker om het station te vinden vanuit het centrum. Dat is nu niet altijd even vanzelfsprekend. Daarnaast is het stationsgebouw het visitekaartje van Den Bosch, ook hier is zichtbaarheid dus erg belangrijk.

Ontmoeting

Op dit moment wordt het station niet als een prettige plek van ontmoeting ervaren. Hier is wel behoefte aan. Er moeten zowel binnen als buiten (op de perrons en op de stationspleinen) meer faciliteiten komen om te zitten en te ontspannen. Ook wil men een meer en vooral gezonde horeca.

Kunst

De gouden draak is het symbool van de stad. Daar is iedereen het over eens. De deelnemers hechten veel waarde aan de Drakenfontein. Dat geldt ook voor de leeuwen op het Leonardo da Vinciplein én de kunst op station. Er mag ook meer ruimte komen voor kunst en cultuur.

Routing

Er zijn een aantal pijnpunten als het gaat om de routing van woon- en werkverkeer in en rondom het station, Zo wordt er nadrukkelijk gevraagd te kijken naar de trappen. Die zijn steil en ontoegankelijk. Bij de roltrappen zijn er regelmatig opstoppingen. Een betere doorstroming is wenselijk vanuit veiligheid én snellere afwikkeling van bezoekersstromen. De vraag die ook regelmatig voorbij kwam is te onderzoeken of de perrons langer kunnen worden. Zo komt er meer ruimte om tijdelijk te verblijven. En er zijn dan mogelijkheden om verbindingen te maken die beide zijden van het station met elkaar verbinden. Bijvoorbeeld voor een brug ter hoogte van de Brabanthallen.

Scheiden van verkeersstromen

Station Den Bosch is een belangrijk overstappunt maar ook een interwijkverbinding. Dit zorgt voor grote stromen mensen. Daar is het station niet op berekend. Dit wordt in de praktijk ervaren als chaotisch, onprettig en soms zelfs gevaarlijk.

Er wordt gevraagd te onderzoeken of deze verkeersstromen op een slimme manier van elkaar gescheiden kunnen worden. Dit zorgt voor rust, overzicht en het voorkomt (verkeers)ongevallen. Een veelvoorkomend voorbeeld zijn de vele studenten die richting de Onderwijsboulevard lopen. Hier ontstaan vaak gevaarlijke situaties met kruisend gemotoriseerd verkeer op de Leeghwaterlaan. Er zijn vaak opstoppingen met filevorming als gevolg.

Sommigen pleiten ervoor om de Drakentunnel en de Leeghwaterlaan autovrij te maken. Doel hiervan is het geheel overzichtelijker te maken. Ook wil men een veilige rotonde om de fietsenstalling óf de Kiss & Ride ongehinderd bereiken. Aanvullend pleiten sommigen ervoor de ingang van de rechtbank naar de Hugo de Grootlaan te verplaatsen. Men spreekt ook over een groene strook die vanaf het station via de weg langs de westzijde van het spoor naar de Brabanthallen loopt. Deze extra toegangsweg zorgt voor een betere spreiding én voorkomt overlast in de woonwijken wanneer er evenementen zijn.

Openbare ruimte

Ruimtelijke kwaliteit

Er kwamen veel ideeën om de openbare ruimte rond het station te verbeteren. Van een piano op het station, tot een skatepark in de directe omgeving. Ook is er behoefte aan praktische dingen zoals grotere prullenbakken op meer plekken én meer ruimte voor deelmobiliteit. Dit mag alleen niet ten koste gaan van de fontein en de Gouden draak. Die moeten blijven.

Vergroening

Een veelgehoord geluid is dat het station en haar omgeving groener en daarmee duurzamer mag worden. De vergroening mag in het hele ontwerp doorgetrokken worden. Tot aan de boulevard aan de centrumzijde. Op deze manier kan een natuurlijke, groene loper door het gebied worden 'uitgerold'. Daarnaast wil men een park om te verblijven, met meer bomen waarbij fietser en voetganger als uitgangspunt worden gebruikt en gemotoriseerd verkeer ondergeschikt is.

Toegankelijkheid

Aandacht mag uitgaan naar een inclusief ontwerp, rekening houdend met mensen met een beperking. Zowel in het station als de weg ernaartoe (de stationsomgeving). Zo moet er goed gekeken worden of het station vanuit de Kiss & Ride goed bereikbaar is en of er geen letterlijke hobbels zijn om gemakkelijk te kunnen bewegen van A naar B. Dit geldt voor beide kanten van het station. Toegankelijke toiletten werden ook meermaals genoemd.

Veiligheid

Men vraagt betere beveiliging op en rond het station. De pijnpunten zitten vooral bij de Stationstunnel. Deze wordt als onprettig ervaren vanwege het beperkte licht, de stank, zwerfend vuil, trillingen en de drukke weg die erdoorheen loopt en vaak als racebaan wordt gebruikt. Veel mensen kiezen daarom voor de passerelle boven de tunnel, om van de ene kant naar de andere kant te lopen.

De Stationstunnel is niet de enige plek waar men zich onveilig voelt. De toenemende aanwezigheid van daklozen en verslaafden heeft invloed op het veiligheidsgevoel en straatbeeld. Dit strekt zich uit tot voorbij het station, voorbij de Leeghwaterlaan tot aan de Wilhelminabrug. Ook staan er regelmatig groepjes te hangen wat geen fijne sfeer met zich meebrengt. De donkere plek achter de Döner én de fietsenstallingen worden ook vaak als onveilig ervaren.

Voetgangersstromen

Aan de kant van de binnenstad, bewegen de voetgangers zich automatisch van de binnenstad naar de passerelle en omgekeerd. Dit betekent dat al het voetgangersverkeer zich over de boulevard aan de kant van Jan de Groot begeeft. Dit zorgt voor drukte, vooral wanneer er bij Jan de Groot een wachtrij staat. In het nieuwe ontwerp moet de andere kant van de boulevard aantrekkelijker worden om te lopen. Zo kan de voetgangersstroom zich spreiden en krijgen de restaurants en winkels aan deze kant mogelijk meer bezoek. En dat is wenselijk is volgens vele respondenten.

Busstation, fietsvoorziening en deelmobiliteit

Ruimtelijke kwaliteit

Busstation

De meningen zijn verdeeld over de huidige plek van het busstation. Genoemde mogelijkheden zijn onder de grond, boven het spoor, op de huidige plek óf aan de kant van het Leonardo da Vinciplein. Wat we veel terugkregen was de behoefte aan een betere ruimtelijke inrichting van het busstation. Met het voldoende beschutting tegen zon en regen met voldoende zitmogelijkheden.

Ook wordt het busstation als chaotisch en soms als onveilig ervaren, omdat bij het in- en uitstappen geen rekening is gehouden met de voetgangersstromen. Ook moet het busstation toegankelijker worden voor mindervaliden.

Fietsvoorziening

Nu is de fietsenstalling aan de centrumzijde onbewaakt. Er is een grote wens voor een bewaakte fietsenstalling. Daarnaast vraagt men meer ruimte voor scooters, bromfietsen én bakfietsen en andere afwijkende formaten waarvoor nu vrijwel geen plaats is in de stallingen. Daarnaast mag de fietsenstalling overzichtelijker worden, zodat men de weg naar en van de fiets gemakkelijker kan terugvinden en niet onnodig veel tijd verliest. Ook was het idee om de fietsenstalling onder de Magistratenlaan te plaatsen, rekening houdend met een prettige hellingbaan.

Verstedelijking en wijkverbinding

Ruimtelijke kwaliteit

Om niet in herhaling te treden, verwijzen we naar de paragraaf over de passerelle. Hier worden veel suggesties voor de interwijkverbinding al genoemd. Aanvullend hierop, wordt er als het gaat om verstedelijking gesproken over een beter toegerust winkelcentrum in Boschveld. Ook wordt er gesproken over treinen op waterstof en het overkappen van het station.

De behoefte aan schuilkelders en calamiteitenplannen wordt ook aangestipt. Ook een duurzame groenvoorziening moet centraal staan in het ontwerp. De wijkverbinding wordt nu vaak als tochtig en onbeschermd ervaren, vergroening zou ook hier een antwoord op kunnen zijn.

Nieuwbouw, hoogbouw?

Het integreren van de nieuwe woningen in de vorm van hoogbouw wordt gezien als onvermijdelijk en noodzakelijk. De wens voor 4800 woningen in de Bossche Spoorzone zorgt voor veel vraagtekens: wat betekent dit voor de omwonenden en winkeliers? Wordt er rekening gehouden met het stadsgezicht en de uitstraling van Den Bosch in de keuze voor hoogbouw? Hier mag in het vervolgproces meer aandacht naar uit gaan.

Aandacht voor de stationswijken

Bewoners uit de wijken rondom het station vragen extra aandacht voor de toenemende druk op hun leefgebied. De vele scholieren die in de pauze lunch

halen en door de wijken wandelen en recreëren, heeft een grote impact in de vorm van geluidsoverlast en zwerfafval. Meer handhaving en toezicht is gewenst. Ook vragen respondenten zorgvuldig om te gaan met de open ruimtes in de stad. De stad heeft lucht en ruimte nodig, verdere verdichting moet goed worden doordacht.

Externe effecten

Tot slot heersen er zorgen over de effecten van gevaarlijke stoffen het goederenvervoer en de impact hiervan op de stedelijke omgeving. Geluidsoverlast, trillingen en luchtvervuiling zijn effecten die zoveel mogelijk beperkt moeten worden.

Routing

Het ontmoedigen van autoverkeer komt vaak ter sprake. In de toekomst moet het stationsgebied vooral gericht zijn op langzaam verkeer (fietsers en voetgangers). Daarnaast moeten de verkeersborden en –tekens duidelijk en leesbaar zijn. Dit geldt vooral bij de kruising Leeghwaterlaan-Magistratenlaan. Het maken van een busverbinding langs het spoor, aan de oostelijke zijde, wordt genoemd. En een rechtstreekse verbinding naar de P&R. Een zelfrijdende hop on/of van de P&R naar de boulevard zou volgens sommigen een mooie toevoeging zijn. Ook worden meerdere wegen rondom het station, zoals de Koninginnenlaan en de Stationsweg als racebanen ervaren. Dat zorgt voor onveilige situaties en geluidsoverlast.

De bereikbaarheid van het station vanuit de wijdere omgeving, is een thema dat leeft. Zo werd er gevraagd te onderzoeken of de uitvoering niet naar voren getrokken kan worden. Het aanpassen van de verkeerscirculatie in de omgeving van het station is namelijk ook nu al welkom bij velen en volgens sommigen al deels te verbeteren met een aantal ingrepen. Een ander aandachtspunt is de overlast die men ervaart door goederentreinen. Deze is van belang in beeld te houden t.a.v. de verblijfskwaliteit op de perrons en in het station later in het proces.

Hoe nu verder?

Dit participatieverslag is een onderdeel van de Nota Kansrijke Oplossingen. In de Nota Kansrijke Oplossingen wordt ingegaan op de wijze waarop de input van de eerste participatieronde meegenomen wordt in de kansrijke oplossingen. Deze kansrijke oplossingen zijn de basis voor de tweede participatieronde. Dan wordt er toegewerkt naar een Voorkeursalternatief (derde kwartaal 2024). Het voorkeursalternatief is de basis voor de planuitwerkingsfase. In deze fase wordt het Voorkeursalternatief verder uitgewerkt naar een voorlopig ontwerp en uiteindelijk naar een definitief ontwerp. Het definitief ontwerp is het sluitstuk van de ontwerpfase en tevens de basis voor het proces van ruimtelijke procedures, vergunningverlening en voorbereiding van de realisatie richting 2030.

Even een stapje terug. Voordat de eerste schop de grond in gaat, is er nog een uitgebreid proces dat doorlopen moet worden. De eerste stap is gezet, namelijk het proces om tot een Nota Kansrijke Oplossingen te komen.

Hoe verhoudt dit verslag en de resultaten uit de eerste participatieronde zich tot de NKO?

Allereerst is het belangrijk om te noemen dat niet alle resultaten uit deze eerste participatieronde tastbaar terug te vinden zijn in de NKO. Dit heeft ermee te maken dat de projectorganisatie nog bezig is met het ontwikkelen van diverse oplossingsrichtingen waarbij opties opgehouden moeten worden. Dit abstractieniveau hoort bij deze fase van het planproces en zal richting het Voorkeursalternatief steeds minder abstract worden.

Wat hebben we opgehaald in de eerste participatieronde?

- De reacties en input die we hebben ontvangen, sluiten grotendeels aan op de bestuurlijke ambities. Dit is prettig, aangezien we op basis hiervan kunnen concluderen dat we op één lijn zitten als het gaat om welke elementen er veranderd moeten worden, wat behouden moet worden en waar rekening mee moeten houden in het toekomstig ontwerp om deze toekomstbestendig en leefbaar te maken (denk aan groen, identiteit, ontmoeting). Een veelgenoemd voorbeeld hiervan is het behoud van de geliefde, bestaande historische en beeldbepalende elementen binnen het projectgebied (zoals de Drakenfontein, perronkappen).
- De noodzaak om het project voort te zetten, ook na de verkenning, wordt onderschreven door de verschillende reacties. We kunnen op basis van de input concluderen dat er gebrek is aan bijvoorbeeld comfort, veiligheid en fietsenstallingen.

Wat gebeurt er dan met de opgehaalde informatie en kennis uit de eerste participatieronde?

De inhoudelijke stappen richting de Kansrijke Oplossingen worden in de NKO Nota afgewogen tegen de resultaten van deze eerste participatieronde. Omdat de Nota Kansrijke Oplossingen zich kenmerkt door een hoog abstractieniveau, is het lastig om te zien hoe de opbrengst van de participatieronde concreet terug te zien zijn in de kansrijke oplossingen en het afwegingsproces wat hieraan voorafging. Dit betekent niet dat deze input niet gebruikt wordt in de vervolgfase, richting het VKA. Sterker nog, in deze fase hebben we de opmerkingen en input met zorg geborgd om hier gebruik van te kunnen maken in de latere uitwerkingsfase. Toch is een eerste weging mogelijk.

Ambities

Zoals hierboven al kort werd genoemd, bevestigt de opgehaalde input het beeld van het bestuur en

de bestuurlijke ambities die op basis hiervan zijn opgesteld op lokaal niveau. Dit vertaald zich in het kort in de behoefte aan een toekomstbestendig station met meer ruimte voor verblijven, ontmoeting en vergroening. Er is tijdens de eerste participatieronde minder gesproken over de bovenlokale, meer regionale en landelijke ruimtelijk-economische positionering (wat logisch is). Hier zal in het vervolgproces meer aandacht naar uit gaan.

Behoud

Het behoud van belangrijke bestaande en historische waarden is één van de belangrijkste pijlers uit de participatie. Dit is een concreet aandachtspunt voor de projectorganisatie om mee te nemen in het verdere proces. Een overweging in kosten, maakbaarheid en faseerbaarheid in combinatie met de ambitie om een hoogwaardige wijkverbinding te realiseren en de identiteit van de stad te versterken, heeft geleid tot de keuze om één oplossingsrichting in de NKO af te schrijven. De oplossingsrichting met de reizigerstunnel valt af, wat betekent dat de overige oplossingsrichtingen inzetten op een bovengrondse wijkverbinding die bovenlangs de perrons loopt. Waar verbreding van de traverse noodzakelijk is, ontstaat een rechtstreeks raakvlak met de historische kappen. De projectorganisatie ziet het als haar missie om de perronkappen zo goed mogelijk te blijven integreren in het station.

Tot slot wil de projectorganisatie benadrukken dat de keuzes die in het NKO genomen worden, geen mogelijkheden uitsluiten in de nadere uitwerking richting het VKA. De kansrijke oplossingen die het resultaat zijn van deze eerste fase van de NKO, bieden voldoende ruimte om invulling te geven aan de (bestuurlijke) ambities en hier grotendeels mee samengaande bijdrage uit de eerste participatieronde.

Uw visie draagt daarmee bij aan een zorgvuldig afgewogen planproces met als resultaat: **een afgestemd ontwerp waar de belanghebbenden begrip voor hebben.**

Bijlage

Opgave MIRT-verkenning

De projectorganisatie startte in 2022 met de MIRT-verkenning, als onderdeel van het Meerjarenprogramma Infrastructuur Transport en Ruimte van de Rijksoverheid. Voordat we ingaan op de projectinhoud, is het van belang te duiden hoe de MIRT-verkenning is opgebouwd.

Het doel van een MIRT-verkenning is om informatie op te leveren zodat een Voorkeursbeslissing kan worden genomen over de toekomstige OV-Knoop. Hiervoor wordt een stapsgewijze aanpak gevolgd.

Analytische fase: van bouwstenen naar kansrijke oplossingsrichtingen

Deze MIRT-verkenning bevindt zich in de analytische fase. In deze fase worden oplossingsrichtingen gemaakt en (kwalitatief) beoordeeld op hun gevolgen. Dit met als doel om te komen tot een selectie van kansrijke oplossingsrichtingen. Daar zijn een aantal stappen voor nodig.

1. Eerst wordt in kaart gebracht welke mogelijkheden er zijn om de vraagstukken op te lossen. In de MIRT-systematiek heten dit 'bouwstenen'. Om deze reden gebruiken wij dit woord in ons proces. Welke bouwstenen in deze MIRT-verkenning worden onderzocht staat in de Nota Kansrijke Oplossingen.
2. De volgende stap is om op basis van de bouwstenen te kijken welke oplossingsrichtingen logisch zijn om samen te stellen. Een andere term voor oplossingsrichting is alternatief. Daarna worden de samengestelde alternatieven beoordeeld. Op hoofdlijnen wordt gekeken naar o.a. de bijdrage aan de doelstellingen en overige thema's zoals duurzaamheid en kosten én de potenties voor de OV-Knoop in 2040.
3. Uit de beoordeling blijkt welke alternatieven het meest kansrijk zijn. Daarnaast wordt op basis van de participatie die doorlopen is in deze fase (**participatieronde 1**), ook gekeken naar de wensen en kennis van de omgeving en gebruiker van de station en de stationsomgeving.
4. De selectie van kansrijke alternatieven wordt vastgelegd in de *Nota Kansrijke Oplossingsrichtingen (NKO)* en is het resultaat van de fase waar dit verslag betrekking op heeft. De Nota Kansrijke oplossingen wordt openbaar gepubliceerd en is toegankelijk via www.boschcentraal.nl

Beoordelingsfase: van kansrijke oplossingsrichtingen naar voorkeursalternatief

In de beoordelingsfase staat de verdieping en de beoordeling van de kansrijke oplossingsrichtingen centraal. Deze fase volgt meteen op de voorgaande fase en start in het voorjaar/zomer van 2024. De kansrijke oplossingsrichtingen worden ontworpen en vervolgens beoordeeld op de mate waarin zij de beoogde doelen bereiken en op hun maakbaarheid en gebruikswaarde. De gebruikswaarde wordt medebepaald o.b.v. **participatieronde 2**. Deze participatieronde zal plaatsvinden in de voorjaar/zomer van 2024. Uit deze beoordeling volgt een *voorkeursalternatief*.

Besluitvormingsfase: Voorkeursbeslissing nemen

Op basis van de resultaten uit de Beoordelingsfase neemt, in nauwe afstemming met de samenwerkende partijen, het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een besluit over het voorkeursalternatief. Dit besluit wordt formeel 'de Voorkeursbeslissing' genoemd en wordt vastgelegd in een bestuursovereenkomst tussen de samenwerkende partijen. Met het nemen van de Voorkeursbeslissing is er een plan voor de OV-Knoop in 2030. Daarmee kan de planuitwerkingsfase van start gaan (2024-2027). Naar verwachting start het project in 2027 met de eerste voorbereidingen ten behoeve van de uitvoering. Als alles volgens planning loopt, kan het project rond 2030 in uitvoering.

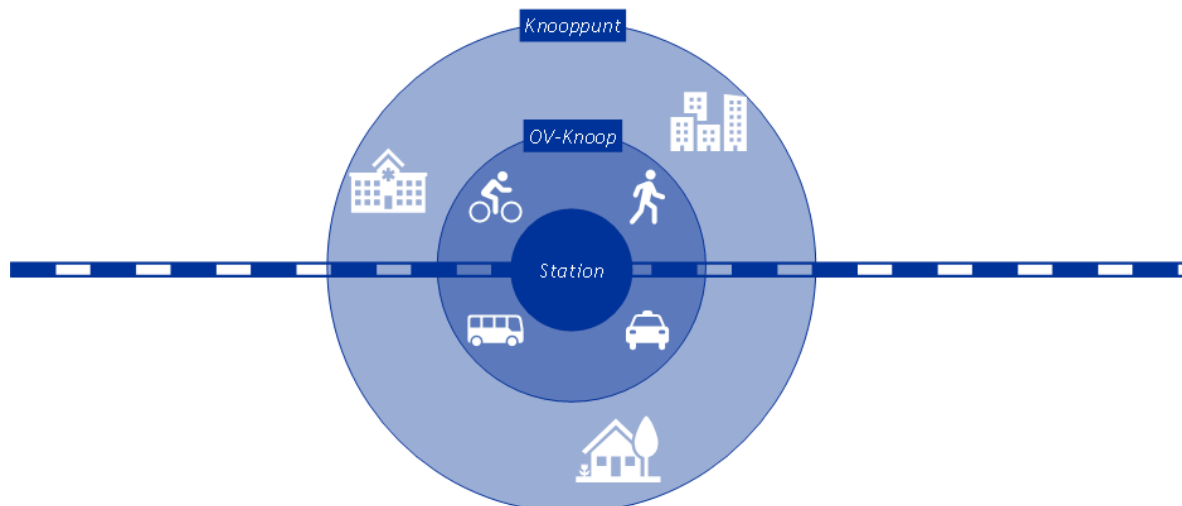
Vraagstukken & oplossingsrichtingen

De OV-Knoop 's-Hertogenbosch kent de afgelopen twee decennia een sterke ontwikkeling in het gebruik. Het aantal reizigers neemt toe en de functionele grenzen van de OV-Knoop komen in zicht. De OV-knoop met het station, busstation, openbare ruimte, verblijfsruimte en fietsenstallingen moet daarom ruimer van opzet en toekomstbestendig worden (her)ingericht. Hieronder de zes belangrijkste vraagstukken:

- 1) De OV-Knoop is niet berekend op de verwachte groei;
- 2) De OV-Knoop biedt niet (langer) alle functies die gewenst zijn;
- 3) De fietsbereikbaarheid en stallingscapaciteit laten te wensen over;
- 4) De ontwikkeling naar een autoluwe stad moet worden gefaciliteerd;
- 5) Het ontbreekt aan een volwaardige interwijkverbinding;
- 6) De mobiliteitsfunctie en de verstedelijkingsopgave dienen hand in hand te gaan;

Voor een uitgebreide toelichting op deze vraagstukken kan de Notitie Opgave en Diepgang geraadpleegd worden. Om deze vraagstukken te beantwoorden, zijn er drie oplossingsrichtingen onderdeel van de MIRT-verkenning. De oplossingsrichtingen zijn onderdeel van het proces richting de Nota Kansrijke Oplossingen en zijn:

De **Traversevariant**, **Tunnelvariant** en **Nul-Plus variant**. Voor een toelichting verwijzen we je door naar de Nota Kansrijke Oplossingen. In alle varianten wordt een doorkijk gemaakt naar de ontwikkeling van het stationsgebied richting 2040 (niveau knooppunt). Onderdeel hiervan is de verstedelijkingsopgave met als doel meer woningen in de Bossche Spoorzone te bouwen. De fase waarin we ons nu bevinden en waar dit verslag betrekking op heeft, focust zich op het station en de OV-knoop (zie figuur x hieronder).



Figuur 10. Schematische weergave relaties tussen OV Knooppunt, OV-Knoop en station

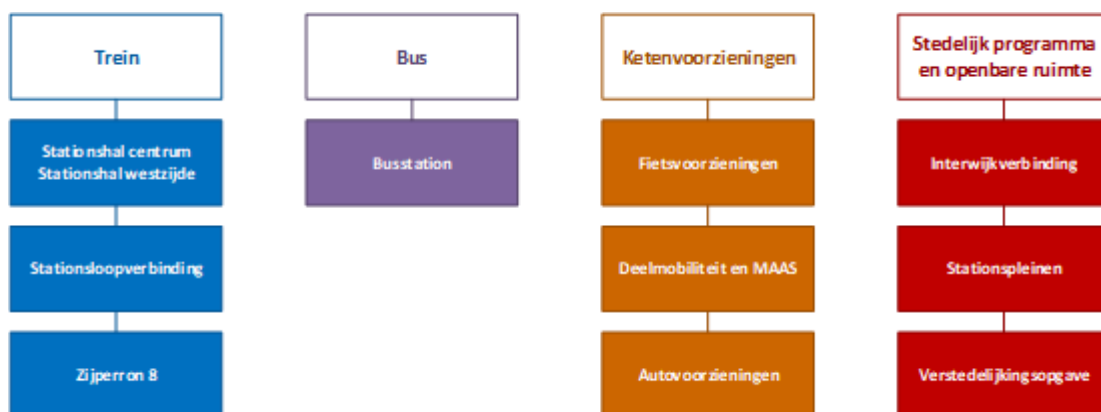
Bouwstenen

Om de vraagstukken op te lossen en te voldoen aan de ambities en doelstellingen onderzoeken we verschillende bouwstenen in deze MIRT-verkenning. We onderscheiden bouwstenen voor vier thema's:

1. Capaciteitsvergroting van het station;
2. Het uitbreiden van het stedelijk programma binnen de knoop;
3. Kwaliteitsverbetering van het station, het omgevingsdomein en de aansluitende openbare ruimte;
4. Uitbreiding en kwaliteitsverbetering van de ketenvoorzieningen.

In de participatie & communicatie komen deze bouwstenen terug. Ook zijn de ambities uit het ambitedocument in relatie tot deze bouwstenen onderwerp van gesprek. Dit heeft geleid tot meer concrete thema's waar men over mee kon denken, namelijk:

5. Zijperron, stationshallen en traverse/tunnel;
6. Openbare Ruimte (Stationsomgeving);
7. Busstation, fietsvoorziening, deelmobiliteit;
8. Verstedelijking & Wijkverbinding



Figuur 11: Bouwstenen om te onderzoeken in deze MIRT-verkenning



Voor meer informatie kijkt u op www.boschcentraal.nl