

Veelgestelde vragen Bosch Centraal

Algemeen

Wie zijn de initiatiefnemers van de vernieuwing van het stationsgebied?

De initiatiefnemers voor het lopende onderzoek naar de vernieuwing van het stationsgebied zijn het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, het Ministerie van Binnenlandse zaken en Koninkrijksrelaties, Provincie Noord-Brabant, gemeente 's-Hertogenbosch, NS en ProRail. Er is een projectorganisatie met een projectteam, een (ambtelijk) opdrachtgeversoverleg en een stuurgroep met gedeputeerde, wethouder en directieleden van de samenwerkende organisaties.

Wat is Bosch Centraal?

Bosch Centraal is de projectnaam voor de MIRT-verkenning Knooppuntontwikkeling station 's-Hertogenbosch.

Wat is het projectgebied van Bosch Centraal?

Het gebied dat wordt onderzocht is een breder gebied rond station 's-Hertogenbosch. Van oost naar west loopt dit van de Wilhelminabrug tot aan de Onderwijsboulevard en van noord naar zuid van ongeveer tot net voorbij de perrons langs het spoor.

Wat zijn de ambities voor Bosch Centraal?

De stuurgroep heeft 4 ambities vastgesteld:

1. Maximaal gebruikmaken van de strategische ligging;
2. Het middelpunt van (onverwachte) ontmoeting;
3. Duurzaam & toekomstgericht;
4. Bosch Centraal verbindt.

Wat wil het project Bosch Centraal precies oplossen?

Het project zoekt oplossingen voor de volgende zaken:

1. Het vergroten van de reizigerscapaciteit van het stationsgebied (station, bushalte, fietsparkeren);
2. Het verbeteren en verduurzamen van de verblijfs- en belevingskwaliteit voor de gebruikers van het gebied (bijvoorbeeld door een betere inrichting van de openbare ruimte en vergroening);
3. Het onderzoeken van de mogelijkheid om meer woningen in de stationsomgeving te bouwen.

Waarom wordt gesproken over een nieuw station, terwijl het huidige station pas 25 jaar oud is?

Station 's-Hertogenbosch groeit uit haar jasje: het aantal reizigers stijgt de komende jaren gestaag en daar is het huidige gebouw niet meer op berekend. Dat merk je nu al door de drukte op sommige perrons, met name rond de (rol)trappen. Om het reisgemak te verbeteren en de veiligheid te blijven garanderen, wordt het stationsgebouw aangepast en uitgebreid. Daarbij is ook de beleving van de reiziger én de verduurzaming van het station belangrijk. Denk hierbij aan het gebrek aan wachtruimte.

Welke aanpassingen in het stationsgebied worden in Bosch Centraal onderzocht?

Welke aanpassingen in het stationsgebied nodig zijn, wordt momenteel onderzocht. In ieder geval bevat het plan de volgende onderdelen:

1. Een nieuw zijperron 8;
2. Een vergroting of vervanging van de huidige passerelle als reisdomein en interwijkverbinding;
3. Vergroten capaciteit busstation;
4. Verbeteren wachtvoorziening busstation;
5. Vergroten capaciteit fietsenstallingen;
6. Verbeteren kwaliteit en toegankelijkheid van de fietsenstallingen;
7. De herinrichting van de pleinen en aangrenzende straten;
8. Verbeteren van de verblijfskwaliteit en ontmoetingsruimte;
9. Vergroening en verduurzaming van de openbare ruimte;
10. Meer ruimte geven aan de voetganger en fietser.

Wanneer gaan er iets van merken?

Wat zijn de toekomstige stappen?

Tot in 2024 loopt er een verkenning naar de toekomstige opzet van het station en directe omgeving. Als een plan wordt goedgekeurd, wordt het in de jaren daaropvolgend uitgewerkt en voorbereid. Waarschijnlijk starten de eerste bouwactiviteiten rond 2030. Door de complexiteit en de vele functies in het gebied die ook moeten doorgaan zal het bouwen een aantal jaren duren.

Hoe kan ik meedenken?

Op welke manier kan ik meedenken over de aanpassingen van het station?

Tijdens het hele planproces wordt in iedere fase participatie georganiseerd, dus ook in de huidige fase, de MIRT-verkenning. De MIRT-verkenning eindigt in 2024 met een Voorkeursbeslissing door de staatssecretaris van het Ministerie van I&W.

Binnen de Verkenning zijn er 2 fasen: de fase tot de Nota Kansrijke Oplossingen (NKO) en de fase tot de Nota Voorkeursalternatief (NVA). We bevinden ons nu in de eerste fase, de MIRT-verkenning. In 2023 organiseren we een participatieronde in oktober en in november. Het doel van deze avonden is te ontdekken wat de mensen in de stad en de reizigers belangrijk vinden bij de aanpak van het stationsgebied. Ook kunt u meedenken via de online vragenlijst die van 11 oktober tot 8 november online staat.

De participatie voor de tweede fase, waarin we toewerken naar een Nota Voorkeursalternatief volgt na afloop van de eerste fase, medio 2024. Tijdens deze tweede fase kunnen mensen meedenken over de oplossingsrichtingen die de MIRT-projectorganisatie opstelt: het concept Voorkeursontwerp. Hierna volgt de Voorkeursbeslissing door het Rijk. Deze Voorkeursbeslissing vormt de basis voor de verdere besluitvorming door de betrokken bestuurlijke partijen over de toekomst van het station en stationsgebied. Het voorkeursontwerp wordt vervolgens verder uitgewerkt in de planuitwerkingsfase.

Ik heb inbreng gegeven via het participatieplatform (of via een ander kanaal). Wat zie ik daarvan terug?

Wij vatten de resultaten van iedere participatieronde samen en rapporteren erover op de website www.boschcentraal.nl. Daar zijn de uitkomsten van de participatie terug te lezen in de rapporten/adviezen over en de voortgang van het project.

Als alles nog zo lang duurt, waarom dan nu al bijeenkomsten organiseren?

Het is van belang om juist al in deze fase bijeenkomsten te organiseren. In het begin van het project worden namelijk keuzes gemaakt die de basis vormen voor de verdere uitwerking van het ontwerp. Daarom is het noodzakelijk dat we in deze fase uw mening over de toekomst van het stationsgebied horen. Ook al lijkt dat erg vroeg.

Kan ik ook formeel mijn zienswijze of bedenkingen indienen?

Dat kan; zodra er sprake is van een concreet plan waarvoor een procedure moet worden gevolgd, bijvoorbeeld in de vorm van een omgevingsplan (de nieuwe naam van het bestemmingsplan). De verwachting is dat een dergelijke procedure pas over een aantal jaren zal starten.

Zijperron, stationshallen en traverse/tunnel

Houdt het gebied dezelfde functies?

Het project gaat uit van het behoud van alle aanwezige functies in het gebied maar wil de ruimte voor lopen, fietsen, ontmoeten en verblijven vergroten en verbeteren.

Wordt het station groter in de toekomst?

Ja, de looproutes in het station zullen breder worden om de huidige en toekomstige de reizigersstroom beter te kunnen faciliteren. Ook is er meer ruimte nodig om te kunnen wachten.

Gaan er meer treinen rijden in de toekomst?

Voor station 's-Hertogenbosch bestaat de dienstregeling uit treinen van NS. Deze dienstregeling wordt geregeld in de landelijke concessie. Aanpassingen in de dienstregeling worden landelijk bepaald.

Komen er meer sporen?

Nee, het aantal sporen blijft gelijk. Wel komt er een extra perron langs het spoor 8 aan de zijde van het Paleiskwartier.

Openbare ruimte (Stationsomgeving)

Houdt Bosch Centraal rekening met het aspect duurzaamheid?

Ja, duurzaamheid is een belangrijk uitgangspunt in het onderzoek naar aanpassingen in het Stationsgebied. Dat geldt zowel op het niveau van de eerste plannen als later in de tijd bij de precieze uitwerking en realisatie van de plannen. We betrekken het thema duurzaamheid bij iedere afweging over het toekomstig ontwerp die door het projectteam wordt gemaakt.

Wat zijn de plannen voor de tunnel onder de Draak?

Op verzoek van de gemeenteraad loopt er een verkeersstudie om de effecten van het afsluiten van enkele wegen/tunnels voor gemotoriseerd verkeer in beeld te brengen. Hierin wordt ook de Drakentunnel betrokken. Er zijn nog geen plannen.

Krijgen we meer groen in stationsomgeving?

Vergroening is één van de pijlers die wordt meegenomen in het ontwerp. Vergroening helpt enerzijds om meer beschutting te creëren voor mensen bij felle zon en helpt hittestress te voorkomen. Anderzijds helpt vergroening de beleving van het gebied te verbeteren.

Worden er bomen gekapt om het project te realiseren?

Er staan in de directe omgeving van het station nauwelijks bomen. Op het Stationsplein en op het Leonardo Da Vinciplein staan wel bomen. Of deze kunnen worden gehandhaafd of moeten worden verplaatst, is nog niet duidelijk.

Wat gebeurt er met de Draak? Blijft deze op zijn plek staan?

Er is momenteel geen aanleiding om de Drakenfontein te verplaatsen.

Houden jullie rekening met de historische elementen van het station?

Het station heeft een rijke bouwhistorie en staat aan de rand van de wijk 't Zand die vanaf 1890 is gebouwd en veel monumentale panden kent. Ook de perronkappen zijn monumentaal en beschermd. De lopende verkenning moet uitwijzen hoe de plannen zich verhouden tot de huidige perronkappen.

Busstation, fietsvoorziening, deelmobiliteit

Blijft het station in de toekomst bereikbaar voor auto's en taxi's?

Naar verwachting blijft het station gedurende de looptijd van het project bereikbaar. De vraag is wel hoe dat wordt vormgegeven. Om meer ruimte te maken voor de voetganger en de fiets zullen de pleinen anders worden ingericht. De taxiplaatsen en de Kiss & Ride worden daarbij bijvoorbeeld ook aangepast.

Gaan busroutes veranderen?

De dienstregeling van de bus maakt geen deel uit van het onderzoek van Bosch Centraal. Provincies en gemeenten werken momenteel aan een nieuwe OV-concessie (2026) waarin busroutes en nieuwe dienstregelingen (voor zowel stad- als streekvervoer) worden vastgelegd. Als de dienstregeling verandert, staat dat los van dit project.

Gaan er meer bussen rijden in de toekomst?

Als het aantal treinreizigers toeneemt zal ook de vraag naar bussen dat het busstation aandoet toenemen. Het aantal bussen en de busroutes wordt geregeld in de vervoersconcessie die de Provincie Noord-Brabant verleent.

Kan ik mijn auto in de buurt van het station blijven parkeren?

Het blijft mogelijk om dicht bij het station te komen op een Kiss & Ride-locatie. Voor lang parkeren nabij het station wordt verwezen naar de P+R-locatie Maijweg of naar de gemeentelijke parkeergarages.

Komen er meer plekken om fietsen te parkeren?

In het onderzoek van Bosch Centraal houden we rekening met de verwachte groei in de komende jaren. Er komt meer ruimte om de fiets te stallen aan zowel de centrum- als Paleiskwartierzijde van het station. De geplande uitbreiding van het aantal fietsstallingen op het Leonardo Da Vinciplein is een tijdelijke voorziening voor de jaren waarin de uitbreiding van de fietsenstalling wordt onderzocht en voorbereid.

Wordt er ook rekening gehouden met bakfietsen en andere (elektrische) tweewielers die veel plek innemen?

Bij de inrichting van nieuwe fietsenstallingen wordt rekening gehouden met ruimte voor speciale fietsen.

Komen er ook oplaadpunten voor elektrische fietsen?

In de praktijk blijkt dat dit niet nodig is. Het bereik van elektrische fietsen blijkt voor de verplaatsing naar- en van het station voldoende groot te zijn. Het kan zijn dat gedurende de looptijd van het project er nieuwe kwaliteitseisen voor de nieuwe fietsenstallingen zullen komen. Hier zal dan rekening mee gehouden worden bij de verdere uitwerking.

Komen er snelfietsroutes?

In het stationsgebied zijn een paar snelfietsroutes gepland. Langs de noordoostzijde van het station is een snelfietsroute voorzien die vanaf Oss, via de Magistratenlaan naar Zaltbommel (noord) en Eindhoven (zuid) loopt. Deze routes staan al enkele jaren gepland. Er worden de komende jaren nog wel verbeteringen aan deze routes uitgevoerd.

Verstedelijking & Wijkverbinding

Wordt het straks makkelijker om van de ene naar de andere kant van het station te lopen?

Een interwijkverbinding (zoals de huidige passerelle) tussen de centrum- en Paleiskwartierzijde van het spoor blijft aanwezig. Hierbij kun je zonder in te checken (voor het OV) van de ene naar de andere kant lopen (via een passerelle of tunnel). Daarmee blijft het lopen van de ene naar de andere kant even makkelijk en toegankelijk.

Wat gebeurt er met de passerelle?

De ruimte voor de reizigersstromen in het station zelf en tussen het station en de pleinen moet worden vergroot. Daartoe worden verschillende mogelijkheden onderzocht zoals de verbreding van de huidige passerelle, de realisatie van een nieuwe, bredere passerelle of de realisatie van een reizigerstunnel met een aparte interwijkverbinding. De interwijkverbinding is de belangrijke oost-westverbinding van de ene naar de andere kant van het station (Stationsweg, Stationsplein, passerelle, Leonardo Da Vinciplein en Leeghwaterlaan).

Ik heb gelezen dat er veel meer woningen in de stationsomgeving worden gebouwd. Houden jullie rekening met het extra aantal mensen en reizigers die dit met zich meebrengt?

Hier houden we rekening mee. Het gaat dan vooral om de ruimte die nodig is voor een leefbare woonomgeving. Het effect van een aantal woningen op de drukte in het station is echter niet heel groot, omdat het station al zoveel reizigers kent.

Waarom denkt de gemeente eraan om meer woningen te bouwen rond het station?

De grote woningbehoefte wordt zoveel mogelijk binnenstedelijk aangepakt. Daartoe worden er in de toekomst zo'n 4800 woningen gebouwd in de Bossche Spoorzone. Voor een klein deel daarvan zoeken we bouwlocaties in de directe omgeving van het station.

Jullie spreken van een 'slim' station, waar moet ik dan aan denken?

Het stationsgebied zelf willen we zo inrichten dat iedere gebruiker zijn/haar weg naar én tussen alle voorzieningen in het stationsgebied goed kan vinden. Dit hangt samen met een goede oriëntatie op de verschillende bestemmingen en voorzieningen in het gebied.

Tegelijkertijd staan de ontwikkelingen rondom technologie ook niet stil. Naar verwachting wordt het steeds makkelijker om met behulp van een app je hele reis te plannen, ook als dat een combinatie is van meer vervoersvormen. Naast de ruimtelijke inrichting wordt het (landelijk) voor reizigers via digitale platformen ook makkelijker om inzicht te krijgen in de reismogelijkheden. Wilt u hier meer informatie over? Klik dan [hier](#).