



De tram als dé oplossing voor de bereikbaarheid van de (binnen)stad

In veel steden in Europa en Nederland verschijnt de tram opnieuw in het straatbeeld. GroenLinks stelt voor dat ook in 's-Hertogenbosch serieus te overwegen. De tram maakt de stad aantrekkelijk en bereikbaar en levert een belangrijke bijdrage aan een schoner milieu en een klimaatneutrale stad. Investeren in de tram is noodzakelijk en verantwoord om op een duurzame wijze de groeiende mobiliteit op te vangen en de vitaliteit van de stad te waarborgen.

GroenLinks denkt allereerst aan een tramlijn van een nieuw te bouwen Transferium aan de A2 (Meerendonk) naar het terrein van het voormalige Groot ziekenhuis (GZG) met een mogelijke verlenging naar Veghel en Uden, en aan een Oost-Westlijn om belangrijke nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen van de stad met elkaar te verbinden met een mogelijke verlenging naar Vlijmen-Drunen-Waalwijk-Efteling.



1. Inleiding

Voor een succesvolle stad is een optimale mobiliteit van levensbelang. Door de groei van de bevolking, bedrijvigheid en publieksaantrekkende functies zal de mobiliteit binnen en naar de stad toenemen. De tram is dé oplossing om deze groeiende mobiliteit op te vangen en een bijdrage te leveren aan een aantrekkelijke, schone en economisch vitale stad.

1.1 De auto bereikt zijn grens

De auto is een prachtig vervoermiddel maar onbruikbaar wanneer het aantal te vervoeren personen toeneemt en de ruimte beperkt is. Dat is in onze stad vooral rond de binnenstad aan de hand. Wegen zitten overvol en ruimte voor parkeren is duur en kan beter worden

benut voor andere zaken. En daarbij: binnen de stad is de auto de grootste bron van vervuiling en een grote bron van onveiligheid.

Straat voor straat en plein voor plein verdwijnen in de binnenstad de auto's uit de openbare ruimte. Die wordt daardoor aantrekkelijker voor bezoekers, bedrijven en bewoners. Kijk naar de Markt, de Parade en straten er omheen – tot voor kort het domein van de auto, maar nu zo veel prettiger. Transferia zijn een groot succes in deze stad. Het is goedkoper en je hoeft niet in de file te staan. Wil onze binnenstad vitaal en goed bezocht blijven dan is het zaak dit succes uit te bouwen. Want de ruimte voor parkeren is te kostbaar en het autoverkeer maakt de binnenstad minder aantrekkelijk. Eenderde van de bezoekersparkeerplaatsen ten behoeve van de binnenstad bevindt zich al op transferia. Dat kunnen er meer worden. De tram kan daaraan een belangrijke bijdrage leveren.

1.2 Ook grenzen aan de groei van het huidig openbaar vervoer.

De raad heeft nadrukkelijk gekozen voor het stimuleren van het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer. Met het uitwerkingsplan Koersnota Hoofdinfrastructuur 's Hertogenbosch heeft de raad op 13 mei 2009 besloten om het openbaar vervoer gebruik met 50% te laten toenemen.

Het openbaar vervoer in onze stad heeft echter een groot kwaliteitsprobleem ten gevolge van een slechte doorstroming. Vanwege de op het station gerichte structuur van stad- en streekvervoer zijn de echte oplossingen mede afhankelijk van het oplossen van de verstoppingen op wegen rond (en voorlopig nog dóór) de binnenstad. Deze problemen worden in de koersnota onderkend. De eindrapportage Visie openbaar vervoer in de Meierij 2008-2015 van december 2008 die de basis zal vormen voor het OV-beleid de komende jaren, beschrijft deze problemen ook. De verbeteringen worden echter alleen gezocht in optimalisering van de huidige situatie. Door verhoging frequenties, verbetering doorstroming en routes, betere informatie en aansluitingen, comfortabeler materiaal en lagere prijzen hoopt men op een groei van maximaal 50 procent. Echter: "wanneer, zoals in 's-Hertogenbosch, wordt beoogd om het aantal autoverplaatsingen in en naar de binnenstad terug te dringen, zullen de veranderingen in de autobereikbaarheid (doorstroming, beschikbaarheid en tariefstelling parkeren, beschikbaarheid transferia) een belangrijke, dan wel doorslaggevende rol spelen bij het al dan niet halen van de doelstellingen." Dit betekent dat groei van 50% al buitengewoon lastig wordt, meer bijna onmogelijk en dat alleen sprake is van (gedwongen) vervanging van het autovervoer. Een OV alternatief dat het van zijn aantrekkingskracht én hoger capaciteit moet hebben is nodig.

2. De voordelen van de tram

2.1 De tram is goed voor het milieu

Een tram is schoon want hij rijdt op elektriciteit. Waar hij rijdt verontreinigt hij dus niet. Per kilometer verbruikt de tram minder energie. Als de energie duurzaam en schoon wordt opgewekt draagt hij veel bij aan het energieneutraal en schoon maken van het vervoer in de stad. Ook zijn accu's met zeldzame en/of vervuilende grondstoffen niet nodig. Die zijn wel nodig bij ander elektrisch vervoer. Moderne trams maken weinig lawaai.

2.2 Stedelijke ontwikkelingen worden gestimuleerd door de tram

Door de strengere milieunormen (fijnstof, lawaai, CO₂, giftige gassen) dreigen plannen niet door te gaan. Bedrijven en personen vestigen zich graag in de buurt van tramlijn. Hij kan daarom een enorme impuls geven voor investeringen. De waarde van het onroerend goed gaat omhoog. Een tramlijn zorgt er voor dat het openbaar vervoer zich naar deze lijn gaat richten. In plaats van veel 'dunne' radiale lijnen ontstaat een voeding van deze 'dikke' lijn met fiets, buurtbus, stadsbus en auto (van 'ik breng je wel even naar de tram' tot transferia). Het visgraatmodel.

2.3 Een tram is comfortabel en heeft een goed imago

Hij heeft een heel lage vloer, op hoogte van het trottoir, wat instappen voor iedereen vergemakkelijkt. Veel automobilisten die er niet over piekeren met de bus te gaan blijken wel de overstap naar de tram te maken. Uit onderzoek blijkt dat maar 5% van de

automobilisten de overstap naar een snelle bus overweegt en 30%-40% naar railvervoer. Een tram wiebelt minder; mensen die in een bus misselijk worden komen fris uit de tram. Een tram is ook heel herkenbaar. De rail ligt er en je vind heel makkelijk de volgende halte.

2.4 De tram is goed inpasbaar in de stad

Een tram vraagt minder ruimte: een trambaan is smaller dan een vrije busbaan. Waar geen ruimte is kan hij die delen. Het is sinds kort mogelijk om trams zonder bovenleiding te laden rijden, ideaal voor onze monumentale binnenstad.

2.5 Een tram is snel

Een tram is snel omdat hij snel optrekt. Door meerdere ingangen en de comfortabele lage vloer kunnen veel mensen snel in en uit. Hij kan voor een deel op een eigen baan rijden. Verkeerslichten zich kunnen aanpassen aan de tram.

2.6 Een tram heeft een enorme capaciteit

Tramlijnen hebben een ongelooflijke capaciteit, veel groter dan een vierbaans snelweg. Stel je voor een snelweg in bestaand stedelijk gebied, op nog geen 5½ meter! Tot in de verre toekomst kan de stad extra vestiging aan van bedrijven en winkels zonder dat de bereikbaarheid onder druk komt. Per rit kan een tram meer mensen vervoeren dan een bus. Door aan- of afkoppelen van een extra wagon kan flexibel op de vraag worden gereageerd.

2.7 Door lagere exploitatielasten heeft de tram een hogere betrouwbaarheid

Als rails er eenmaal ligt zijn de energie- en exploitatielasten lager dan van de bus. Trams gaan langer mee, ze kunnen meer mensen vervoeren, ze verbruiken minder energie, ze zijn sneller waardoor een rit korter is. Dit maakt het een betrouwbare wijze van vervoer. Mensen weten dat als ze zich in de buurt van een tram vestigen deze in lengte van jaren zal rijden. De lijnvoering kan niet plotseling wijzigen. Omdat de variabele lasten lager zijn is een hogere frequentie van vroeg in de morgen tot laat in de avond meer verzekerd dan bij een bus.

2.8 In veel steden is of komt de tram (terug)

Om al deze redenen is in veel steden van Europa is de tram terug van weggeweest en ook in Nederland worden netwerken weer uitgebreid. We kunnen dus leren van de ervaringen van anderen. Verschillende steden van de B5 kennen al een HOV-strategie met gerealiseerde lijnen. In Breda rijdt de Volans, in Eindhoven de Phileas. In Eindhoven heeft de raad ervoor gekozen dat de lijn op termijn door te (kunnen) groeien naar een tram. In Nijmegen zijn vergevorderde plannen voor tram naar de Waalsprong. Groningen lijkt te gaan kiezen voor een tram zonder bovenleiding. In 's-Hertogenbosch daarentegen is er te weinig aandacht voor Hoogwaardig openbaar vervoer. Opmerkelijk is dat de HOV-lijn Centrum-Groote Wielen uit de Verkenning OV-netwerk Brabantsteden nergens verdere uitwerking krijgt (bijvoorbeeld niet in de Visie OV in de Meierij 208-2015)



Milieuvriendelijk
Stedelijke ontwikkeling
Comfortabel
Goed imago
Grote capaciteit
Goed inpasbaar
Snel
Hoge betrouwbaarheid
Beproefd

3. Enkele kanttekeningen

3.1 Auto blijft nodig

Het aantal van 2800 bezoekersparkeerplaatsen in de binnenstad nu, kan nog een stuk lager. Maar niet naar nul. De parkeergarage Hekellaan (1100) zal voor een groot deel in deze behoefte voorzien. Ook de garage bij het station en de pasgebouwde parkeergarage onder de Arena (500 plaatsen) vervullen een functie.

3.2 Consequenties overig openbaar vervoer

Het kan zijn dat door een stevige Oost-West lijn een aantal buslijnen kan komen te vervallen. Voorkomen moet worden dat wijken onbereikbaar worden doordat de investeringen in de tram ten kosten gaan van het overige openbaar vervoer. Of oriëntatie van de buslijnen op de tramlijn (visgraat) voordeel oplevert of een lijnvoering gericht op centrum en station deels gewenst blijft moet verder worden uitgewerkt. Doel is een forse verhoging van het gebruik van het openbaar vervoer. Ervaring leert dat het feitelijk gebruik van een tramlijn de prognose vaak ver overtreft.

3.3 Keuze bij investeringen in infrastructuur

Geld kan maar één keer worden uitgegeven. Investeringen in de hoofdassen hoofdinfrastructuur voor de auto zijn ook nodig. En verbetering van de doorstroming van de bus. En de fiets. Wij denken dat investeringen in een tramlijn veel effectiever, duurzamer en toekomstvaster zijn dan die in de auto.

3.4 Herzien van ruimtelijke plannen

Een aantal ruimtelijke plannen zijn al heel ver in uitgewerkt of in uitvoering terwijl er geen rekening is gehouden met de tram. Een aantal zijn misschien jammer genoeg al deels zo uitgevoerd dat het extra investeringen vergt om de tram in te passen. Dat moet in beeld gebracht worden. Door nu helder te kiezen voor de tram kan ruimte worden gereserveerd en plannen worden aangepast.

4. Tracé: Tram naar het Groot

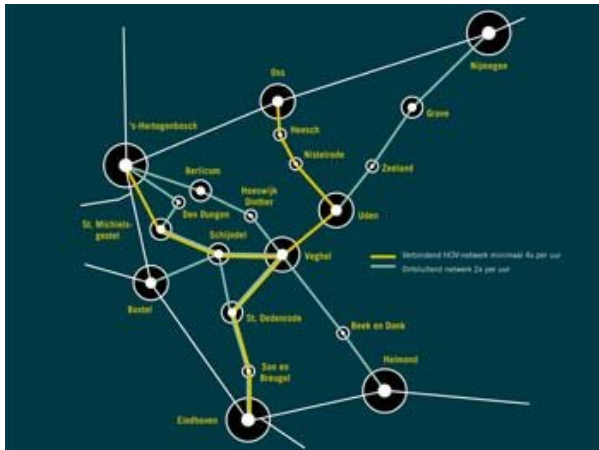
Het Grootziekgasthuis (GZG) verdwijnt en zal plaats maken voor aantrekkelijk nieuw stuk binnenstad. Het GZG-terrein moet goed bereikbaar worden voor bezoekers, werkers en bewoners. De wegen er naar toe zijn nu al overvol, vies, lawaaiig en gevaarlijk. Uit de koersnota blijkt dat de ook na een knip op de Zuid-Willemsvaart de milieuproblemen op Citadellaan en de Zuid-Willemsvaart veroorzaakt door auto's richting GZG-terrein niet zijn opgelost. Bovendien vormen deze drukke wegen een grote barrière die weer hoge kosten met zich meebrengt om op te lossen: een aparte fietsbrug en vrije busbanen. De auto is daarom geen oplossing. Daarom wil GroenLinks een tramlijn aanleggen langs de Zuid-Willemsvaart direct naar een transferium aan de A2. Hierdoor wordt het GZG-terrein echt goed bereikbaar. Het aantal nieuwe parkeerplaatsen kan dan tot een minimum worden beperkt. Er komt dan meer ruimte voor nieuwe ontwikkelingen en langs de routes er naar toe komt letterlijk meer lucht. November 2008 leverde onze fractie al kritiek op deze plannen. In een persbericht staat: ?????

4.1 Het vervolg: een lightrail naar Veghel en Uden

Voor de regionale verbinding met de regio Uden Veghel is in december 2008 door de stuurgroep HOV Noordoost Brabant een plan gepresenteerd dat voorziet in een snelbus verbinding met Uden-Veghel (Zie <http://www.hovnoordoostbrabant.nl>). De stuurgroep kiest er voorlopig voor om vanaf Uden-Veghel via Schijndel en St. Michielsgestel langs de Zuidwal het station te bereiken. Volgens ons zou de lijn langs de Zuid-Willemsvaart wel eens beter kunnen zijn: korter, sneller en goedkoper omdat gebruik gemaakt kan worden van de al bestaande ongelijkvloerse kruisingen en voorziene ombouw van de N279. Schijndel en St. Michielsgestel worden dan minder goed bediend, maar de

Brand en het lint Berlicum Heeswijk-Dinther beter (tot 1,5 km - loopafstand) Wij denken aan een krachtige hoogfrequente lijn met een kort (bus)verbinding naar de dorpen. (Opnieuw: visgraatmodel) Twee van de vier onderliggende studies hebben een voorkeur voor een railoptie langs de Zuid-Willemsvaart boven de bus.

In alle gevallen geldt ook hier: "Groot knelpunt is doorstroming binnen 's-Hertogenbosch, waarbij de hoop wordt gevestigd op het autoluw maken van de binnenstadsring."



Het plan van de stuurgroep HOV-Noordoost Brabant kiest voor snelbussen (gele lijnen) die later kunnen worden omgezet in tramlijnen.

5. Tracé: De Oost-Westlijn – een as waar de stad om draait

In het oosten ligt Rosmalen met het snel groeiende Groote Wielen en – in de planning - Avenue2. Ten westen van de binnenstad de spoorzone met de Gruyterfabriek, de Brabanthallen, de Onderwijsboulevard en het Jeroen Bosch Ziekenhuis. De grootste groei van de mobiliteit is voorzien vanuit rond deze nieuwe ontwikkelingen. Door de barrièrewerking van A2 en de kanaalzone is hier een knelpunt. Een tramlijn kan al deze nieuwe bestemmingen met elkaar verbinden. Wandelaars, fietsers en stadsbussen worden als vanzelf naar deze lijn getrokken (visgraatmodel). Die lijn wordt daarmee een krachtige nieuwe vervoersas. Vestiging aan deze as wordt (en blijft) heel aantrekkelijk. In plaats dat beter bereikbare snelweglocaties als Avenue2 een bedreiging worden krijgt de binnenstad juist een extra impuls. Extra aantrekkelijk van deze as is dat er al diverse grote transferia en parkeerplaatsen aan liggen. Hij kan daarmee een belangrijke rol spelen bij het oplossen van de parkeerproblemen van de binnenstad en de genoemde bestemmingen. Door de parkeerplaatsen onderling te verbinden wordt de capaciteit veel beter benut – de parkeerpleinen rond de Brabanthallen staan bijvoorbeeld vaak leeg. Het totale stedelijk netwerk van onze stad wint aan kracht. Omdat de capaciteit van tramlijn zeer groot is kan de bereikbaarheid van de diverse bestemmingen tot in de verre toekomst worden gegarandeerd. Bij de bouw van de Bruistensingel is al rekening gehouden met een HOV-lijn en deze is ook opgenomen in provinciale (B5) plannen.

5.1 Het vervolg: naar Vlijmen, Drunen, Waalwijk, Kaatsheuvel en de Efteling
In de Corridorstudie A59 uit 2008 wordt een HOV-lijn Tilburg Waalwijk Drunen 's-Hertogenbosch genoemd als "kansrijk alternatief voor de auto". Aansluiting van deze lijn aan een Oost-West lijn ligt voor de hand. We hoeven het haast niet te schrijven: het halve zolen lijntje in ere hersteld.

5.2 Aangenomen moties en amendementen over de oost-west verbinding
Bij de behandeling van de koersnota op 13 mei 2009 is een motie Transferium Rosmalen van Rosmalens Belang aangenomen die een onderzoek naar een dergelijke HOV-lijn ondersteunt:

- dat een (tijdelijk) transferium in Rosmalen verkeer af zou kunnen vangen voordat men de werkzaamheden van de ombouw A2 en omlegging Zuid – Willemsvaart passeert.
- dat het voor een goed resultaat van dit transferium in Rosmalen van groot belang is dat er een vrijliggende busbaan (HOV) is op de weg Bruistensingel.

Het aangenomen amendement Versnelling realisering Oost -West verbinding Rosmalen (van Rosmalens belang) luidt:

“dat het versnellen van de Oost –West verbinding Rosmalen top prioriteit krijgt in de verdere uitwerking van de koersnota Hoofdinfrastructuur.”

Deze laatste sloot aan bij een motie van de raadsvergadering van 21 mei 2008 Versnelling realisering Oost-Westverbinding Rosmalen:

“ Het gewenst is dat het college bij de uitwerking van de koersnota voortvarend een Oost-Westvariant inzichtelijk maakt zodat de realisatie daarvan spoedig en zoveel mogelijk gelijktijdig met de verbreding van de A2 en de omleiding van de Zuid-Willemsvaart kan worden meegenomen, en hiervoor ruimte te zoeken in het structuurfonds.”

Zowel door het college als door onze fractie is er op gewezen dat dit ook kan met openbaar vervoer en fiets. De tram lijkt ons een uitstekende invulling van deze Oost-Westverbinding.

6. Met de tram naar de toekomst

Een realisering voor een tramlijn kan bestaan uit drie fases:

1. Allereerst het besluit dat er tracés wordt aangewezen waar op korte of lange termijn een tram kan komen. Dit voorkomt dat het straks alleen mogelijk is door gebouwen af te breken of dat onhandige of dure oplossingen noodzakelijk zijn. Bij bestemmingsplannen en aanleg van infrastructuur kan al rekening worden gehouden met een tramlijn in de toekomst. Wij hebben in deze notitie bewust geen tracé opgenomen. Te snel gaat het dan over details.
2. Stap tweede is de opening van een HOV-lijn. Gewone bussen op deels vrije tracés dan wel speciale bussen op speciale tracés. Daar waar de infrastructuur ontbreekt kan nog gebruik gemaakt worden van de bestaande wegen. In Eindhoven is er voor gekozen om de HOV-routes zo te maken dat ombouw tot tram mogelijk is.
3. Tenslotte kan dan een volledige tramverbinding worden aangelegd.

7. Financiën

Een tram is niet goedkoop. Het betreft vooral kapitaalslasten. In Valenciennes (Frankrijk) kostte de aanleg een paar jaar terug van 9,5 km 242,8 miljoen, inclusief van gevel tot gevel herinrichting van de wegen, trams, installaties, stalling en werkplaats. In Nantes kostte 15 kilometer € 302 miljoen. Als je rekent met € 20 miljoen per kilometer, de prijs van een autosnelweg, kost een verbinding GZG-A2 (ongeveer drie kilometer) net zo veel als een grote parkeergarage in de binnenstad. Een lijn van het Jeroen Boschziekenhuis naar de Grote Wielen (ongeveer 10 kilometer) twee keer de Randweg: € 200 miljoen.

Daar staat tegenover dat de exploitatielasten (veel) lager zijn dan van buslijnen.

Een uitdagend en inspirerend plan kan rekenen op bijdragen van andere overheden: provincie en Rijk (Europa?)

8. Debatvragen en vervolg

GroenLinks wil graag met de commissie ROB debatteren over deze notitie. En hebben daartoe een aantal debatstellingen voorbereid. Vervolgens:

- kunnen door fracties moties worden ingediend, bijvoorbeeld gericht op de uitwerking van het integraal Openbaar Vervoer plan dat staat gepland voor het derde kwartaal van 2009 of gericht op een studie bijvoorbeeld naar tracés
- kan de commissie zelf op onderzoek uitgaan door deskundigen te horen en/of op werkbezoek te gaan bij binnen- en buitenlandse projecten.

Stelling 1

De tram is dé oplossing voor de bereikbaarheidsproblemen van de (binnen)stad.

Stelling 2

En tram die belangrijke bestemmingen in de stad verbindt in combinatie met railverbindingen richting Uden-Veghel en richting Waalwijk geeft een grote economische en groene impuls aan de stad.

Stelling 3

Onze stad mist een HOV-visie. Die moet er wel komen. Daarin past een perspectief op de tram.

Stelling 4

Trams in combinatie met transferia maakt een grote nieuwe parkeergarage bij het GZG-terrein overbodig.

Stelling 5

Waarom wachten? Laat het college voor de genoemde tracés, een schets, globale begroting en inzicht in de exploitatie geven

De fractie van GroenLinks 's-Hertogenbosch,

Peter van Doremalen

Bijlagen

ter inzage;

- Laat de tram rijden (GroenLinks)
- Hoogwaardig openbaar vervoer in Noordoost Brabant. Van creatieve ideeën naar een gedragen en uitvoerbaar HOV-plan. (Stuurgroep HOV NO-Brabant)
- Tram in Eindhoven? (Goudappel Coffeng / Gemeente Eindhoven)
- JA, Tram in Eindhoven (Adriaan de Haan)
- Notitie Tram in Eindhoven (Adriaan de Haan) Met op blz 14 Kostenopzet.

Zie ook

www.lightrail.nl