

Van vieze stadsbus naar e-scooters

Zomerserie de stad



STATION DEN BOSCH IN 1995, NET VOOR DE SLOOP EN MET DE KARAKTERISTIEKE LEEUWEN EN STATI-
ONSKLOK. PETER VAESSEN

In de Bossche winkelstraten kun je nu vaak over de hoofden lopen. Zo'n 25 jaar geleden was dat niet voor te stellen. Auto's reden toen dwars door de binnenstad, de fietser was eenzaam.

ROEL KUILDER

'De Parade was in 2007 nog een parkeerplaats. Toen was ik 19. Sjongejon-ge. Kan jij het je voorstellen?', vraagt de 32-jarige wethouder Ufuk Kâhya in zijn kantoor op het stadhuis. Vanuit dat gebouw kijk je uit over de Markt, waar nog niet zo lang geleden ronkende stadsbussen overheen reden. De wethouder beseft: er is héél veel veranderd in en rond de Bossche binnenstad de afgelopen tientallen jaren.

Iemand die de veranderingen bewust mee heeft gemaakt, is Henk de Winter. In 1986 begon hij bij de gemeente Den Bosch om ruim tien jaar later teamleider van de afdeling Verkeer te worden bij de gemeente. „Toen ik begon, was het héél rustig in de stad. Het was overzichtelijk“, zegt hij. „Maar in de beginjaren negentig wilden we het verkeer meer naar de randen van de binnenstad verplaatsen. Het centrum moest autoluw worden, maar wel toegankelijk blijven.“

De wethouder vult aan: „Ik werd in 1988 geboren. In datzelfde jaar werd het eerste transferium van Den Bosch geopend. Toen al speelde dus de vraag: hoe maak je het centrum op een duurzame manier toegankelijk? Een vraag waar we nu nog mee bezig zijn.“

Door de jaren heen verdween de auto steeds meer uit het centrum. Tot en met 2007 reden er nog stadsbussen over de Markt heen en stonden auto's geparkeerd op de Parade. Inmiddels zijn die plekken het terrein van de fietsers en wandelaars. Een ontwikkeling die Kâhya toejuicht. „Ik denk dat het verwijderen van de auto's van de Parade het kantelpunt is geweest voor veel Bosschenaren“, stelt hij. „Het theater zou vallen en de horeca zou instorten, maar dat is allebei niet gebeurd. Ik denk zelfs dat het beter voor die partijen is geworden.“ De Winter valt hem bij: „Doordat het verkeer naar de rand is gedrukt, heeft het centrum veel meer bezoekers gekregen. Waar eerst de uitlaatgassen over de Markt hingen, kun je er nu rustig rondlopen als centrumbezoeker.“

Eén spoorlijn

Veel van die bezoekers reizen tegenwoordig met de trein en komen aan op station Den Bosch. Rond 1870 lag er één spoorlijn met een spoorgebouwtje buiten de stad, inmiddels staat het station midden in de stad met drie perrons en zeven sporen. En het is voor ruim 60.000 bezoekers per dag (toeristen, studenten, werklieden) dé entree naar de stad. Het station is daarnaast door de passerelle ook nog de verbinding tussen het Paleiskwartier en het centrum.

Maar dat alles was niet gebeurd zonder toeval, weet oud-wethouder Hans Dona. Hij begon in 1982 als wethouder en zwaaide in 1994 af. De Bossche naar zag rond 1990 dat het zwaar verouderde station toe was aan vervanging. „Maar de NS was niet van plan om het uit te bouwen”, zegt Dona. „Toevallig was een PvdA-raadslid adviseur bij de Raad van Bestuur van de NS. Zo konden we ertussen komen.”

Maar met 'ertussen komen' was de gemeente Den Bosch er nog lang niet. Er volgde een strijd tussen NS en de gemeente over welke kant de verbouwing op moest gaan. „Wij wilden een passerelle om het Paleiskwartier met de binnenstad te verbinden. Dat wilde de NS niet. Dat was te duur. 'Oké, dan betalen we er gewoon aan mee', zeiden we. Dat ging over miljoenen, maar het was het waard. Daardoor kon de NS niets anders dan meedoen”, zegt Dona.

Eigenlijk wilde hij nog meer dan dat. „Als het aan mij had gelegen, dan was er nóg een verdieping op het station gekomen. Maar dat zag de NS totaal niet zitten. Zij wilden niet eens een verhoging. Dus deden we allebei water bij de wijn.”

Drie jaar werd er gebouwd aan het nieuwe station en eind 1997 werd het in gebruik genomen. Kosten voor de NS: omgerekend 15 miljoen euro. De gemeente investeerde een soortgelijk bedrag in de spoorzone, waar het busstation, de parkeergarage en de herinrichting van het stationsplein ook bij hoorden. Maar het was de tientallen miljoenen euro's waard. Sterker nog: volgens de NS had Den Bosch toentertijd het mooiste station van Nederland.

Maar de tijd gaat snel. Want ruim twintig jaar later is het station wederom aan vernieuwing toe, zegt wethouder Kâhya. Over vijf of tien jaar moet het zover zijn. „Terwijl ze in 1996 zeiden dat we er nog vijftig jaar tegenaan zouden kunnen. Maar de verwachting is dat er in 2040 veertig procent meer mensen met de trein reizen dan nu”, zegt hij. „Het huidige station kan dat niet aan. En daarnaast: waar kan je in het station elkaar ontmoeten? Waar zouden wij af kunnen spreken om even te zitten en iets te drinken? Op de passerelle kan dat nergens. Ja, oké, misschien bij Starbucks. Maar verder?”, vraagt hij. „Wat er gaat veranderen? Wat mij betreft alles. Boven, onder en midden. Je herkent het station niet meer terug.”

Nokia 3310-fase

Al dat autoblik dat meer en meer uit het zicht verdween en die rigoureuze ombouw van het station gaven de binnenstad de afgelopen 25 jaar een andere aanblik. Maar er staat nog meer op stapel. Volgens Kâhya zit Den Bosch wat mobiliteit betreft in een cruciale fase. „Ik vergelijk het graag met telefoons. Vroeger hadden we Nokia 3310-telefoons. Tegenwoordig hebben we smartphones. Wat mobiliteit betreft zitten we in Den Bosch in de Nokia 3310-fase en zijn we de stap aan het maken naar de smartphones", zegt hij.

„De elektrische fietsen zijn gekomen. Daar heeft de gemeente in geïnvesteerd met de komst van de F59 tussen Oss en Den Bosch. En in de toekomst komen er ook snelfietspaden richting Zaltbommel, Waalwijk en Eindhoven. Lopen en fietsen wordt de norm, maar wie weet wat er aan vervoersmiddelen bij komt in de toekomst", stelt de wethouder. De Winter valt hem bij: „Ik denk dat het repertoire aan vervoersmiddelen nog lang niet uitgeput is." Zie bijvoorbeeld de komst een paar weken geleden van de honderd elektrische groene scooters van Go Sharing.

Kâhya: „Niet alleen mensen met een dikke portemonnee en een Tesla moeten overal kunnen komen. Iederéén moet van A naar B kunnen, ongeacht zijn of haar fysieke en financiële toestand." En dat alles wil de wethouder zo schoon mogelijk. „We willen dat in 2025 de bevoorrading van de Bossche binnenstad 'emissieloos' is. En 60 procent van de stadsbussen is elektrisch. Uiteindelijk willen we in 2025 naar de 100 procent."
