

Een gastvrije stad maken is hier niet gepolitiseerd. Bewoners en ondernemers praten mee.



Ufuk Kâhya, wethouder verkeer in Den Bosch (GroenLinks)

Uit de auto, in de bus naar hartje Den Bosch

VERVOER REPORTAGE

De files nemen toe.

Hoe houden

groeïende steden de

binnenstad leefbaar?

Vandaag deel 1 van

een serie: Den Bosch

zet in op transferia en

een snelfietsnetwerk.

Sybilla Claus

REDACTIE BINNENLAND

Klimop aan de gevel, een verwarmde wachtruimte, schone toiletten en gratis deelfietsen. Niet direct wat je verwacht bij een parkeergarage. Transferium Deutersestraat is dan ook het paradepaardje van de drie P&R-locaties in Den Bosch. Die moeten forenzen en winkelpubliek aan de stadsrand uit de auto lokken.

Dat werkt. Het gebruik steeg vorig jaar naar 391.000 auto's tegen 325.000 een jaar eerder. Voor 4 euro per auto kunnen tot vier mensen met een rode leenfiets of de snelbus naar hartje stad. 'Welkom Verder', is de slogan van Den Bosch voor het verwennen van automobilisten.

Over vier weken zijn alle transferiumbussen elektrisch, dan is de reis comfortabel én schoon. Achterin zit Rianne Dijkhof naast dochter Noa (17). "Perfect!", zegt Dijkhof over het systeem. Ze komt uit Brakel en gebruikt de transferia al jaren voor een dagje winkelen. Bijvoorbeeld als een van haar dochters een studiedag heeft, zoals nu. "Je rijdt er makkelijk heen en staat in vijf minuten in het centrum. Het is hier ook heel netjes."

De Brakelse illustreert dat vooral automobilisten uit de wijde regio de Bossche transferia kennen en waarderen. Ze bestaan al veertig jaar. Parkeeren in de binnenstad kost inmiddels 3,15 euro per uur. De werkelijke kosten van de transferia zijn niet de 4 euro die nu door gebruikers worden betaald, maar benaderen eerder 8 euro, met bus of fiets erbij. Dat verschil wordt met parkeergeld uit de binnenstad aangevuld. "Iedereen krijgt daar een fijne binnenstad voor terug. Als het totale beleid maar financieel rond is", reageert Ufuk Kâhya, de jonge verkeerswethouder van GroenLinks.

Verlengd perron

Dinsdagavond nam de Bossche gemeenteraad Kahya's Actieplan duurzame mobiliteit aan. Toen hij tiener was, begon de smartphone aan zijn revolutie. "Dat gebeurt nu in de mobiliteit. Als het ov straks 40 procent meer reizigers heeft, ben je er niet met een verlengd perron. Wij moeten de infrastructuur slim inrichten voor de toekomst." Zijn actieplan verenigt duurzaamheid, mobiliteit voor iedereen en leefbaarheid. De auto staat niet meer aan de top van de piramide.

Waar Den Bosch ook al jaren mee vooroploopt: slimme paaltjes in de binnenstad. Die laten alleen bestemmingsverkeer toe, zoals de transferiumbussen en leveranciers. Het oogt



16:12 UUR



16:21 UUR



16:35 UUR

Bij het Bossche stadhuis is geen parkeerplek. Ambtenaar Lia van Genderen woont in Woudrichem, 28 kilometer verderop. Voor half acht 's ochtends parkeert zij haar auto bij het transferium, en neemt dan de snelbus naar het stadskantoor. 'In de zomer pak ik een deelfiets', zegt ze. Rond half vijf 's middags neemt zij de bus of fiets terug naar het transferium. FOTO'S KOEN VERHEIJDEN

ruim en rustig, ook omdat uitstalborden voor winkeliers verboden zijn. Die zone met beperkt verkeer wil Kâhya updaten tegen misbruik, en uitbreiden. Den Bosch heeft een brede coalitie met de VVD erbij: "Een gastvrije stad maken is hier niet gepolitiseerd. Bewoners en ondernemers praten mee." Zo is er nu een convenant in uitgaansstraat Korte Putstraat dat de bevoorrading bundelt.

Voorrang voor fietsers

Het toverwoord in het mobiliteitsbeleid is gastvrijheid. Ook voor fietsers. Den Bosch besloot in 2009 het 'ondermaatse' fietsbeleid te keren. Er kwamen fietspaden van 2,5 meter breed, gratis bewaakte stallingen, rondtes vervingen kruispunten met stoplichten, en daar kreeg de fietser voorrang.

Nu bezoeken buitenlandse delegaties de bijzondere rotonde op de Aartshertogenlaan. Fietsers kunnen daar – met voorrang – twee kanten op fietsen. Automobilisten stoppen voor de zebra's en geven fietsende scholieren en ouderen alle ruimte. Deze maatregelen hebben geleid tot een forse stijging van het fietsgebruik: 42 procent in 2019.

Opvallend vooruitziend zijn de enquêtes die het (stijgend) gebruik van elektrische fietsen in kaart brengen. Vooral in wat verder liggende dorpskernen als Nuland, Vinkel en Rosmalen is het bezit van e-bikes zo'n 30 procent of meer. Maar over vijf jaar verwacht daar de helft van

Voor 4 euro per auto kunnen tot vier mensen vanuit een transferium met een leenfiets of de snelbus naar hartje stad

de bewoners een e-bike te hebben, niet alleen senioren maar ook scholieren. Een enorme toename, waarop heel Brabant anticipeert met de aanleg van regionale snelfietspaden. Die maken de e-bike tot 15 kilometer even snel als auto en bus. De fiets-snelweg Den Bosch-Oss is al af. Die naar Waalwijk volgt, net als die naar Zaltbommel, waaraan het Rijk meebetaalt om snelweg A2 te ontlasten.

Andere grepen uit het verkeersbeleid: 3000 fietsers gebruiken de Schwung-app, een digitale drukknop die verkeerslichten laat anticiperen op hun komst. Er is een seniorenbus en een gratis stadsbusje, 'De Blauwe Engelen'. Kâhya is begonnen de binnenstadsring in te richten als 30 km-zone om doorgaand verkeer te weren. Zo krijgen groen, fietsers en voetgangers meer ruimte, bijvoorbeeld met een vlonderpad langs het kanaal.

Een hagelbui jaagt de fietsende verslaggever de stalling onder het CS in, met 5000 plaatsen. Handschoenen verkopen ze niet. Maar een medewerker weet raad: hij geeft een vergeten paar mee. Zoals de wethouder al zei: "Den Bosch: Gastvrije stad."