



Houd vaart in de Zuid-Willemsvaart

De Zuid-Willemsvaart kiest een andere weg! Niet meer de kortste route door 's Hertogenbosch naar de Maas maar met een omweg, om zo de overlast te verminderen. Deze koerswending biedt de mogelijkheid om een nieuwe bestemming te geven aan het oude tracé. Een bestemming die nog een verdere verbetering kan bieden voor de logistieke problemen van de stad! Ons voorstel vindt u hier!

Maarten Sterneberg en Rijkert Knoppers

's-Hertogenbosch

22-05-2008

Inhoud

- 2** De Willemslijn
- 4** Kanaal=>tunnel
- 5** De omgeving
- 7** Vrachtram
- 9** De Wielenlijn
- 10** De Hedellijn
- 11** De Totaalplan
- 12** Colofon

www.willemslijn.nl

De Willemslijn



Houd vaart in de Zuid-Willemsvaart

In 2004 pendelden 535 mensen voor hun werk dagelijks van Veghel naar 's-Hertogenbosch, vanaf Waalwijk reisden 840 mensen elke dag naar de Brabantse hoofdstad op en neer. Deze globale cijfers, afkomstig van de Swing databank van de Provincie Noord-Brabant, spreken voor zich, maar ze maken niet duidelijk hoe de betrokkenen de afstand overbruggen: de cijfers over het openbaar vervoer gebruik tussen de genoemde plaatsen blijven onder de drempelwaarden. Wel is aannemelijk dat de meeste dit met de auto zullen doen, het gebruik van het huidige openbaar vervoer is niet erg aantrekkelijk. De bussen van Arriva tussen Veghel en het Centraal Station in 's-Hertogenbosch doen bijvoorbeeld drie kwartier tot een uur over een afstand die met de auto in nog geen half uur is af te leggen. Onderweg doet de bus soms wel 35 haltes aan! Vanaf Waalwijk is de stad sneller met de bus te bereiken, maar deze gaat niet verder dan het eindpunt bij het Centraal Station. Werk je bijvoorbeeld bij het gemeentehuis of bij een van de vele warenhuizen, dan is natransport bijna onvermijdelijk.

Dit moet beter kunnen! Voor een stad die nog afgelopen september in de gemeenteraad benadrukte dat bereikbaarheid een van de vier speerpunten van het gemeentelijke beleid is, ligt er nu namelijk een prachtkans in het verschiet: **De Willemslijn!** Een tramlijn die start in Veghel/Uden, die dwars door het Bossche stadscentrum rijdt en uiteindelijk via Vlijmen/Nieuwkuijk richting Waalwijk koerst. Deze nieuwe tramlijn zal natuurlijk niet voor iedere vervoersvraag uit de regio een pasklare oplossing bieden, maar de voordelen zijn groot. Bovendien zijn er, zoals verder zal blijken, met enkele aanvullende toepassingen nog veel meer voordelen te behalen!



Het tracé

Allereerst het nieuwe tracé. Vanaf Veghel brengen moderne lightrail trams de passagiers met een prachtig uitzicht op de Zuid-Willemsvaart naar de stad. Vlakbij het punt waar de Zuid-Willemsvaart afbuigt van haar oorspronkelijke route en langs het industrieterrein De Brand noordwaarts stroomt is de eerste halte: industrieterrein De Brand. Eenmaal in de stad volgen de trams bovengronds de oude loop van de Zuid-Willemsvaart. Na de halte Aa-wijk/zuid daalt de Willemslijn onder de grond, en vervolgt daar haar weg.

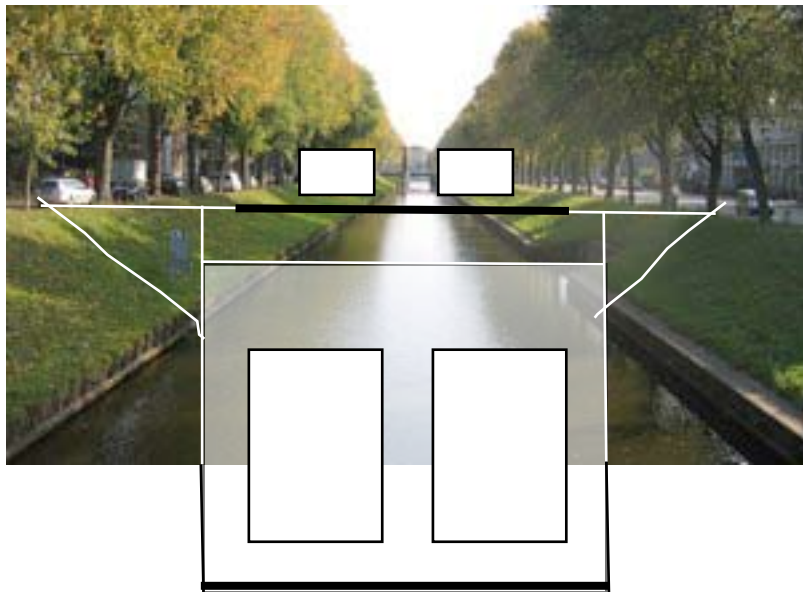
Is de halte ABC-Kwartier/Muntel (bij het voormalige GZG-terrein in het stadscentrum!) gepasseerd dan vervolgt de tram ondergronds het oude tracé van het voormalig kanaal nog tot onder de spoorbrug, waarna de geplande Willemslijn een bocht maakt met een voor een tram comfortabel ruime straal. Dan gaat de route weer boven de grond verder tot de halte bij Centraal Station. Vanaf daar rijdt de tram na een stop bij het nieuwe regionale Jeroen Boschziekenhuis en het daar te vestigen zorgcentrum (in de wijk Willemspoort) tussen het natuurgebied de Moerputten en de Kruiskamp door en vervolgens via het tracé van het voormalige Halve Zolenlijntje (de oude rails liggen er bij wijze van spreken op te wachten) via Vlijmen/Nieuwkuijk door tot Waalwijk.

Op dit laatste traject is al eerder een tramlijn geopend: op 8 november 1896!



Het nieuw te ontwikkelen GZG-terrein dat ook wel ABC-kwartier genoemd wordt.

Kanaal => tunnel



Presenteerblaadje

Kern van het plan is het gebruik van een tramtunnel. Het voordeel laat zich raden! Want dankzij het gebruik van de "derde dimensie" is op dit stuk dure grond van de binnenstad een dubbel gebruik van de ruimte mogelijk. Op het dak van de tramtunnel zou bijvoorbeeld het verkeer kunnen rijden, de prachtige bomen kunnen blijven bestaan en de vrijkomende wegen aan weerszijden van de Zuid-Willemsvaart zijn te gebruiken voor bijvoorbeeld terrasjes, parkjes of parkeergelegenheden. Een tramtunnel is niet bepaald een nieuwe techniek, al lijkt het alsof Den Haag met haar geruchtmakende lekkende tramtunnel opnieuw de techniek heeft willen uitproberen. De stad had alleen maar naar Stockholm hoeven te kijken, die al in 1931 de Södertunnel voor de tram heeft ontwikkeld. Dichter bij huis legde Brussel in 1957 de fundamenten voor een tramtunnel aan.

Deze beproefde techniek krijgt de Brabantse hoofdstad als het ware op een presenteerblaadje aangediend! En het mooie voor 's-Hertogenbosch is dat de tunnelbak in feite al gereed ligt, veel meer dan een kwestie van leegpompen en het aanbrengen van de rails zal het niet zijn. De huidige breedte van het kanaal in de stad van ongeveer 24 meter is perfect, de tramtunnel in Den Haag heeft bijvoorbeeld gemiddeld aan 15 meter breedte genoeg, alleen ter plaatse van de stations is een breedte van 25 meter nodig.

Voordeel van het gebruik van het kanaal is bovendien dat alle nutsvoorzieningen al op de juiste plaats liggen.

Een gunstige bijkomstigheid is het feit dat het Groot Ziekengasthuis gaat verdwijnen en dat in de nieuwe plannen rekening gehouden kan worden met de aanleg van de Willemslijn en een vrachttram.

'De files staan nu daar waar de streektram had moeten rijden. Knelpunten wegnemen helpt niet meer omdat dan alleen maar wat sneller kan worden doorgereden naar de nog grotere file voor het volgende knelpunt.'

Ir. Marten Bierman, in: Kort door de bocht, Uitgeverij Palaver, 1996

Omgeving

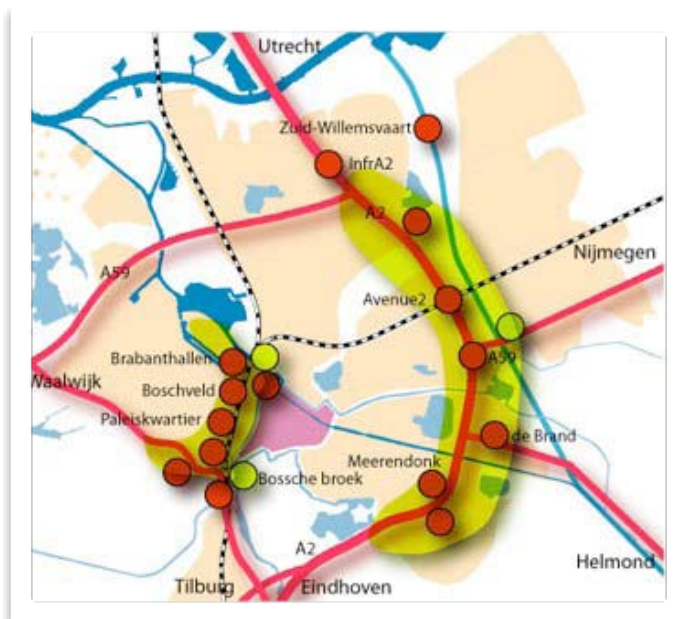
Wanneer de tram in een tunnelbuis gaat rijden, met boven de tunnelbuis de toegangsweg tot het centrum van de stad, ontstaat er rond het traject van de Zuid-Willemsvaart een geheel andere situatie.



Nieuwe bouwlocaties, en/ of recreatiemogelijkheden

In het centrum

De huidige wegen aan weerszijden van de Zuid-Willemsvaart verdwijnen. De bomen kunnen blijven staan, de weg in het midden, op de plek waar nu het kanaal ligt. Op de plaatsen waar nu de bruggen over de vaart liggen komen rotondes. Denkbaar is een singel met parkeermogelijkheden in het midden. De 'rest'-stroken langs de bebouwing kunnen meerdere doelen dienen. Te denken valt deels aan een boulevardachtige oplossing en parkjes. Stel je voor dat de wekelijkse warenmarkt hier gehouden kan worden. Sluis 0 verdwijnt en wordt een plein.



Parelsnoer

De Willemslijn en de uitbreiding daarvan met de Wielenlijn vormen nieuwe parels aan de Bossche parelsnoer. Ze zijn niet alleen een parel, maar de lightrail/tramverbinding vormt het snoer dat de parels (zoals de gemeente haar stadsontwikkelingsprojecten noemt) onderling verbindt en toegankelijk maakt tot ver in de regio. Op bijgaand kaartje van de gemeente staat het ABC-kwartier, zoals het GZG-Kwartier ook genoemd wordt, nog niet vermeld. De 'kanaal'strook tussen Sluis 0 en de A2 wordt ook een nieuwe parel!

Opvallend aan de huidige plannen van het GZG/ABC-Kwartier is dat er nergens rekening gehouden wordt met het eventueel verdwijnen van de Zuid-Willemsvaart. Er komt zelfs een fietsbrug overheen! En dat terwijl de geschetste herontwikkeling van de ruimte die de Zuid-Willemsvaart daar inneemt veel kan betekenen voor de logistiek in de stad en temperen van het (vracht)autoverkeer.



Tussen Sluis 0 en de A2

De lightrail/tram zou hier bovengronds kunnen gaan. Maar omdat het gat voor de tunnelbuis er toch al ligt, blijft de tram onder de grond en komt pas bij de A2 boven de grond. De Lambooybrug met al zijn aan- en afvoerwegen kan worden vervangen door een rotonde. Ook hier verdwijnen de huidige wegen links en rechts van het kanaal. Afhankelijk van de positionering van de nieuwe weg ontstaat er nieuwe ruimte voor bebouwing, dicht bij de binnenstad. Er ontstaat een belangrijke oostelijke entree naar de stad, zowel boven de grond als eronder.



. . . er liggen veel kansen in het kanaal!



Vrachtram



Of er nu alleen een Willemslijn komt of een uitgebreider netwerk van tramlijnen, het tramnet ontleent haar kracht niet alleen aan het vermogen om passagiers van en naar de stad te vervoeren, het biedt ook een uitgelezen kans voor het bevoorraden van de binnenstad. Hiermee kan voorgoed een einde komen aan de storende aanwezigheid van vervuilende dieselvrachtauto's in het centrum.

Op strategisch gelegen transferplekken in de periferie van de stad vindt het beladen van de vrachtrams met standaard containers plaats, vervolgens rijden de vrachtrams tussen de passagierstrams door het centrum in. Bij het ABC-Kwartier neemt de vrachtram een afslag naar een rangeerspoor onder het nieuw te ontwikkelen ABC-terrein. Op deze wijze zijn de winkels in dit deel van de binnenstad eenvoudig te bevoorraden. Voor de andere winkels in het centrum zorgen kleine elektrische vrachtauto's die de goederen vanaf hier naar de winkels brengen.

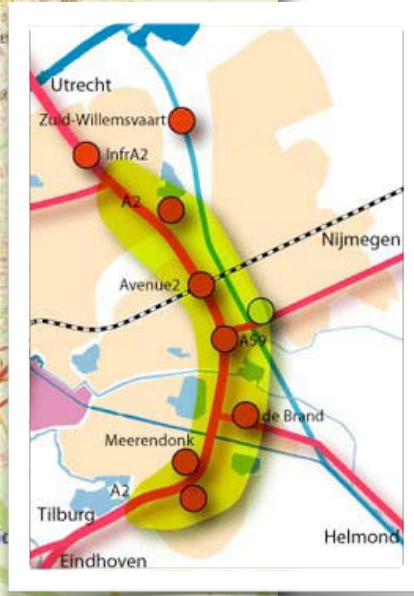
Natransport

Er zijn al verschillende distributiewagens op de markt verkrijgbaar. Een daarvan is de Netras, de in Helmond ontwikkelde elektrische stadsvrachtwagen. Deze uiterst wendbare wagen kan een volle container snel bij een winkel achter laten, en die bijvoorbeeld een half uur later leeg weer op halen. In de tussentijd kan de Netras een andere winkel bevoorraden. Er zijn ook andere schone voertuigen die voor het natransport geschikt zijn. Tijdens de afgelopen BedrijfsautoRAI, tot 3 november 2007 in Amsterdam, waren veel hybride vrachtauto's en voertuigen op aardgas en waterstof te zien. Een daarvan is de Hytruck, die tijdens het evenement de prestigieuze European Road Transport TERTS Innovation Award in de wacht sleepte. De Nederlandse Hytruck is naar eigen zeggen het eerste nulmissie distributievoertuig voor fijnmazig stads- en distributievervoer van goederen. De elektrische voertuigen laten rijden op waterstof, brandstofcellen zetten het waterstof om in elektriciteit.

De vrachtram rijdt al!

Er zijn her en der al verschillende voorbeelden van de vrachtram gerealiseerd. Sinds 2001 vervoert in de Duitse stad Dresden een zogeheten CarGoTram tussen een goederenterminal auto-onderdelen naar de fabriek van Volkswagen in de stad. In de grootste stad van Zwitserland Zürich transporteert een speciale vrachtram sinds 2003 grofvuil vanaf verschillende locaties.

Amsterdam gaat het nog grootser aanpakken. Hier gaan speciale vrachtrams zorgen voor het bevoorraden van winkels en bedrijven. Bij vier distributiecentra aan de rand van de stad vindt de overslag plaats vanaf vrachtauto's naar de vrachtrams. De volgeladen vrachtrams, dagelijks zo'n vijftig stuks, rijden vervolgens tussen de passagierstrams door naar ongeveer 15 loslocaties in de stad. Deze loslocaties bij bestaande haltes hebben een apart rangeerspoor. Vervolgens zorgen ongeveer 600 elektrisch aangedreven wagentjes voor het natransport. Op termijn kan de vrachtram 2.500 vrachtwagens per dag vervangen!

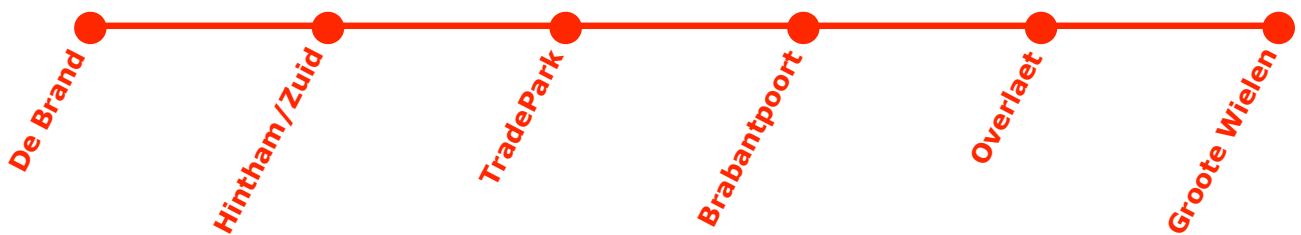


De Wielenlijn

Uitbreidingen

Vanaf de halte bij Industrierrein De Brand kan een lijn naar het noorden lopen, die via Hintham-Zuid, Trade Park en Brabantpoort naar Empel en De Grootte Wielen.

De locaties Trade Park en Brabantpoort en de ruimte er tussenin (A2-zone oost) worden opnieuw ontwikkeld. Bovendien start in dit gebied in 2008 de aanleg van het nieuwe kanaal. Van het begin af aan kan hier rekening gehouden worden met duurzame transport mogelijkheden.



De Hedellijn

Omdat vroeger de snelweg dwars door de stad liep beschikt Den Bosch ook in noordelijke richting over een langgerekte strook grond die gebruikt kan worden voor lightrail/tram-mogelijkheden.

Vanaf het Centraal station is een tracé denkbaar via het Ertveld, langs het bestaande spoor naar Utrecht, via het Techpark, (het nieuw te ontwikkelen) Treurenburg naar Hedel. De lijn loopt langs de Maaspoort, Orthen en de Hambaken.

In zuidelijke richting ligt het voor de hand de lijn door te trekken naar Vught/Baarzen.

Dubbel gebruik bestaand spoor

Omdat deze lijn min of meer parallel loopt aan het bestaande NS-spoor is het ook mogelijk om dit spoor voor dubbel gebruik in te richten: bruikbaar voor zowel trein als lightrail/tram. Langs de lijn komen extra haltes voor de tram.

Rosmalen

Ook Rosmalen Centrum en Oost zou door dubbelgebruik van bestaand spoor een tramverbinding kunnen krijgen met extra haltes voor Trade Park en Hintham.

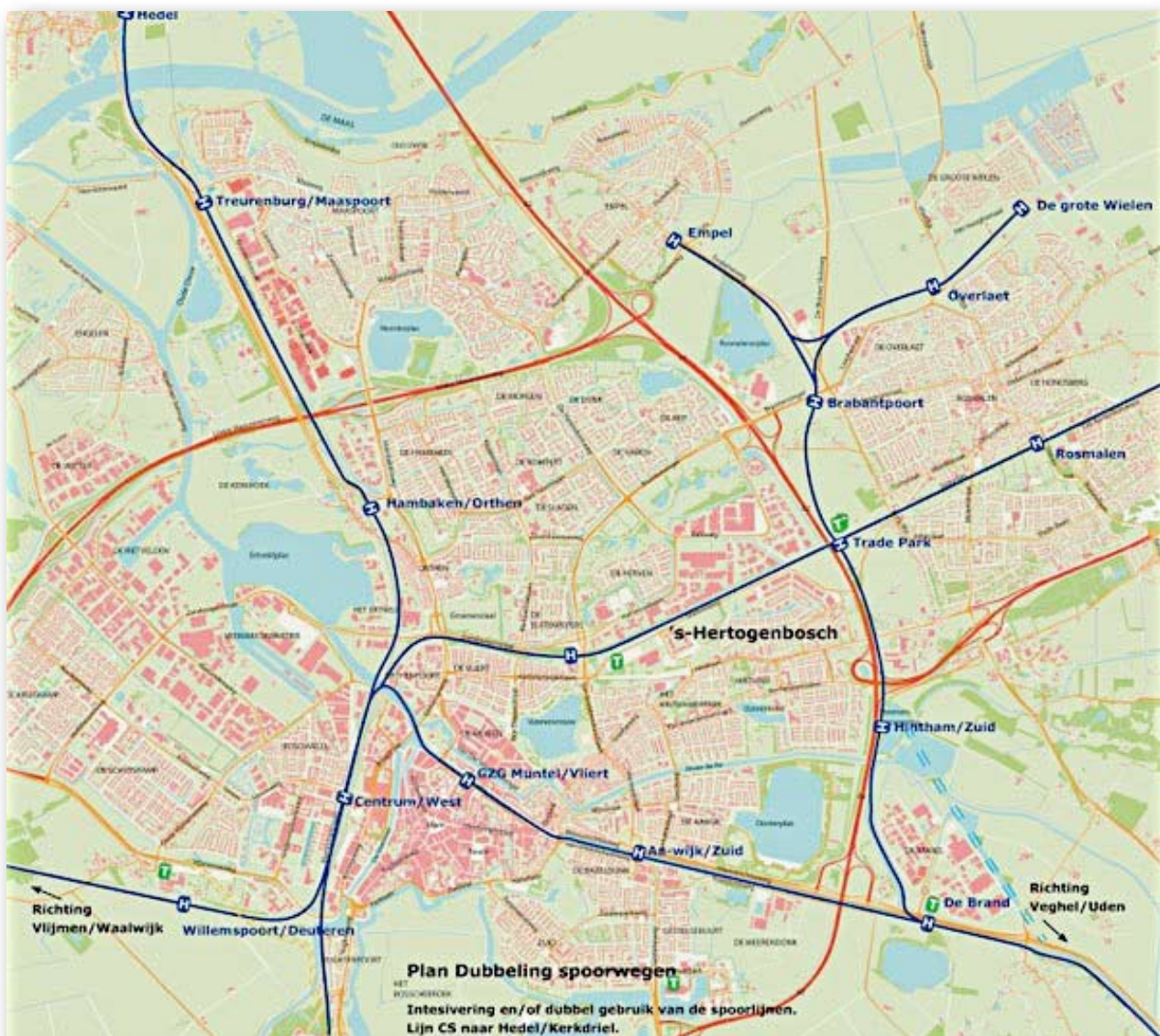


Totaalplan

Uitbreidingen

Als de Willemslijn er eenmaal ligt, vraagt een uitbreiding van het lijnennet maar relatief geringe investeringen. Zo is het aantrekkelijk om een tramlijn vanaf het Centraal Station richting Hedel of nog verder aan te leggen, met de haltes Hambaken/Orthen en Treurenborg/Maaspoort. Vanaf de halte bij Industrierterrein De Brand kan een lijn naar het noorden lopen, die de *booming* agglomeratie Empel en De Groote Wielen ontsluit. Het zou ook denkbaar zijn dat een tramlijn de spoorlijn naar Oss/Nijmegen dubbelt, waardoor haltes bij de TradePark, Station Oost en Rosmalen te realiseren zijn.

Ook is er sprake van de aanleg van een verbindingsweg vanaf de zuidelijke randweg via de Statenlaan/Parallelweg naar de Bruistensingel, die natuurlijk niet per sé een autoweg hoeft te worden. Verder valt te denken aan verbindingen langs de noordelijke randweg.



Het **plan Willemslijn** en het voorstel om daarmee de Zuid-Willemsvaart een logistieke bestemming te geven en toch de rust in deze omgeving terug te brengen werd bedacht door Maarten Sterneberg en Rijkert Knoppers. Dit plan werd door hen in november 2007 ingezonden in het kader van 'Zuid-Willemsvaart, wat zie je erin?', een initiatief van gemeente 's-Hertogenbosch.

's-Hertogenbosch, mei 2008

e-mail: info@willemslijn.nl

website: www.willemslijn.nl

idee en tekst: Rijkert Knoppers en Maarten Sterneberg

website: Maarten Sterneberg

© 2007 Rijkert Knoppers en Maarten Sterneberg

Gelieve bij gebruik van deze tekst of onderdelen daarvan de auteurs op de hoogte te brengen en hun naam bij het citaat te vermelden.