

Bereikbaarheid en verkeerssluwigheid zijn geen strijdige grootheden. Om deze stelling te staven werden tijdens het congres De Bereikbaarheid van de Verkeersluwe Stad ruimtelijke en verkeerstechnische maatregelen aangedragen die beide factoren bevorderen. Naar aanleiding van onderzoek en praktijkervaringen werd door de aanwezigen gediscussieerd over deze maatregelen en kwamen enkele belangrijke conclusies naar voren.

Congestie ontstaat als de vraag te groot is voor een te beperkte infrastructurele ruimte. De permanent hoge verkeersdruk in binnensteden verslechtert de verblijfskwaliteit en veroorzaakt zeer hoge concentraties vervuilende stoffen in de centra. In het beleid, dat is gericht op het beperken van vooral het autoverkeer, moet echter een evenwicht worden gevonden tussen leefbaarheid en bereikbaarheid van de stad. Dit betekent een grote variëteit aan levendige functies en een economisch draagvlak voor die functies.

NOODZAKELIJK VERKEER

Om te streven naar dit evenwicht wordt een onderscheid gemaakt tussen noodzakelijk en niet-noodzakelijk autoverkeer. Noodzakelijk autoverkeer is meestal goederenintensief. Zo is het voortbestaan van winkels bijvoorbeeld afhankelijk van aanlevering van goederen. Als niet-noodzakelijk wordt het gebruik van de auto voor het woon-werkverkeer en funshopping beschouwd. Voorzieningen moeten worden ingericht om deze (hoofdzakelijk personen-) vervoerstromen te beperken, zoals verbetering van de kwantiteit en kwaliteit van het openbaar vervoer, orga-

HOE STAAT HET MET DE BEREIKBAARHEID VAN DE VERKEERSLUWE STAD?

nisatie van carpoolteams en financieel aantrekkelijk maken van de alternatieven. Vermindering van de verkeersdruk door deze te spreiden over de tijd is een maatregel die goed op het woon-werkverkeer toegepast kan worden. Dat Manhattan bijvoorbeeld relatief weinig last ondervindt van woon-werkverkeer, ondanks het grote aantal werkende personen, is te danken aan onder andere de spreiding van de werktijden op één dag.

STADSDISTRIBUTIECENTRA

Niet al het goederentransport behoort echter tot een noodzakelijke verkeersbeweging. Veel winkeliers in binnensteden bestellen, om in te kunnen haken op de laatste trends, zo laat en zo weinig mogelijk. Hierdoor gaan vervoerbedrijven vrij frequent naar de stad, terwijl ze er relatief weinig goederen afleveren. Als het gaat om voertuigen die slechts een beperkte lading hoeven af te leveren, kan de lading eerst overgeslagen worden in een stadsdistributiecentrum, waarna de lading gecombineerd in één zending de stad in kan. Een studie maakte duidelijk dat op basis van 3.000 zendingen per dag een stadsdistributiecentrum commercieel geëxploiteerd kan worden. Dit dient dan echter wel minimaal 16 uur per dag geopend te zijn en het zou mogelijk moeten

zijn om ook buiten de openingstijden van de winkels te kunnen laden en lossen.

De parkeermoeite en doorstromingsfactor blijken doorslaggevend te zijn bij het terugdringen van het autogebruik. Verscheidene gemeenten zetten plannen op voor het autovrij maken van gedeelten van de binnenstad en het opheffen van parkeerplaatsen. Ter compensatie worden

aan de randen van de stad parkeerplaatsen geconcentreerd in grote parkings, vanwaaruit de binnenstad met openbaarvervoermiddelen bereikbaar is. In transferia vinden verschillende openbaarvervoersystemen aansluiting op elkaar. De gemeenten Leiden en Groningen, die hun vergevorderde plannen op het congres toelichtten, benadrukken de noodzaak van een integraal plan. Daarnaast is het van belang dat geen maatregelen getroffen worden zonder oplossingen voor de bijbehorende effecten. Autovrije straten verhogen de verkeersdruk in omliggende gebieden. Uitbreiding van het openbaarvervoernet vereist tevens nauwkeurige planning van de routes. Het is niet noodzakelijk regionaal vervoer door de binnenstad te leiden. Aan de andere kant kan het openbaar vervoer verminderde sociale controle en levendigheid, veroorzaakt door het verdwijnen van autoverkeer, opheffen.

Tot nu toe lijkt het animo van de burger om bij te dragen aan een milieuvriendelijker omgeving, ten koste van het gebruik van de auto, groot. Maar ook binnenstedelijke winkeliers zijn enthousiast over een verkeersluwe binnenstad. In Leiden bleken de ondernemers zelfs verdergaande maatregelen te willen dan de gemeente zelf durfde in te stellen. Men raakt ervan overtuigd dat verkeerssluwigheid de binnenstedelijke economieën kan stimuleren. Een efficiënt operende autoluwe infrastructuur vereist echter wel afstemming van vervoerssystemen en -netten op elkaar, dus coördinatie tussen gemeenten, openbaarvervoermaatschappijen, bedrijfsleven en andere partijen. Dit was wel één van de belangrijkste conclusies van het congres: hoewel er verschillende technische oplossingen zijn aangedragen en er zelfs nog enkele onderbelicht bleven, zoals de mogelijkheden van de taxi, blijkt het streven naar een verkeersluwe stad te stuiten op een gebrek aan samenwerking tussen de verschillende partijen.

BIRGITT TRUJENS
Redactie AGORA

Het congres De Bereikbaarheid van de Verkeersluwe Stad werd georganiseerd door het Nederlands Studiecentrum op 9 december 1992.



Knooppunt van openbaar vervoer. Foto: Martijn Gallenkamp