

KANTOORLOCATIES **AAN STADSRAND** **BEVORDEREN** **AUTOGEBRUIK**

HAROLD EBELS

Het Nationaal Milieubeleidsplan-Plus en de Vierde Nota Extra richten zich op bedrijven en voorzieningen die veel bezoekers en werknemers trekken, waarbij de nadruk ligt op vestiging nabij stations. Daarmee is een halt toegeeroepen aan de ontwikkeling van kantoorlocaties die slechts per auto goed bereikbaar zijn. Juist dit soort snelweglocaties zijn bij het bedrijfsleven erg populair. Gemeentelijke overheden stimuleerden de ontwikkeling van deze locaties, om de congestie in de binnensteden tegen te gaan. Een situatie met tegenstrijdige belangen van overheid en bedrijfsleven is het gevolg.

De sterke welvaarts-groei na de Tweede Wereldoorlog had tot gevolg dat de auto het massatransportmiddel bij uitstek werd. Hiermee was aan de belangrijkste voorwaarde voor suburbanisatie voldaan. Een verminderde ruimtelijke binding tussen wonen en werken deed zich voor en de periode van massaal forensisme brak aan. Door een aanhoudende concentratie van werkgelegenheid in de binnensteden ontstond echter een omvangrijk probleem op het vlak van de bereikbaarheid van veel binnenstedelijke bedrijvigheid.

CONGESTIE

In de grote steden in het zuiden van de Verenigde Staten, zoals Dallas, Phoenix en Los Angeles, kwam in antwoord op deze congestieproblematiek een proces op gang, waarbij bedrijven zich vanuit de binnenstad verplaatsen naar de stedelijke randzone en de suburbs. Ook in Nederland verhuizen sinds enkele jaren veel bedrijven en instellingen naar een locatie langs de snelweg aan de stadstrand. Daaronder bevinden zich tevens kantoren, ziekenhuizen en onderwijsinstellingen, die veel werknemers en bezoekers trekken. De slechte bereikbaarheid, de minimale parkeergelegenheid, het gebrek aan uitbreidingsmogelijkhe-

den en de verouderde panden in de binnenstad zijn voldoende redenen om een nieuwe locatie te kiezen. Vooral een goede bereikbaarheid per auto blijkt in dit kader bij voortduring uit de bus te komen als de belangrijkste vestigingsplaatseis.

MILIEU-EFFECT

Het in de Vinex uitgestippelde beleid is gebaseerd op de veronderstelling, dat het autogebruik toeneemt door de vele bedrijfsverplaatsingen naar een locatie langs de snelweg. Een kanttekening die hierbij geplaatst moet worden, is dat de recente groei van het totale autogebruik in de westerse wereld vooral tot stand is gekomen door de gigantische groei van het vrijetijdsvverkeer. Ook voor ons land is aangetoond dat de groei van het recreatieverkeer veel groter is dan de groei van het woon-werkverkeer. Dat de meeste overheidsmaatregelen toch het woon-werkverkeer betreffen, komt om-

dat deze verkeersstromen zowel in tijd als in de ruimte beter te voorspellen zijn (zie ook het artikel op pagina 10 in deze AGORA).

Nederland, met zijn hoge bevolkingsdichtheid, kent inmiddels de hoogste autodichtheid per km² ter wereld. Volgens het RIVM-rapport 'Zorgen voor Morgen' (1988), gaat het om 128 auto's per km². Dit is zeer hoog in vergelijking met een aantal andere landen uit de westerse wereld: Duitsland 72, Japan 47, Frankrijk 28 en de Verenigde Staten 12. Overigens is het aantal auto's per hoofd van de bevolking in Nederland niet zo hoog als in bijvoorbeeld de Verenigde Staten. Gesteld kan worden dat de automobilititeit in Nederland dermate groot is geworden, dat ze voor het natuurlijk milieu een onaanvaardbare belasting vormt.

CRITICI

Uit onderzoek in de Verenigde Staten is gebleken dat het naar buiten trekken van



Gemeentelijke overheden stimuleren snelweglocaties, om congestie in de binnensteden tegen te gaan.

veel werkgelegenheid niet altijd bevorderend is voor het aantal afgelegde auto-kilometers. De onderzoekers Gordon, Kumar en Richardson voeren aan dat de gemiddelde woon-werkafstand juist kan dalen, als de ruimtelijke deconcentratie van werkgelegenheid efficiënt is afgestemd op het voorafgaande suburbanisatieproces. In deze visie volgt de werkgelegenheid de bevolking richting suburb als reactie op de binnenstedelijke congestie en de lange reistijden tussen woning en werk. De in de suburb woonachtige werknemer hoeft slechts tot de stadsrand te pendelen in plaats van tot de binnenstad. Voorwaarde is wel dat de vervoerswijzeverdeling (modal-split) gelijk blijft.

In het licht van deze constatering zou het concentreren van bedrijvigheid bij binnenstedelijke stations overeenkomen met het terugdraaien van de klok. Er zou gebroken worden met het maatschappelijke ontwikkelingsmodel van technologische vooruitgang, welvaarts-groei, mobiliteitsontwikkeling en deconcentratie van stedelijke functies. De critici van het in Nederland uit te voeren beleid voorzien dan ook nadelige gevolgen voor de macro-economische ontwikkeling. Vooral van de kant van het bedrijfsleven wordt gevreesd voor de internationale concurrentiepositie. Daarom bestaat er van die zijde aanzienlijke weerstand tegen het huidige weg-van-de-snelweg-beleid.

ABC-LOCATIES

Het beleid houdt in dat bereikbaarheidsprofielen van locaties worden opgesteld en worden geconfronteerd met mobiliteitsprofielen van bedrijven en voorzieningen. Het bereikbaarheidsprofiel geeft de bereikbaarheid van een locatie per auto en per openbaar vervoer aan. A-locaties zijn vooral goed per openbaar vervoer bereikbaar en C-locaties juist per auto; B-locaties kennen een combinatie hiervan.

Een mobiliteitsprofiel geeft het potentiële openbaar- vervoergebruik van werknemers en bezoekers van een bedrijf aan. Bedrijven met een grote arbeidsintensiteit (veel werknemers per m²) en veel bezoekers dienen bij voorkeur op A-locaties gevestigd te worden. Bedrijven met een lage arbeidsintensiteit en een grote afhankelijkheid van het goederen-transport over de weg zijn voorbestemd voor C-locaties.

Sommigen twijfelen echter aan het effect van een dergelijk beleid, omdat zij de invloed van de ruimtelijke ordening op de beheersing van de mobiliteit zeer beperkt achten. Het argument hiervoor is dat de ruimte al voor zo'n groot deel is ingericht, dat veranderingen zeker op korte termijn nauwelijks effect hebben. Tegen deze achtergrond is het interessant te onderzoeken, wat de praktische gevolgen van bedrijfsverplaatsingen vanuit de binnenstad naar snelwegloca-



De rijksoverheid probeert snelweglocaties tegen te gaan.

ties zijn voor de automobilititeit en de vervoerswijzeverdeling. Zijn de bevindingen voor Nederland vergelijkbaar met die voor de Amerikaanse situatie of blijkt een duidelijke groei van het aantal auto-kilometers?

REISTIJD

Het onderzoek waarop dit artikel is gebaseerd, werd verricht onder werknemers van een drietal onlangs naar een typische snelweglocatie verplaatste kantoorbedrijven. Het gaat hierbij om het Pettelaar Park, langs de A2, in Den Bosch en de Waarderpolder, langs de A5, in Haarlem. De bedrijven waren tot voor kort in de binnenstad, niet ver van het station, gevestigd. De huidige vestigingslocatie wordt slecht door het openbaar vervoer ontsloten. De werknemers werd gevraagd naar de woon-werkafstand, de reistijd en de vervoersmiddelkeuze voor en na de bedrijfsverplaatsing.

Voor de totale onderzoekspopulatie bleek de gemiddelde woon-werkafstand na de bedrijfsverplaatsingen met 1,5 km gestegen te zijn, van 17,7 naar 19,2 km. De gemiddelde dagelijkse reistijd werd als gevolg van de bedrijfsverplaatsingen met 0,9 minuut verhoogd, vooral omdat in Haarlem sprake was van een stijging van 4,2 minuten.

Voor het Bossche deel van de onderzoekspopulatie bleek de reistijd echter met 1 minuut gedaald te zijn. In dit geval is een afwentelingsmechanisme te constateren, waarbij men hogere kosten (meer gereden kilometers) accepteert vanwege de winst in reistijd. Het feit dat via het omvangrijke gebruik van lease-auto's veel kosten voor rekening van de werkgever komen, kan hiervoor een verklaring zijn. Het beschikbaar stellen van lease-auto's bewerkstelligt een nogal indifferente houding ten aanzien van het gereden aantal kilometers.

De belangrijkste constatering in het onderzoek betreft de wijziging van de vervoerswijzeverdeling na de bedrijfsverplaatsingen. Uit de tabel blijkt duidelijk de verschuiving in de modal-split in de richting van de auto.

Bij een gelijk gebleven autobezit onder de onderzoekspopulatie kan gesteld worden dat er, als gevolg van de bedrijfsverplaatsingen naar de snelweg, wel degelijk sprake is van een stijgend auto-gebruik. Voor het milieu is dit uiteraard een negatieve ontwikkeling. Niet alleen kiezen meer mensen voor de auto, maar de woon-werkafstand die afgelegd wordt is eveneens groter geworden. Na analyse op individueel niveau (om geen methodologische fouten te maken) blijft deze conclusie overeind. De Amerikaanse situatie blijkt derhalve niet voor Nederland te gelden. De redenen hiervoor zijn, onder andere, het groter aantal auto's per hoofd van de Amerikaanse bevolking en de minder geschikte infrastructuur voor het openbaar vervoer in de zuidelijke Amerikaanse steden.

Hoewel dit onderzoek verkennend van karakter is, lijkt een steunbetuiging voor de ingeslagen beleidsrichting op basis van het aangegeven cijfermateriaal gerechtvaardigd. Bij voortgaande ontwikkeling van typische snelweglocaties zal immers zowel het aantal auto-gebruikers als het aantal afgelegde autokilometers toenemen.

Drs. H.J. Ebels is werkzaam als toegevoegd onderzoeker bij het Instituut voor Sociale Geografie aan de Universiteit van Amsterdam. Dit artikel is gebaseerd op zijn doctoraalscriptie *Bedrijfsverplaatsingen naar de snelweg, een groeiende automobilititeit en de effecten voor het milieu*.