

TERUGDRINGEN

WOON-WERKVERKEER

VRAAGT ANDERE

OPLOSSINGEN

Het toenemende woon-werkverkeer is voor de overheid een grote bron van zorg. Zo wordt in de Vierde Nota Extra (1990) ingegaan op de mogelijkheid het woon-werkverkeer via ruimtelijke orderingsmaatregelen terug te dringen. Maar kan in een polycentrisch stadsgewest de mobiliteit teruggedrongen worden, zonder de efficiency van het ruimtelijk systeem aan te tasten? Daarvoor lijken betere alternatieven noodzakelijk.

Vanaf de jaren zestig gaf het toenemend autobezit grote groepen mensen de mogelijkheid wonen en werken los te koppelen. Er ontstond een samenhangend stadsgewest dat aanvankelijk monocentrisch van karakter was. De werkgelegenheid was geconcentreerd in het oude centrum, met daaromheen de woongebieden.

Maar ook het werk ondervond een ruimtelijke uitsortering. Congestie, milieuwetten en ruimtegebrek lieten eerst de ruimtevetende bedrijven als industrie en groothandel uit de stad verdwijnen. In de jaren tachtig volgden de kantoren en dienstverlenende bedrijven. Amsterdamse 'toplocaties' bevinden zich nu niet meer alleen in het Central Business District, maar ook aan de uitvalswegen (Sloterdijk, Zuidoost) en in 'suburban downtowns' (Hoofddorp, Amstelveen).

POLYCENTRISCH

De nieuwe ruimtelijke ordening is meer dan alleen een verplaatsing van economische zwaartepunten. Het polycentrisch stadsgewest heeft zich (overal in de westerse wereld) ontwikkeld vanwege de efficiency die ruimtelijke uitsortering met zich meebrengt. Economische ontwikkeling en het integreren in grotere, ruimtelijk gespecialiseerde, territoriale eenheden gaan hand in hand met een toename van onderlinge relaties over grotere afstanden.

Woon-werkverkeer maakt onderdeel uit van deze ruimtelijke specialisering en is onontkoombaar om afstemming van werken en wonen in een polycentrisch stadsgewest te laten plaatsvinden. Niet langer pendelen werknemers via radiale openbaar vervoer- of autowegen naar de centrale stad, talloze transversale (kris-kras) bewegingen zijn hieraan toegevoegd. Het openbaar vervoer is nog onvoldoende aangepast aan deze polycentrische vorm.

Treinverbindingen zijn nog altijd monocentrisch van aard. Het aanleggen van spoorlijnen tussen allerlei nieuwe woon- en werkgebieden kost veel tijd en geld. De auto is flexibeler en kan direct inspelen op de veranderende ruimtelijke ordening. Hierin ligt het probleem voor de overheid: is het in een steeds polycentrischer wordend stadsgewest mogelijk de mobiliteit terug te dringen zonder de efficiency aan te tasten?

AFSTEMMING

Bedrijven zien vaak weinig in het voorgestelde locatiebeleid, waarbij zij zich zouden moeten vestigen in de buurt van stations. Ook het beleid om nieuwbouwwoningen voortaan bij werkgelegenheidsconcentraties te bouwen zal niet zomaar woon-werkafstanden verkleinen. Op het schaalniveau van het stadsgewest is de afstand tot het werk nauwelijks een reden om te verhuizen. Het feit dat werkgelegenheid steeds meer gespreid is, gecombineerd met het door individuen wisselen van baan, tweeverdienerschap (twee werklocaties) en de beperkingen op de woningmarkt (schaarste, vereiste economische binding) maken structurele ruimtelijke afstemming moeilijk. Bovendien is woon-werkverkeer voor de meeste forensen geen

onoverkomelijk probleem. Goedkoop, veilig en ruim wonen in het groen wegen daar tegen op.

De oplossing lijkt niet gevonden te kunnen worden in het terugdringen van de mobiliteit, maar moet eerder gezocht worden in andere, nieuwe vormen. De auto moet efficiënter worden gebruikt en het privé-karakter ervan moet veranderen. Car-poolen is de meest bij een polycentrisch stadsgewest passende oplossing, maar zal eerst in ons cultuurpatroon moeten worden opgenomen.

SHUTTLEBUS

De shuttlebus kan functioneren als een echte openbaar-vervoervariant. Alleen zij kan in comfort en snelheid concurreren met de auto. Bedrijven kunnen worden gestimuleerd bij shuttlebusprojecten aan te sluiten, of zelf bedrijfsbussen te laten rijden. Daarnaast kan meer gebruik worden gemaakt van moderne communicatietechnieken zoals telematica, waarbij woon-werkverkeer wordt vervangen door computer en faxlijnen. Ook het invoeren van een werkweek met vier dagen van negen uur brengt het aantal woon-werkverplaatsingen sterk terug.

Een toename van het verkeer is onvermijdelijk bij het polycentrisch worden van stadsgewesten. Zolang geen werkelijke alternatieven aanwezig zijn, kan het autoverkeer niet noemenswaardig worden teruggebracht. Wanneer bedrijven en huishoudens al geen voordeel zien in onderlinge nabijheid en ook de overheden niet terug willen naar de lokale economieën uit vervlogen eeuwen, zal het beleid hier realistisch op in moeten spelen.

DIRK JAN DROOGH
Redactie AGORA

Dit artikel is gebaseerd op 'Op overbrugbare afstand? Wonen en werken in een polycentrisch stadsgewest' (D.J.A. Droogh, A. Buys, C. Cortie, 1991). Te verkrijgen door f 25,- over te maken op giro 5032413 t.n.v. Instituut voor Sociale Geografie, Universiteit van Amsterdam, o.v.v. 'Op overbrugbare afstand?'



De aanpassing van treinverbindingen aan het polycentrische woon-werkverkeer zal nog veel tijd en geld kosten. Foto: Max Popma.