

Relatie stad en snelweg nog lang niet filevrij

Ondanks pogingen om de stijgende lijn te beïnvloeden neemt de mobiliteit nog steeds toe. Met name voor de grote steden noodzaakt dit de verbinding tussen de stad en de snelweg onder de loep te nemen. De snelweg houdt niet op bij de gemeentegrens, en ook de auto's die de stad binnen komen moeten ergens blijven. Een ruimtelijke uitdaging van formaat.

RENÉ BIESENBEEK*

De verknoping van stad en snelweg zal ook de komende jaren de gemoederen bezig blijven houden. Het mobiliteitsvraagstuk is nog lang niet van een oplossing voorzien, maar de bijbehorende problemen doen zich al wel voor: congestie op aansluitingswegen en problemen ten aanzien van de kwaliteit van de leefomgeving. Vandaar dat de steden langs de A2-corridor (Maastricht-Amsterdam) de handen ineen hebben geslagen om de situatie gezamenlijk slagvaardig aan te pakken. "De noodzaak tot aanpassing van steden en infrastructuur aan groeiende kwantitatieve behoeften moet benut worden om een 21ste eeuwse kwaliteit te realiseren", ronkt het rapport Stad+Snelweg van de gemeente 's-Hertogenbosch waarin deze gezamenlijke aanpak wordt uiteengezet. Een paar regels verder moet echter ook worden toegegeven dat een integrale aanpak van het thema nog in de kinderschoenen staat. Vandaar een verkenning van de steden langs de A2-corridor: Amsterdam, Utrecht, 's-Hertogenbosch, Eindhoven, Maastricht en Luik.

LUIK

Zoals schijnbaar alle wegen naar Rome leiden is ook Luik een kruispunt van verkeerswegen. Het verkeer van maar liefst zes verkeersaders krijgt de

stad dagelijks te verduren. Een groot gedeelte van het verkeer gebruikt een route door de stad, met alle gevolgen voor de kwaliteit van de leefomgeving van dien. Wie wel eens in Luik is geweest weet welke aanblik de stad vandaag de dag biedt. Om van het grijze karakter af te komen wordt onder meer gewerkt aan de aanleg van een nieuw stuk snelweg, zodat het verkeer vanuit de Ardennen langs de noordkant van de stad geleid kan worden. Dat heeft niet alleen voordelen voor de bewoners, ook de weggebruiker zal deze stap niet zonder enthousiasme bezien. En dat gaat op voor zowel de doorgaande reiziger als de mensen met bestemming Luik. Door de verbeterde spreiding van het verkeer moet het in ieder geval minder druk worden, maar ook een stuk overzichtelijker. Ook hoopt men de belasting van de Maasoever terug te brengen, de rechteroever zal zelfs aan de voetgangers worden teruggegeven.

Hiervoor zijn natuurlijk wel de nodige infrastructurele investeringen nodig. Naast het stukje snelweg moeten een aantal tunnelverbindingen tot stand worden gebracht en zijn andere aanpassingen nodig. Al met al gaat het project zo'n 766

grond ingestampt: "Het wordt letterlijk stilstaan bij Maastricht", weet Stad+Snelweg te melden. Begin jaren tachtig is een begin gemaakt met de besluitvorming rond het ongelijkvloers aan te leggen A2 Traverse Maastricht. Hoewel bedoeld als onderdeel van het lokale ontsluitingsbeleid is men nog niet veel verder gevorderd dan het verrichten van een aantal studies. Inmiddels is men aangeland bij een gecombineerde Tracé/Milieu Effect Rapportage, die pas eind dit jaar in het stadium van overleg, inspraak en besluitvorming uit zal mondden. Los daarvan is er nog geen enkel financieel perspectief op uitvoering, en dat terwijl de verkeersintensiteit in de loop der jaren is toegenomen tot 60.800 motorvoertuigen per etmaal. In 2010 zullen dagelijks 76.800 motorvoertuigen van de A2 gebruik (proberen) te maken.

EINDHOVEN

Ook hier donkere wolken. Door de toegenomen congestie ziet men zich gedwongen de infrastructuur te verdubbelen. De voorkeur



Schetsvoorstel integratie A2 in de VINEX-lokatie Leidsche Rijn. Bron: Gemeente Den Bosch

miljoen gulden kosten. Met behulp van de Waalse Maatschappij voor de Financiering van bijkomende Infrastructuurnetwerken en een aantal private financiers hoopt men de bouw in de loop van het jaar 2000 af te kunnen ronden.

MAASTRICHT

Een stukje verderop doemt Maastricht op. Het eindelijk-thuis gevoel wordt echter meteen de

gaat uit naar de aanleg van een 2x2 rijbanen voor het doorgaand verkeer, en 2x2 rijbanen voor het lokale verkeer. Ook hier weer wordt, net als in Luik, een gedeelte van de aandacht gericht op het segmenteren van vervoersstromen om congestie tegen te gaan.

Opmerkelijk zijn de plannen die gemaakt worden voor deze ingreep. Het is de bedoeling om het landschap als het ware uit het landschap te tillen, en het beeld te laten bepalen door ruime

groenecorridors. Niettegenstaande al dit milieu-denken moet Eindhoven er ook beter van worden: "Een view over de skyline van de stad, een technology-campus en een unieke combinatie van bedrijven en groenontwikkeling vormen hoogtepunten, waardoor het passeren van Eindhoven een belevenis wordt." Echte plannen zijn er echter nog niet, en het is maar afwachten wat er bij de uiteindelijke uitvoering van alle mooie ideeën is overgebleven.

Interessant is ook de VINEX-lokatie Meerhoven, ten westen van de A2. Al in juni 1998 is de eerste paal de grond ingegaan, en tot en met 2005 moeten er jaarlijks een duizend woningen bijkomen. Uiteindelijk moet de wijk uit zeventienduizend woningen bestaan, terwijl er voor bedrijven ook bijna tweehonderd hectare beschikbaar is. De infrastructurale behoeften van deze wijk zullen zoveel mogelijk bij de herziening van de A2 meegenomen worden. Een aanpak die we verderop op het traject nog een keer tegen zullen komen.

'S-HERTOGENBOSCH

Waar het op wilde plannen aankomt staat Eindhoven niet alleen. 's-Hertogenbosch gaat het allemaal nog grootser aanpakken. Onder de noemer *Avenue 2* zit Den Bosch de komende jaren de A2-zone uitgroeien tot een tweede stedelijk knooppunt. Het historische centrum komt steeds meer decentraal in het stedelijk gebied te liggen, en met name voor de daar gevestigde (boven)regionale voorzieningen gaat dat in de toekomst problemen geven. Met de aanpak van een tweede knooppunt zou hiervoor een oplossing gevonden zijn. Het project moet in de komende 25 jaar leiden tot woon- en werkvoorzieningen voor honderdvijftigduizend inwoners en honderdduizend arbeidsplaatsen, in combinatie met verdere ontwikkeling van landschappelijke en ecologische kwaliteiten. Dit hoopt men onder meer te bereiken door een selectief vestigingsbeleid voor bedrijven te voeren en verbetering van de waterbuffermogelijkheden om het risico van overstromingen te minimaliseren.

Ondanks deze goede bedoelingen zou een tweede stedelijk knooppunt natuurlijk wel grote gevolgen hebben voor de verkeersstromen en de verkeersintensiteit in andere gedeelten van het gebied. Het hele regionale en stedelijke verkeers- en vervoersnet zal opnieuw moeten worden gedefinieerd.

Echt vaart loopt het echter nog niet: de ontwerp-structuurvisie valt pas na de winter te verwachten, en dan is er nog een lange planologische weg te gaan voordat aan realisatie van dit kolossale project begonnen kan worden.

UTRECHT

Direct ten westen van Utrecht komen de transportassen Amsterdam-Rijnkanaal en de A2 samen. Ongeveer op dezelfde plek is men druk doende met alweer een VINEX-lokatie: Leidsche Rijn. Ook hier weer opmerkelijke plannen. Waar grote verkeersaders normaal gesproken



Het gebied waar Den Bosch een tweede stedelijk knooppunt wil gaan realiseren. Bron: Gemeente Den Bosch

worden gezien als belemmering van de ambities van groeikernen, wil men de situatie hier ombuigen naar een voordeel. De A2 moet niet langs Leidsche Rijn lopen, maar er doorheen. Hiervoor moet de A2 een stukje worden verschoven. Gekozen is voor een 'open-dicht'-constructie, waarbij gedeeltes van de weg worden overkapt (ongeveer een kilometer), terwijl de weg langs twaalfhonderd meter wordt voorzien van geluidsschermen. Doordat de weg iets verdiept wordt aangelegd kan het dagelijks leven gewoon doorgaan, terwijl iets verderop de auto's voorbij razen. Veel compacter kan je een stad niet bouwen.

Het is voornamelijk niet de bedoeling om bovenop de A2 te bouwen, maar wel zo vlak mogelijk erlangs. De strook van circa negentig meter overdekte snelweg moet worden ingericht als binnenstedelijke ruimte, waar plaats is voor groen- en sportvoorzieningen, een marktplein en HOV-verbindingen.

De financiën voor deze aanpak zijn al rond, de eerste echte uitwerkingen staan inmiddels op papier. Realisatie van het project is echter pas in 2005 te verwachten.

AMSTERDAM

In de hoofdstad heeft men de ontwikkelingen ook bijgehouden, en hier ziet men de toekomst van de versleuteling van weg en stad vooral in het opwerpen van kantoorpanden. Via de A10 is de Zuidas direct aangetakt op het rijkswegennet (A2 en A9). De Zuidas moet de komende twintig uitgroeien tot een lokatie van Europese schaal en kwaliteit. De nabijgelegen luchthaven moet hier als trekker gaan dienen. Als de infrastructuur van trein en A10 zijn overkapt wordt de ruimte voor kantoorpanden verdubbeld. Dat is dan ook meteen de eerste keer dat de lokale politiek actief op de ontwikkelingen inspeelt: "De huidige bebouwing van de Zuidas is niet gebaseerd op een groter ste-

denbouwkundig plan en is vooral tot stand gekomen door incidentele bouw van grootschalige kantoorcomplexen". Het kan ook een keer meezitten...

In het Masterplan Zuidas zijn drie hoofdlijnen aangegeven: concentratie van kantoren rondom station Zuid-WTC (wat uit moet groeien tot het vijfde station van Nederland), woningen tussen de Zuidas en de rest van de stad, en concentratie van voorzieningen aansluitend op het station langs het Beatrixpark. Over aandacht heeft men tot nu toe niet te klagen: binnenkort opent ABN-AMRO haar hoofdkantoor op de Zuidas, en de verwachting is dat er veel van dit soort bedrijven zullen volgen. Toch legt de gemeente nadruk op het belang van functiemenging, maar realisatie van woningen in het gebied wordt toch nog een beetje angstig bekeken met het oog op de dichtbijgelegen wegen.

Afwachten is voorlopig het devies. Een eventueel vertrek van Schiphol zou de huidige plannen tot het ronde archief verdoemen, maar aan de andere kant toch ook weer tal van aantrekkelijke alternatieven blootleggen.

Aandacht voor de verknoping van stad en snelweg schijnt voorlopig vooral in de richting van uitbreiden en verbreden te wijzen in het denken van veel beleidsmakers. Aandacht voor het achterliggende probleem, de vervoersstromen en waar die voor veroorzaakt worden, is er in het rapport slechts marginaal. Dat is jammer, want uitdijende vervoersstromen kunnen niet tot in de eeuwigheid met meer asfalt verwelkomt worden. In ieder geval leven er vele creatieve oplossingen, waarvan de haalbaarheid zo hier en daar niet te hoog ingeschat moet worden. Duidelijk is wel dat een ritje Luik-Amsterdam er over twintig jaar heel anders uit gaat zien.

*redactie AGORA