

9-06-22

De auto verliest én wint terrein

Friso de Zeeuw

In stadscentra en hoogstedelijke gebieden wordt de auto steeds verder teruggedrongen. Dat is een internationale tendens. Lopen, fietsen en openbaar vervoer krijgen voorrang. Het vergoot de kwaliteit van de stedelijke openbare ruimte. Maar in het landelijk gebied en suburbane gebieden zal de auto dominant blijven.

De parkeernorm bij nieuwe, binnenstedelijke woonvoorzieningen daalt fors. In plaats van de traditionele parkeernormen gaat het om een veel breder 'mobiliteitsconcept'. Vormen van deelmobiliteit rukken op, al blijft de feitelijke omvang daarvan bescheiden. Na de grote steden zet deze tendens zich door in middelgrote steden.

De voordelen van deze transformaties zijn evident: optimalisering van ruimtegebruik, aantrekkelijker verblijfsgebieden, meer woonruimte in de stad, meer draagvlak voor voorzieningen. Overdrijving kan de positieve effecten in hun tegendeel doen omslaan: verstening van de stad, 'hoogbouw overal' en parkeernormen (richting nul) die riskant laag zijn.

In het landelijk gebied daartegen neemt de afhankelijkheid van de auto verder toe. Voor steeds meer mensen is autobezit een 'bittere noodzaak'. Dat blijkt uit onderzoek van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM). Ook deze ontwikkeling zal zich verder doorzetten: volwaardig openbaar vervoer stelde hier al weinig voor en zal uit kostenoverwegingen nog verder inkrimpen. En ondanks sommige succesvolle pogingen om de buurtsuper voor het dorp te behouden, stopt de verschraving van het voorzieningenniveau niet.

In het landelijk gebied en suburbane woonwijken zal de auto dominant blijven

Ook in suburbane woonwijken zal de auto dominant blijven, zo valt uit het informatieve KiM-onderzoek af te leiden. De huishoudenssamenstelling speelt hier een rol. Het huis fungeert als uitvalsbasis om naar het werk, de winkels, vermaak en sport te gaan. Dat gaat alle windrichtingen uit. Dan kun je bijna niet zonder auto. Alles wijst erop dat dit zo zal blijven.

In dit kleine land hebben we dus te doen met structureel verschillende perspectieven op mobiliteit. Per saldo nemen autobezit en autogebruik nog steeds toe, zij het in een lager tempo dan voorheen. Ik heb het idee dat in de planningswereld deze asymmetrische ontwikkeling onvoldoende aandacht krijgt en vraag mij af of 'het beleid' er voldoende op inspeelt. Dat is wel noodzakelijk omdat de twee mobiliteitswerelden op elkaar botsen, in ieder geval aan de rand van het hoogstedelijk gebied. Excellente P+R-voorzieningen zijn bijvoorbeeld noodzakelijk.

Ander voorbeeld: kunnen we met hoogfrequente busverbindingen (Bus Rapid Transit) snel, flexibel en betaalbaar aansluiten op de reisbehoeften in nieuwe (suburbane) woonwijken?

Intussen blijft de ontwerperselite – onlangs nog bij monde van rijksbouwmeester Francesco Veenstra in NRC – zich afzetten tegen suburbane (Vinx-)woonwijken en de binnenstedelijke verdichting verheerlijken. Aan deze dogmatische lieden hebben we niets in dit discours.