

Brabantse stadsdynamiek - de virtueuze cirkel van groeiende en bloeiende steden met steeds minder auto's

Manus Barten

Studio Bereikbaar¹

Ron Bos

Gemeente 's Hertogenbosch²

Rob Temme

Gemeente Tilburg³

Themanummer CVS 2018

Uitgebreide samenvatting op basis van een CVS-artikel. Het volledige artikel staat op:

<http://www.cvs-congres.nl>

¹ Studio Bereikbaar E: manus.barten@studiobereikbaar.nl

² Gemeente 's hertogenbosch, E: r.bos@s-hertogenbos.nl

³ Gemeente Tilburg, E: rob.temme@tilburg.nl

1. Inleiding

1.1 Aanleiding: De stad groeit weer

De steden groeien en bloeien. Na jaren van stagnatie is de woningmarkt is weer flink op stoom. Steeds minder op uitleglocaties en steeds meer verdichten in de stad. Belangrijke vraag daarbij is: kan onze infrastructuur de bouwopgave aan? Wat begon met deze degelijke maar traditionele vraagstelling kreeg een verrassende wending toen we in plaats van 'vooruit denken' eens 'terug keken' en vooral ook de huidige stad in kaart brachten. Dit bracht inzichten die we niet op ons 'default'-netvlies hadden staan in de middelgrote (Brabantse) steden.

1.2 Methode: data-analyse en reflectie

De basis voor deze paper ligt in de studie 'actualisatie bereikbaarheidsstrategie' die door Studio Bereikbaar is uitgevoerd voor de gemeente 's-Hertogenbosch (Barten). Hierin is de mobiliteit in de stad beeld gebracht met:

Historische tellingen 1980 tot nu (gemeente 's-Hertogenbosch en Rijkswaterstaat/NDW).

Vervoerswijzekeuze en afstand met het OViN (en naamvoorgangers) van 2006-2016.

Space Syntax netwerk analyses.

Reistijden en vertragingen voor alle vervoerswijzen (FCD van Inrix en TomTom, data Fietstelweek, logging lijnbussen, OV reisplanners, VRI gegevens 's-Hertogenbosch.

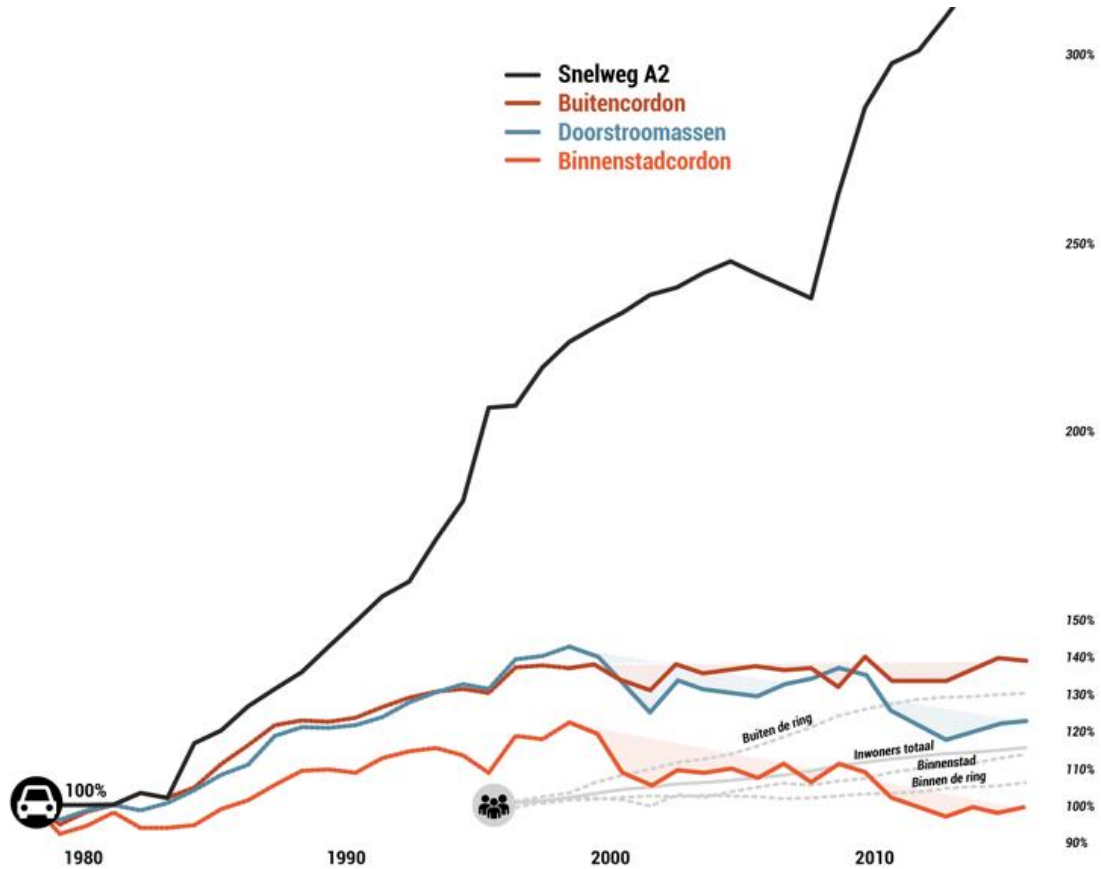
Verkeersmodel Brabant (geactualiseerd voor ontwikkelingen 's-Hertogenbosch tot 2030).

Stedenbouwkundige analyses (ontwerpend onderzoek).

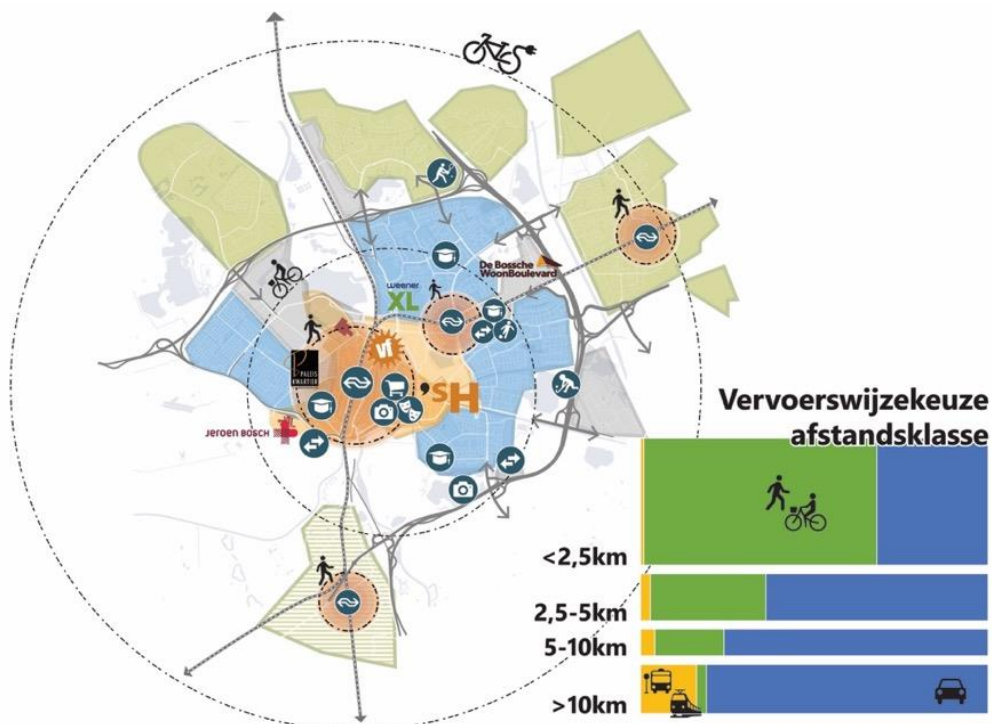
Analyse 1. en 2. zijn ook uitgevoerd in Breda. In deze samenvatting beperken we ons tot deze twee analyses. De paragraaf reflectie is gebaseerd op het totaal aan resultaten aangevuld met een kleine literatuurstudie naar de bredere ontwikkeling van de stad en stedelijke mobiliteit.

Resultaten: Mobiliteitsgedrag in beeld gebracht

Op basis van historische tellingen is in en rond 's-Hertogenbosch de ontwikkeling van het autoverkeer in beeld gebracht vanaf 1980 (index 100) tot nu (figuur 1). Binnen en buiten de stad verschilt het beeld flink. Op de A2 rijden nu meer dan drie keer (330%) zoveel auto's als in 1980 en is sprake van een vrijwel ononderbroken groei tot en met nu. In 's-Hertogenbosch is er een gematigde groei tot ongeveer 2000 en daarna is er een stabilisatie. Op het binnencordon (een ruime cirkel rond de binnenstad) is de huidige situatie weer praktisch gelijk aan die in 1980. Ondertussen stijgt het aantal inwoners en arbeidsplaatsen in het gebied gestaag. In de stad blijkt groei van de automobilititeit zeker geen gegeven; het aantal inwoners en arbeidsplaatsen stijgt terwijl de totale automobilititeit afneemt. Er is niet alleen een verschil tussen 'stad en 'snelweg'. Er is ook een groot verschil tussen mobiliteitsgedrag van bewoners van de 'grote binnenstad' en de wijken 'buiten de snelwegen' (figuur 2). De groene 'woonsatellieten' in het noorden zijn erg vergelijkbaar in reistijden, bereikbaarheid en vervoersmiddelkeuze. Autobereikbaarheid is en zal hier altijd een belangrijk onderdeel van het verplaatsingsgedrag zijn. Het gele gebied is de binnenstad, Spoorzone en de randen van de binnenstad, waar een veelheid aan voorzieningen binnen enkele kilometers ligt. Hier groeit en bloeit de stad volop. Er wordt veel en steeds meer gelopen, gefietst en gebruik gemaakt de trein. Dit is de "stedelijke mix". Centraal in dit gebied ligt het centraal station dat fungeert als een soort 'wormhole' naar andere stedelijke mix-gebieden in het stedelijk netwerk. Die gebieden liggen qua reistijd soms 'dichter bij' dan de woonsatellieten van de eigen stad . De blauwe gebieden zijn 'oude woongebieden' binnen een cirkel van 4 kilometer en ook die kenmerken zich door een relatief hoog gebruik van trein, lopen en fietsen.



Figuur 1: Geïndexeerde trendlijn van autoverplaatsingen in 's-Hertogenbosch op basis van tellingen.



Figuur 2: Mobiliteitsmilieus en verplaatsingen in 's-Hertogenbosch (CBS, OViN)

Reflectie: wat is er aan de hand in onze Brabantse steden

Op basis van de studie zijn we –in het kader van het CVS 2018- gaan reflecteren: wat is er aan de hand? We hanteren een sociaal-ruimtelijke en een ruimtelijk-verkeerskundige invalshoek:

Sociaal-ruimtelijke reflectie: kloof tussen stad en non-stad groeit. In Nederland neemt het verschil tussen stedelijk en niet-stedelijk toe. Het afgelopen decennium heeft de groei van Nederland vooral in de stad plaatsgevonden en de prognose is dat dit voorlopig zo blijft (PBL/CBS 2016). De verschillen tussen stad en niet-stad beperken zich niet tot groeitempo. Ook opleidingsniveau, leeftijdsopbouw, politieke voorkeur, inkomensniveau en economische ontwikkeling verschillen tussen stad en niet-stad en het verschil neemt toe (Obbink 2018). De relaties tussen de steden worden ook belangrijker. De Brabantse steden ontwikkelen zich als samenhangend stedelijk netwerk (Tordoir 2017). Met name de jonge en hoogopgeleide bevolking reist gemakkelijk over grotere afstanden maar blijft daarbij in de stedelijke omgeving. 'Treinfiets' is de modaliteit die past bij verplaatsen in stedelijk gebied van een jonge hoogopgeleide stedelijke populatie. De fiets is het ideale vervoermiddel binnen de stad. De trein is dat tussen de steden (Verkade 2017, in interview met Roland Kager). Fiets en trein passen ook goed bij de levensstijl van deze groep; gezond, zonder vaste kosten en duurzaam.

Verkeers-ruimtelijke kundige reflectie: twee bereikbaarheidsmechanismen. Kijkend naar de relatie tussen ruimte en verkeer zien we twee 'parallele bereikbaarheidsdynamieken'; de virtueuze en vicieuze cirkel (Wikipedia 2018).

De mobiliteit van de levende stad; de virtueuze cirkel. De historische binnenstad geeft 's-Hertogenbosch haar basis voor stedelijke dynamiek. In dit gebied is steeds meer sprake van een grote variëteit en diversiteit van functies; wonen, verblijven, werken, nieuwe creatieve initiatieven. Het succes van dit stedelijk model versterkt zichzelf: meer mensen vergroten het draagvlak voor nog meer en specialistischere functies. Dat vergroot de aantrekkelijkheid en levendigheid en trekt nog meer mensen aan. Deze versterkende loop is de kern van stedelijke ontwikkeling. Onze hypothese is dan ook dat 's-Hertogenbosch zich steeds meer ontwikkelt tot de levende stad van Jane Jacobs (Jacobs 1970). Het stedelijk gebied krijgt meer metropolitane kenmerken met een bijbehorende mobiliteit zoals fietsen, lopen en deelmobiliteitsdiensten. Dit verklaart waarom de stad in alle opzichten kan groeien zonder dat de automobilititeit toeneemt.



Figuur 3: De virtueuze en viciuze cirkel van mobiliteit

De mobiliteit van de buitenstad; de viciuze cirkel.

Daar staat een viciuze cirkel tegenover die juist in de een soort 'bereikbaarheidsparadox' in zich heeft. Vanaf eind jaren 80 is een sterke focus gelegd op uitbreiding van woonwijken om de snelwegen heen. Deze woongebieden liggen verder van de stad en van de stations af en kennen een sterke focus op autobereikbaarheid. Hierdoor ontstaat een viciuze cirkel van bouwen buiten

de stad en daarmee functiescheiding houdt in dat met iedere nieuwe woning de nabijheid van werken en stadsfuncties afnemen, terwijl de auto-afhankelijkheid en daarmee autogebruik toeneemt. Om de inwoners in staat te blijven stellen hun bestemmingen te bereiken, moet de autobereikbaarheid in dit model heel goed zijn terwijl het toenemende autogebruik die juist aantast. Er is hiermee sprake van een negatieve feedbackloop die alleen doorbroken kan worden door meer asfalt aan te blijven bieden om die autobereikbaarheid op pijl te kunnen houden.

Handelingsperspectief: werken aan stedelijke mobiliteit

Stedelijke mobiliteit is wezenlijk anders dan mobiliteit buiten de stad. De verschillen tussen 'in de stad' en 'buiten de stad' groeien in alle opzichten. Uitgaan van een gemiddelde doet aan beide geen recht. In de stad moet het faciliteren van stedelijke interactie en de bijbehorende interne mobiliteit moet de grootste prioriteit hebben. Lopen, fietsen en deelmobiliteitsdiensten zijn de bijbehorende 'eerste vervoerswijze'. Compact, fijnmazig en aantrekkelijk zijn de bijbehorende eisen. Dit vraagt ook dat de verkeersdiscipline zich meer richt op stedelijke variabelen als nabijheid, dichtheid, functie(menging). Dat vraagt diepgang en - samen met de stedenbouwkundige collega's - meer gezamenlijke taal om de stad op dit niveau te begrijpen. We zijn ook kritisch over de huidige verkeerskundige tooling. Onze overtuiging is dat de traditionele verkeersmodellen principieel missen waarover stedelijke mobiliteit gaat; de interne dynamiek van de stad mogelijk maken. De planningsmodellen komen uit de tijd waarin stadsontwikkeling ging over functiescheiding en grote verkeersdoorbraken. Voor 's-Hertogenbosch en Breda hebben we het huidig functioneren en de historische ontwikkeling van de stad als uitgangspunt genomen, en verschillende databronnen ingezet om dit in beeld te brengen. Die benadering in onze ogen het beste beschikbare middel om stadsdynamiek in beeld te brengen. Voor de toekomst zien we een grote behoefte aan instrumenten die helpen de stedelijke dynamiek en mobiliteit te begrijpen, zodat die instrumenten ook echt gaan helpen om te stad te versterken.

Referenties

Manus Barten (2018). Actualisatie Bereikbaarheidsstrategie 's-Hertogenbosch. Studio Bereikbaar.

CBS (2016). Regionale-bevolkings-en-huishoudensprognose 2016-2040. Den Haag/Heerlen: CBS.

Gemeente 's Hertogenbosch (2017) Omnibus enquête 2017. Gemeente 's-Hertogenbosch.

Jane Jacobs (1970) The economy of cities. Random House

Hanne Obbink (2018) De verkiezingsuitslag legt de kloven bloot tussen hoogopgeleide gemeenten en de rest. Dagblad Trouw van 23 maart 2018.

Pieter Tordoir. Netwerken in Brabant, provincie Noord-Brabant, 2017

Verkade (2017). Maak kennis met de belangrijkste reiziger die nog geen naam had: de treinfietser.

De Correspondent van 12 augustus 2017.

Wikipedia (2018). Virtuous circle and vicious circle.
https://en.wikipedia.org/wiki/Virtuous_circle_and_vicious_circle