

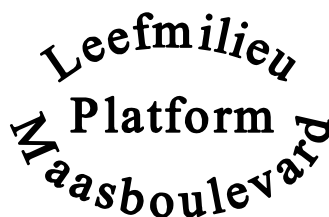
Tijd voor een ander verkeersbeleid

De Maasboulevard als speerpunt van een ander verkeersbeleid in Rotterdam

door

Dr. J.C. van Aart

Het PLM heeft zowel bij de deelraad Kralingen-Crooswijk als de gemeente Rotterdam herhaaldelijk aangedrongen op passende maatregelen tegen de aantasting van de recreatieve functie van en de groeiende verkeersintensiteit op de Maasboulevard. In juni 1998 verscheen het rapport *Leefmilieu op en rond de Maasboulevard te Rotterdam*. In juni en juli 1998 is dat rapport naar verschillende gemeentelijke diensten en naar de verantwoordelijke politici in de gemeente en deelgemeente gestuurd. Sedert 1998 hebben zich ontwikkelingen voorgedaan die een nieuwe versie noodzakelijk maken. Ook dit rapport, *Tijd voor een ander verkeersbeleid*, doet een beroep op de verantwoordelijke instanties om de vervuiling door de verkeersstromen en daarmee de gezondheidsrisico's voor de bewoners terug te dringen.



Bijlage: Berekening geluidbelasting Maasboulevard

© Rotterdam, bijgewerkt juni 2003 (december 1999)

Dit rapport is mede tot stand gekomen door de technische adviezen en onverdroten speurzin van André Rief naar artikelen, rapporten en andere bronnen.

Het PLM is aangesloten bij het Rotterdams Milieucentrum, de Zuid-Hollandse Milieufederatie en de Bewonersvereniging Kralingen.

Contactpersonen:

Dr. J.C. van Aart, Tel. 0591-623978, E-mail: j.aart@hccnet.nl

A. Rief, Ing, Tel. (010) 452 28 64, Fax: (010) 452 28 64, E-mail: a.rief@hccnet.nl

Op de Website <http://home.hccnet.nl/j.aart> vindt u een overzicht van de tot nu verschenen rapporten van het PLM.

Tijd voor een ander verkeersbeleid	1
Als het tij verloopt	5
1.1 Roepen in het luchtledige?	5
1.2 Rotterdam heeft ademnood	6
1.3 Op weg naar een verkeersinfarct	7
1.4 Pijlers van een integraal verkeersbeleid	8
1.4.1 <i>Veel woorden, weinig daden.....</i>	<i>8</i>
1.4.2 <i>Gebied Struisenburg slachtoffer van een eenzijdig mobiliteitsbeleid</i> <i>10</i>	
1.4.3 <i>De zegeningen van het autoverkeer.....</i>	<i>11</i>
1.4.4 <i>De waarde van het openbaar vervoer</i>	<i>11</i>
1.4.5 <i>Parkeerbeleid en leefmilieu.....</i>	<i>11</i>
1.4.6 <i>De auto is de maat voor de openbare ruimte</i>	<i>12</i>
1.5 De economisch-sociale schade in Struisenburg.....	14
1.5.1 <i>De auto-maat</i>	<i>15</i>
1.5.2 <i>Boulevard of verkeersriool?</i>	<i>15</i>
1.5.3 <i>Tunnelvisie.....</i>	<i>16</i>
1.6 Boulevard of Verkeersriool?	17
1.6.1 <i>Effecten huidige verkeersbeleid.....</i>	<i>17</i>
1.6.1.1 <i>Milieubelasting van de verschillende vervoersmodaliteiten</i>	<i>18</i>
1.6.2 <i>Van verkeersriool naar racebaan.....</i>	<i>18</i>
1.6.3 <i>Rijnspoorkade.....</i>	<i>19</i>
1.7 De Maasboulevard als speerpunt van een integraal verkeersbeleid.....	20
1.7.1 <i>Werkgroep mobiliteit</i>	<i>20</i>
1.8 Parkeerbeleid	22
1.8.1 <i>Bezwaren middenstand.....</i>	<i>22</i>
1.9 Tijd voor een nieuw parkeerbeleid.....	24
1.10 De infrastructuur in de stad meer afstemmen op de fiets	25
1.11 Op de fiets op straat	26
1.11.1 <i>Experimenten met de fiets.....</i>	<i>28</i>
1.11.1.1 <i>In een rek aan bus of tram.....</i>	<i>28</i>
1.11.1.2 <i>De OV-fiets.....</i>	<i>29</i>
1.11.2 <i>Maatregelen op middellange termijn</i>	<i>33</i>
1.11.3 <i>Maatregelen op langere termijn</i>	<i>36</i>
1.12 Voorlopig inrichtingsplan Maasboulevard.....	38
1.12.1 <i>Probleemanalyse</i>	<i>39</i>
1.12.2 <i>Het perspectief.....</i>	<i>40</i>
1.12.3 <i>Onvermogen of onwil?</i>	<i>42</i>
1.13 Knelpunten van de politiek-bestuurlijke cultuur in een gemeente.....	42
1.13.1 <i>Blauwdruk Maasboulevard</i>	<i>43</i>
Conclusies en aanbevelingen	46

1.14	<i>Naar een duurzame oplossing.....</i>	46
1.15	<i>Het woord is aan de politiek.....</i>	46
1.16	<i>Meer van hetzelfde.....</i>	46
1.17	<i>Waterbedeffect.....</i>	47
1.17.1	<i>Wat is nodig? Durf.....</i>	48

Als het tij verloopt . . .

Bekend is al lang dat bewoners, fietsers en wandelaars op en rond invalswegen als de Maasboulevard tot zelfs ver in de straten daar omheen een verhoogd gezondheidsrisico lopen. Op en langs die wegen komen de geluidbelasting en de concentraties schadelijke stoffen boven de als veilig beschouwde normen. Hoewel de (deel)gemeente door een rapport *Leefmilieu op en rond de Maasboulevard* in juni 1998 opmerkelijk is gemaakt op de te hoge milieubelasting, presenteert zij op 6 januari 1999 aan de bewoners een plan om de noordelijke rijbaan van de Maasboulevard een meter of vijf naar de woningen op te schuiven. Het is haast overbodig te zeggen dat de bewoners daar afwijzend op reageerden. Op aandringen van onder andere het *Platform Leefmilieu Maasboulevard* laat de (deel)gemeente het bureau DGMR, Raadgevende ingenieurs, in opdracht van de dienst Gemeentewerken Rotterdam, Werf Kralingen-Crooswijk, de geluidbelasting op de Maasboulevard berekenen. Dat bureau schrijft in zijn *Rapport L.99.1015.B Akoestisch onderzoek wegverkeer ten behoeve van reconstructie Maasboulevard te Rotterdam* (8 maart 1999) dat op een zestal punten langs de Maasboulevard de huidige geluidbelasting al boven de in 1989 toegestane waarde is. Het betreft de woningen aan de Oostmaaslaan 235-261, Oostmaaslaan 77-91 en de flat 'Maasresidentie' aan de Maasboulevard 500-762. De toename van de geluidbelasting als gevolg van de verlegging van de weg is dan nog niet meegerekend¹. De (deel)gemeente trekt mede op grond van die uitkomsten het ontwerp in en voert een nieuw plan uit dat voornamelijk gericht is op herstel van achterstallig onderhoud. Een verslechtering van de situatie is daarmee voorkomen, maar van de noodzakelijke verbetering van het leefmilieu is nog altijd geen sprake. Dat stelt de bewoners niet gerust. Hun bezorgdheid neemt nog toe als:

- wetenschappelijk onderzoek uitwijst dat de schadelijke effecten door gemotoriseerd verkeer groter blijken dan verondersteld,
- de gehanteerde rekenmodellen die de milieubelasting in kaart brengen, een te rooskleurig beeld van de werkelijke situatie geven.

1.1 Roepen in het luchtledige?

Het herhaalde beroep van onder andere het Platform Leefmilieu & Mobiliteit op de politiek om de vervuiling door de verkeersstromen terug te dringen heeft weinig opgeleverd. De reactie van de politiek beperkt zich nog te veel tot het (laten) produceren van rapporten, nota's, studies, discussiestukken en hoe die bundels papier verder mogen heten. Voor hen die dag en nacht aan de nog steeds hoger wordende milieubelasting langs doorgaande wegen zoals de Maasboulevard in Rotterdam zijn bloot gesteld, is dat een teleurstellende ervaring. Verenigingen van eigenaren van woningcomplexen langs de Maasboulevard, de Buizenwerf, de Oostmaaslaan en 's Landswerf, de directie en Raad van Bestuur van het Havenziekenhuis, de bewonersvereniging Kralingen (BVK) en de Werkgroep Struisenburg hebben bij de deelraad Kralingen-Crooswijk al van die ongerustheid blijk gegeven. Het Platform Leefmilieu & Mobiliteit heeft zowel bij de deelraad Kralingen-Crooswijk als de gemeente Rotterdam herhaaldelijk aangedrongen op passende maatregelen tegen de aantasting van de recreatieve functie van en de

¹ *Rapport L.99.1015.B Akoestisch onderzoek wegverkeer ten behoeve van reconstructie Maasboulevard te Rotterdam* (8 maart 1999), blz. 19.

groeïende verkeersintensiteit op de Maasboulevard. Het Platform Leefmilieu & Mobiliteit heeft de indruk dat de gezondheidsrisico's worden onderschat. Dat gebeurt bijvoorbeeld door de computerprogramma's waarmee de milieubelasting wordt berekend en mogelijk door onbekendheid van de verantwoordelijke politici met de betrekkelijke waarde van de uitkomsten en de schadelijke effecten van de luchtvervuiling en de geluidbelasting².

Dit rapport analyseert eerst de verkeersintensiteit en de gevolgen daarvan voor het leefmilieu. Dan volgt een overzicht van maatregelen die in gang zijn gezet of in rapporten en studies zijn vermeld om de automobiliteit in en rond de stad terug te dringen en de gezondheidsrisico's voor bewoners te verminderen.

1.2 Rotterdam heeft ademnood

Dat in en om Rotterdam de wegen meer en meer gaan lijden aan verstopping is niet zo'n gewaagde voorspelling. Nu al is de gemiddelde snelheid van een auto om Rotterdam in of uit te komen op sommige momenten van de dag zo'n 8 kilometer per uur. Dat aantal momenten zal eerder toe- dan afnemen.

Als gevolg van de ruimtelijke en economische ontwikkelingen in en rond Rotterdam neemt het personen- en goederenvervoer toe. Het huidige wegennet rond Rotterdam kan deze groei niet opvangen. Hetzelfde geldt voor de stad. De vernieuwing in de architectuur in Rotterdam houdt geen gelijke tred met de groeiende mobiliteit in Rotterdam. Tussen de kolossen in het nieuwe stadshart wurmt zich het verkeer door straten die niet berekend zijn op de nog steeds toenemende verkeersdruk. Dat die druk verder zal toenemen is af te lezen aan enkele ontwikkelingen. Het aantal kilometers snelweg is sinds 1970 meer dan verdubbeld (van 900 naar 2.200 km). Maar toch blijven de wegen in en buiten de steden overvol, bijvoorbeeld omdat het aantal auto's in diezelfde periode toenam van 2,4 tot 5,6 miljoen. Het nationaal wagenpark blijft maar groeien. Cijfers van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) wijzen uit dat er ieder jaar in ons land zo'n 300.000 auto's bijkomen. In totaal telt Nederland bijna 8 miljoen motorvoertuigen. Dat komt neer op een halve auto per landgenoot. Personenauto's (6,5 miljoen) vormen de overgrote meerderheid³.

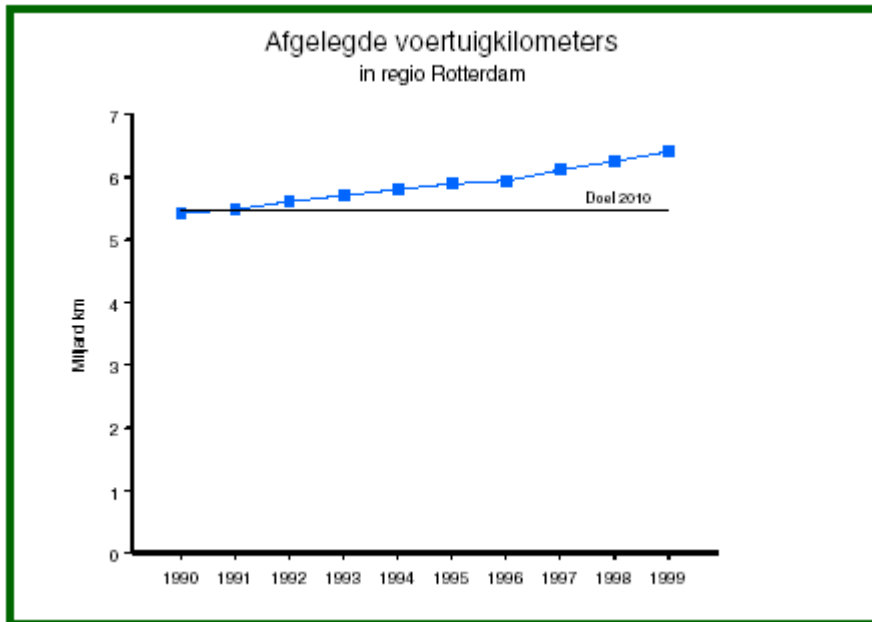
In de periode 1986-1996 is de automobiliteit 25% gestegen en het wegvervoer met 53%. Op de snelwegen en op het secundaire wegennet werd in 1998 vijftig procent meer gereden dan vijftien jaar geleden (Bron: CBS). Het woon-werkverkeer is in het midden van de jaren negentig goed voor 23 procent van de reizigerskilometers, het sociaal verkeer voor 22 procent en het recreatieve voor 18 procent, terwijl 37 procent niet in één van deze drie categorieën valt onder te brengen. In 1998 zijn er in Nederland 530 duizend nieuwe auto's aangeschaft, tien procent meer dan vorig jaar. In 1999 zijn er zo'n 590 duizend bijgekomen. Het RIVM⁴ stelt de toename van het autopersonenverkeer tussen 1986 en 2010 op circa 65%. Voor de periode 1995-2020 verwacht het RIVM een toename van 50%. Het vrachtwagengebruik neemt afhankelijk van het economische scenario in die periode met 115% tot 160% toe. De toename in de periode 1986-2010 zal naar verwachting 110%-130% zijn. Doelstellingen voor beperking van het autoverkeer werden nooit gerealiseerd en in

² Zie het rapport *Leefmilieu op en rond autowegen. Een netwerk van verkeersriolen in Rotterdam* (leefmil.zip) op website <http://home.hccnet.nl/j.aart>.

³ *De Telegraaf*, donderdag 4 oktober 2001.

⁴ RIVM rapport 408129014 *Verkeer en vervoer in de Nationale Milieuverkenning* 5, december 2000.

het nieuwe Nationaal verkeers- en vervoersplan (NVVP) is geen expliciet mobiliteitsdoel meer opgenomen. De sinds 1985 geboekte efficiencywinst van 15% á 20% is tenietgedaan door groei in vermogen en gewicht van het personenautopark.



Toelichting Weergegeven is het totaal aantal afgelegde voertuigkilometers in de regio. De gegevens over 1986 en 1993 zijn gebaseerd op de regionale verkeersmilieukaart (RVMK). Het aantal kilometers van de overige jaren zijn geschat op basis van de ontwikkeling van het verkeer op het hoofdwegennet in Zuid-Holland.

Conclusie In 1999 zijn er 6,4 miljard voertuigkilometers afgelegd in het Rijnmondgebied. In 1986 waren dat er 4,8 miljard. De groei is in 1999 opgelopen tot 34,5% ten opzichte van 1986.

1.3 Op weg naar een verkeersinfarct

Het kopen en bestellen via internet zorgt de komende jaren voor een vervoershausse op de Nederlandse wegen. Tot 2005 zullen er maar liefst 17 procent meer (vracht)ritten nodig zijn om de via internet bestelde goederen bij de huishoudens en bedrijven af te leveren. Die cijfers komen van Transport en Logistiek Nederland (TLN), de grootste werkgeversorganisatie in het beroepsgoederenvervoer. De files op de Nederlandse wegen zullen langer en frequenter worden. Stadscentra raken verder geblokkeerd. De organisatie verwacht dat in 2005 het binnenlandse vrachtverkeer op 526 miljoen ton ligt. Daarvan wordt 3,5 miljoen ton via internethandel gegenereerd. De groei in het aantal ritten als gevolg van de internetverkoop in de Business-to-Consumermarkt (B2C) komt vooral voort uit een andere vervoerswijze. De producten die via internet zijn gekocht, worden vaker met een bestelwagen of kleine bus afgeleverd en minder vaak met een grote vrachtwagen. Via allerlei berekeningen over aantallen zendingen per wagen, komt TLN dan tot 3,12 miljoen extra ritten, ofwel een groei van 8 procent. De extra vervoersbehoefte (in ritten) in het segment Business-to-Business (B2B) ontstaat op vergelijkbare wijze als in de B2C-handel. Door de opkomst van de virtuele marktplaatsen zal een veel groter deel van de zakelijke transacties rechtstreeks tussen partijen tot stand komen. De rol van de groothandel

neemt af. Hierdoor komen orders steeds meer ad hoc tot stand en worden deze steeds minder voor eindaflevering gebundeld. Ook wordt bij meer partijen besteld, bovendien vaker en in kleinere volumes. Als met al mondt dit volgens TLN uit in 9 procent meer ritten.

Het groeiende autoverkeer slaat neer in dagelijks weerkerende files, luchtvervuiling, geluidsoverlast en kosten en werkt als een barrière tussen wijken⁵. Het bouwen van wegen of verbreden ervan biedt voor de toekomst geen voldoende oplossing. Want de ervaring heeft geleerd dat meer capaciteit van wegen leidt tot groei van het autoverkeer en daarmee van de verkeersopstoppingen. Het lijkt de hoogste tijd om voor het personen- en goederenvervoer andere wegen te vinden dan de weg.

Rotterdam heeft al miljoenen geïnvesteerd om de Maasoevers aantrekkelijk te maken. Het wordt tijd dat de inspanningen om de leefbaarheid van de stad te verbeteren door het terugdringen van het niet-noodzakelijke gemotoriseerd verkeer worden vergroot. De overlast van het autoverkeer verslechtert de leefomgeving van bewoners en bezoekers. Het is de vraag of de samenleving die prijs moet en wil betalen. Zeker waar het in vele gevallen ook anders kan. Het woon-werkverkeer krijgt traditioneel de meeste aandacht. Dat heeft onder meer te maken met de bijdrage aan de spits en aan de parkeerproblemen. Een groot gedeelte van de schaarse ruimte in de stad wordt dag in, dag uit in beslag genomen door autoverkeer. Het centrum van Rotterdam is goed te bereiken met andere vormen van vervoer. Toch komt ruim veertig procent van alle bezoekers van de binnenstad met de auto.

Tot op heden is het verkeersbeleid erop gericht veel inkomend en uitgaand autoverkeer langs zogenoemde hoofd- en verzamelwegen zoals de Maasboulevard af te handelen. Dat beleid houdt het proces gaande dat de milieubelasting veroorzaakt, steeds meer verkeersdruk op toch al overbelaste wegen. Er is geen sturing naar een gewenste ontwikkeling, maar een afremming van de meest zichtbare ongewenste elementen.

1.4 Pijlers van een integraal verkeersbeleid

Het huidige verkeersbeleid is vergelijkbaar met een plein waar een groot aantal wegen op uitkomen. Wie vanaf dat plein één van die wegen inslaat en ontdekt de verkeerde te hebben gekozen, kan daar niet zomaar via zijwegen komen. Hij moet óf een geweldig stuk omrijden, óf terug naar het uitgangspunt en een andere weg kiezen. Het huidige verkeersbeleid neergelegd in een nog steeds groeiende stapel documenten met plannen om voor de toenemende mobiliteit in en om Rotterdam, blijft de ingeslagen verkeerde weg volgen. Het blijkt voor beleidsmakers moeilijk de steven te wenden en terug te gaan naar het plein: terug naar het uitgangspunt.

1.4.1 Veel woorden, weinig daden

De verwachte toename van de mobiliteit vraagt een integraal verkeersbeleid dat op drie pijlers moet steunen:

- bevorderen van een efficiënter gebruik van de (ring)wegen,

⁵ Voor deze en volgende gegevens zie: Ing. M.M.V.G. Bartels, ing. A.A.J. Nederveen, *Verkeersshinder, kan het minder?* TU Delft, Vakgroep Planning, Ontwerpen en Organisatie. Mei 1992.

- terug brengen van de intensiteit op toegangswegen zoals de Maasboulevard,
- tegelijkertijd maatregelen treffen om een snelle en gemakkelijke toegang van mensen en goederen van en naar de stad te verzekeren.

Deze kernpunten vinden we terug in het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan van de landelijke overheid dat in 1999 openbaar wordt. Dat plan noemt de tijd rijp om het niet-noodzakelijke autoverkeer uit de binnensteden te weren. Maar dan moet de burger met een combinatie van verschillende vervoermiddelen sneller en goedkoper zijn bestemming kunnen bereiken. Het zou goed zijn als de overheid dat proces wist te versnellen. Waarom aarzelt de gemeentelijke overheid met het uitvoeren van een integraal verkeersbeleid dat zich richt op meer vervoer over water, op de aanleg van transferia, van een buizenstelsel, op ondertunneling van wegen, op reorganisatie van het openbaar vervoer, op stimuleren van georganiseerd bedrijfsvervoer en het 'langzame' verkeer? Is het gebrek aan visie om geld vrij te maken voor een ander verkeersbeleid, gebrek aan durf om de leefbaarheid van de stad een hoge prioriteit toe te kennen? Nog steeds worden wegen, straten en pleinen gemodelleerd volgens een vooruitperspectief. Het is alsof de beleidsmakers zich achter de voorruit van een auto bevinden en van daaruit de buitenruimte waarnemen, beoordelen en inrichten.

Voor Rotterdam blijft de overheid eind 2003 in het nieuwe Verkeers- en Vervoersplan vasthouden aan het toelaten van de automobilist in en door de stad. De volgende opmerking in het Voorontwerp van het Regionaal Verkeer- en Vervoersplan van de Stadsregio Rotterdam maakt dat duidelijk.

Mede vanwege de succesansen van de voorziene verdichting van het Rotterdamse centrum (40% meer activiteiten) en gezien de daarmee gepaard gaande groei van het verkeer van en naar de binnenstad, is de beleidsinstek dat de binnenstad ook per auto voldoende bereikbaar moet zijn. Een aantal wegen moet gaan dienen als toevoerwegen naar en door de stad. Die wegen, 'bundels' genoemd, 'ontsluiten het internationale, randstedelijke en regionale knooppunt Rotterdam Centrum/CS'.

Onmiddellijk daarop volgt de opmerking:

Uit oogpunt van leefbaarheid mag dit echter niet leiden tot een toename van de verkeershinder in de wijken tussen de Ring en de binnenstad. Het concept van Bundelen, Ordenen en Inpassen moet er voor zorgen dat de binnenstad voor het autoverkeer bereikbaar blijft terwijl dit niet leidt tot extra doorgaand verkeer door de woonwijken.

Het rapport noemt zeven hoofdinvalswegen naar de binnenstad (de bundels), waarop het autoverkeer zal worden gebundeld. Het gaat om de volgende bundels:

Rechter Maasoever:

□ *Parklane* (route Giessenplein, Tjalklaan, Vierhavenstraat, Westzeedijk, Droogleever Fortuynplein);

• *Stadhoudersweg* (route Kleinpolderplein, Stadhoudersweg, Statenweg Statentunnel);

• *Schieweg* (route Schieplein, Schieweg, Schiekade, Hofplein);

• *Maasboulevard* (route Kralingseplein, Abram van Rijckevorselweg, Maasboulevard, Oostplein);

Linker Maasoever:

• *Stadionweg* (route IJsselmondseplein, Stadionweg, Laan op Zuid, Erasmusbrug);

• *Vaanweg* (route Vaanplein, Vaanweg, Pleinweg, Doklaan, Maastunnel, Droogleever Fortuynplein);

- *Dorpsweg* (route Groene Kruisplein, Groene Kruisweg, Dorpsweg, Maastunnel, Droogleever Fortuynplein).

Wie de situatie op die invoerwegen kent, vraagt zich af over welke goocheldoos bestuurders beschikken om een groei van het autoverkeer via deze wegen naar en door de stad te combineren met een leefbare stad. De leefbaarheid van de stad zal ook gelet op de plannen met deze bundels niet verbeteren.

Op deze in principe subregionale wegen wordt een vooraf bepaalde doorstromingskwaliteit gegarandeerd en wordt de inpassing ten behoeve van de aanliggende bebouwing goed geregeld. Omdat de bundels het verkeer van andere meer kwetsbare routes (waaronder ook andere subregionale wegen) als het ware moeten wegtrekken, zal de minimale doorstromingskwaliteit ook hoger moeten zijn dan die van andere subregionale wegen. Waar op subregionale wegen binnen de bebouwde kom als norm een doorstromingskwaliteit van 15 km/u geldt, is voor de bundels een kwaliteit van 25 km/u aan de orde.

1.4.2 Gebied Struisenburg slachtoffer van een eenzijdig mobiliteitsbeleid

In veel woongebieden buiten het centrum van Rotterdam zijn de gevolgen van het gevoerde verkeersbeleid aan te wijzen. Verkeersstromen over het tunneltracé, de Boompjes, de Maashoulevard en vele andere wegen doen Rotterdam naar adem snakken. Het huidige beleid heeft tot gevolg dat fraaie gedeelten van de stad zoals de Maasboulevard en de Boompjes verpauperen tot stinkende en lawaaiige verkeersriolen. Als voorbeeld nemen we het gebied Struisenburg, deel van de deelgemeente Kralingen-Crooswijk in Rotterdam. Dat strekt zich uit van de Honingerdijk tot het Oostplein en van de Maasboulevard tot aan de Oostzeedijk. Het vormt een doorgangsgebied voor autostromen van en naar het centrum van Rotterdam. De inrichting van dat gebied is en wordt afgestemd op dat autoverkeer; niet op het kind, niet op de voetganger, niet op de fietser, niet op de bewoner en zeker niet op de natuur. De Maasboulevard, de Honingerdijk en Oostzeedijk vormen verbindingsschakels tussen de verkeersstromen in de stad, rijksweg 20 en woongebieden als Alexanderpolder, Ommoord, Prinsenland, Capelle a/d IJssel en Krimpen a/d IJssel. Verkeer van en naar die plaatsen en het centrum perst zich via die invalswegen de stad in en er weer uit. Via de Maasboulevard, Honingerdijk en Oostzeedijk proberen vele automobilisten 's morgens (woon-werkverkeer) of in vakanties en weekends (toeristen, funshoppers, bezoekers van evenementen) hun auto zover mogelijk de stad in te krijgen om daar een gratis parkeerplaats te vinden. Het beleid van betaald parkeren in het centrum heeft echter als gevolg dat vele automobilisten 'stranden' in de straten van Struisenburg. Voor de bewoners betekent dat extra autoverkeer, parkeeroverlast, lucht- en geluidvervuiling, meer objectieve en subjectieve onveiligheid, isolering van het gebied, gevoeligheid voor vandalisme en diefstal. Zij ervaren dagelijks hoe het huidige verkeersbeleid van de gemeente Rotterdam hun leefmilieu aantast. De bereikbaarheid per auto van Struisenburg is ook zichtbaar en merkbaar door het verschijnen van het zwemparadijs Tropicana, bereikbaar per auto, alleen de benodigde parkeerruimte ontbreekt, zodat in weekenden in aangrenzende straten, tot in berm en andere groenstroken auto's geparkeerd staan. Het zwemparadijs is geleidelijk verpauperd tot een disco/drugparadijs met de vele overlast voor de bewoners die daar

tegenwoordig mee gepaard gaat. Het gebied heeft maximale voorzieningen voor horeca, die de verkeersintensiteit en parkeerdruk verhogen. Ambulances van het havenziekenhuis rijden met loeiende sirene en grote snelheid over de Maasboulevard, de parkeerruimte bij het Havenziekenhuis is onvoldoende. Voor de bewoners is de buitenruimte een bron van stank en herrie. Het gebied Struisenburg wordt geheel beheerst om niet te spreken geterroriseerd, door het autoverkeer.

1.4.3 De zegeningen van het autoverkeer

Het nog steeds groeiende autoverkeer verergert ook andere hinderlijke effecten zoals de vervuiling van de buitenruimte en de onveiligheid. Automobilisten die zich dagelijks over de verkeersaders spoeden, beschouwen de buitenruimte daar als een openbare afvalbak die niet zo gauw vol raakt. Het naar buiten gegooid of op andere wijze 'verloren' afval komt als zwerfvuil in de aanliggende straten. De middenstand oefent via de Kamer van Koophandel grote druk uit op de gemeente om de economische centra in de stad bereikbaar te houden voor de auto. Verlies van werkgelegenheid, maar vooral omzetsdaling zouden anders het gevolg zijn. Of die vrees juist is?

1.4.4 De waarde van het openbaar vervoer

In Amsterdam bijvoorbeeld werd aan de handelaars van de Amsterdamse wijk De Pijp gevraagd op welke manier hun klanten zich verplaatsen. De middenstanders schatten dat 42% van hun klanten met de auto kwam winkelen, 25% te voet, 17% met het openbaar vervoer en 16% met de fiets. De werkelijkheid bleek anders. Slechts 11% van de klanten zei met de auto te komen, terwijl het aandeel van het lopen, de fiets en het openbaar vervoer respectievelijk 47%, 24% en 18% bedroeg⁶. In Delft werd nagegaan wie de 'beste' klanten zijn. Dat bleken de klanten te zijn die te voet of met de fiets komen, zowel in termen van regelmaat en frequentie als in termen van omzet⁷.

Openbaar vervoer is er niet alleen om mensen van plek naar plek te brengen. Openbaar vervoer heeft ook andere maatschappelijk doelen. Het is bijvoorbeeld een middel om de schaarse ruimte in de steden beter te benutten en om de uitstoot van uitlaatgassen te verminderen. Openbaar vervoer kan ook dienen als aanjager van de stedelijke economie, het verhoogt de bereikbaarheid van bedrijven en instellingen.

1.4.5 Parkeerbeleid en leefmilieu

Veelzeggend voor het automobilisme waarmee het verkeersbeleid van de gemeente is doortrokken, is de aandacht van de (deel)gemeente en bewoners voor de 'parkeerproblematiek'. Bedoeld wordt dan 'autoparkeerproblematiek'. Het parkeerbeleid van de gemeente betekent eigenlijk een nieuwe aanslag op het

⁶ Van de Perre Patrick, "Middenstand overschat rol van wagen"

Volksvertegenwoordiger Jos Ansoms verwijst naar Amsterdams onderzoek, in: *Gazet van Antwerpen*, 28 juli 1998. Tekenend was overigens het redactioneel commentaar in dezelfde krant een dag later. Daarin werd tot realisme gemaand. Waarbij realisme moest worden verstaan als het inzicht dat "de auto levensnoodzakelijk is voor onze middenstand."

⁷ Monheim Heiner, Monheim-Dandorfer Rita, 1990, blz. 124-125.

leefmilieu van het gebied Struisenburg. De gemeente hanteert voor woningen een parkeernorm. Die houdt in dat in Rotterdam-Centrum en de oude wijken bij woningen van meer dan 100 vierkante meter bij huurwoningen 133 en bij koopwoningen 147 parkeerplaatsen aangelegd moeten worden. In de buitenwijken kan de norm oplopen tot 180 parkeerplaatsen per 100 woningen. Bij ouderenwoningen geldt 50 per 100, omdat geconstateerd is dat ouderen minder auto rijden. Bij studentenwoningen geldt de norm 30 parkeerplaatsen per 100 woningen. Het is merkwaardig dat voor woningen geen groennorm geldt. In het gebied Struisenburg is het ontbreken daarvan duidelijk. Behalve het talud van de Maasboulevard bij de Honingerdijk is in Struisenburg elke open plek in beslag genomen door parkeerplaatsen. Over de parkeerproblemen van de fiets wordt alleen gesproken wanneer bewoners hun (deel)gemeentebestuur nadrukkelijk vragen om fietsparkeerplaatsen. Een parkeernorm voor fietsen is zelfs nog niet in de maak. Toch is fietsparkeerproblematiek één van de hoofdoorzaken van het niet-gebruiken van fietsen in de stad.

1.4.6 De auto is de maat voor de openbare ruimte

In grote delen van de stad is de openbare ruimte verworden tot rijruimte, parkeerruimte of 'restruimte'. Pleinen zijn niet veel meer dan kruispunten of parkeerplaatsen. Ook uit andere voorzieningen blijkt dat de auto de maat is voor de buitenruimte. Straten en pleinen zijn voorzien van verkeerslichten, zebrapaden, rotondes, knipperlichten, drempels. Kenmerkend is dat deze bouwsels niet bedoeld zijn om het autoverkeer te verminderen. In de praktijk is soms het omgekeerde het geval: de plaatsing van verkeerslichten of het inrichten van een rotonde kan leiden tot een vlottere afwikkeling van het autoverkeer en dus het gebruik van de auto aantrekkelijk maken. Parkeervakken in straten hebben als resultaat dat de ruimte voor de auto groter wordt ten koste van het trottoir. Autoparkeerplaatsen dienen als buffer tussen de rijweg en de stoep of het fietspad. De autorij vormt dan een 'ijzeren gordijn' dat niet alleen het zicht op de straat belemmert, maar ook licht uit de laagst gelegen woningen wegneemt. Dertig km-zones zijn voor kinderen ruim drie keer zo veilig als wegen met de 'gewone' snelheidslimiet van 50 km/uur. Dat leert analyse van kinderongevallen op diverse types wegen binnen de bebouwde kom. Toch worden slechts mondjesmaat straten tot dertig km-zone verklaard. Het kruispunt van de Willem Ruyslaan en de Maasboulevard, evenals andere straten en pleinen, is voorzien van kleurvlakken met rode fietspaden, witte pijlen, lijnen en vakken. Op weer andere wegen en kruispunten staan 'ijzeren bossen' verkeersborden, zwart-witte dampatronen en arceringen. Bij elke nieuwbouw, uitbouw of verbouw, bij de verbouwing van het kantoorgebouw Hoogheemraadschap Schieland bijvoorbeeld, wordt aandacht besteed aan het aantal 'gewonnen' of 'verloren' parkeerplaatsen. Het feit dat men spreekt in termen van 'verloren gegane parkeerplaatsen' en niet over 'gewonnen' of 'herwonnen ruimte' die vrijkomt voor andere, meer sociale activiteiten, is veelzeggend. Het gebied omvat veel binnengebieden die geschikt zijn voor groen of recreatie. Ze worden echter in beslag genomen door verharde parkeer- en stallingsplaatsen. In veel straten staan paaltjes, piramides, horizontale buizen, bloembakken om de automobilisten binnen of juist buiten de perken te houden. Het plaatsen van obstakels om auto's te weren lijkt de behoefte aan meer obstakels te genereren. Want automobilisten worden gesterkt in hun overtuiging dat waar geen obstakels als palen en bloembakken staan, gereden of geparkeerd mag worden. Elke voor de auto toegankelijke ruimte wordt door hen ervaren als een voor de auto geoorloofde

ruimte. In feite is het veelvuldig plaatsen van autowerende obstakels op het openbaar domein een capitulatie voor het autoimperialisme. Ten eerste wordt daarmee impliciet de boodschap gegeven dat het 'logisch' is dat er auto's zijn op plaatsen waar geen hindernissen zijn. De 'verpaling' van de openbare ruimte is een signaal dat ook voor de politie de controle en handhaving van het autoverkeer oncontroleerbaar en onbeheersbaar is. Het resultaat is dat in veel stadsgebieden de auto het aanzicht en de vorm van de openbare ruimte bepaalt.

In het gebied Struisenburg is de auto de norm wanneer het gaat om bevorderen van de 'doorstroming'. In theorie is de bekommernis van beleidsmensen en wegbeheerders een vlotte doorstroming voor alle verkeersdeelnemers. In de praktijk wordt meestal gekozen wie voorrang krijgt op wie en wanneer. De keuze valt meestal uit in het voordeel van de auto. De verkeerslichten op de Maasboulevard, en de Oostzeedijk zijn zo afgesteld dat de kans op te lange wachtrijen van auto's of -tijden wordt beperkt. De verkeerslichten zijn niet afgestemd op voetgangers en fietsers. Want vrijwel geen van de in gebruik zijnde verkeersdetectiesystemen (verkeerslussen in het wegdek, radars of camera's) reageert op fietsers of voetgangers. Het is daar ook steevast de fietser of voetganger die groen moet aanvragen. Op de oversteekplaats over de Maasboulevard op de hoek bij de Honingerdijk bevindt de knop voor dat aanvragen voor de fietser zich bovendien midden tussen de rijstroken. Drukknoppen voor voetgangers en fietsers worden vaak voorgesteld als een voetgangersvriendelijke maatregel. In werkelijkheid dienen ze echter om de wachttijd voor auto's te doen dalen en de capaciteit van het kruispunt te verhogen. Vóór 2000 kon de fietser zonder oversteken van de Maasboulevard een fietspad langs de noordzijde van de Maasboulevard gebruiken. Dat fietspad is verdwenen ten behoeve van het autoverkeer. De eerste automobilisten moesten bij elke autorit zich bijna voortdurend van hun claxon bedienen om de andere weggebruikers plaats te laten maken. Aan dat ongemak kwam sedert het begin van deze eeuw in snel tempo een eind door de opdeling van wegen en straten in auto- en andere gedeelten (rijstroken, trottoirs, fietspaden). Deze grootscheepse aanpassing van ons wegen- en stratennet aan de auto werd gekenmerkt door een steeds grotere uniformering die ten koste ging van fantasievolle of traditiegebonden ontwerpen⁸. Het gebruik van de rijweg voor activiteiten als spel, verpozen of wandelen is sterk ingeperkt of zelfs verboden. De beperking van andere activiteiten op verkeerscorridors als de Maasboulevard, de Honingerdijk en Oostzeedijk is nog versterkt door de invoering van zebra's en verkeerslichten. Daarmee worden personen die niet goed ter been zijn soms tot omwegen van 60 meter gedwongen en wordt de auto een vrijgeleide gegeven op de wegvakken waar geen zebra's zijn. Voor de Maasboulevard, Honingerdijk, Oostzeedijk en Oostplein betekent dat voetgangers vaak gedoemd zijn te blijven aan de kant waar ze 'geboren' zijn. Het autoverkeer werkt vervreemding en barrièrewerking in de hand. De openbare ruimte van de stad is door het autoverkeer in beslag genomen. Pleinen zijn niet meer dan kruispunten, straten dienen als stallingplaats voor auto's. De burger ervaart de openbare ruimte niet meer als van hem zelf.

⁸ Monheim & Monheim, 1990, blz. 76.

1.5 *De economisch-sociale schade in Struisenburg*

Ook op andere manieren ondervindt het gebied Struisenburg de nadelige gevolgen van de zegeningen van de auto. De autocorridors, Maasboulevard en Oostzeedijk die het gebied Struisenburg omsluiten, vormen barrières die het verlaten van het gebied door kinderen, ouderen, wandelaars, gehandicapten bemoeilijken. De oversteekplaatsen op die corridors liggen ver uiteen. De wachttijden voor het oversteken zijn langer dan 10 seconden en wie niet snel ter been is, wordt halverwege door toeterende automobilisten opgejaagd. Omdat artsen, winkels, banken, postkantoor uit het gebied zijn vertrokken is het voorzieningsniveau slecht.

En dan de veiligheid. Duizenden auto's mengen zich met langzaam verkeer zoals fietsers en voetgangers op wegen als de Oostmaaslaan, de Honingerdijk, de Willem Ruyslaan, de Admiraliteitskade en andere straten. Slechts op enkele wegen, zoals de Maasboulevard en een deel van de Oostzeedijk kan de fietser rijden op een van het autoverkeer gescheiden, maar te smal fietspad. Op andere wegen staat soms een getrokken streep die de automobilist attent moet maken op de mogelijke aanwezigheid van fietsers, maar op een groot gedeelte van de Oostzeedijk zoekt de fietser het maar uit. De ervaring leert dat wie daar te voet of op de fiets aan het wegverkeer deelneemt, zich bloot stelt aan hoge risico's en inderdaad, aanrijdingen tussen verkeersdeelnemers doen zich vaak voor. Een enkel cijfer ter illustratie. Statistieken tonen de onveiligheid voor het kwetsbare verkeer aan. Onder fietsers en voetgangers vallen volgens die statistieken vier respectievelijk vijfmaal zoveel doden als onder automobilisten. Wanneer de zwaargewonden worden meegeteld loopt die verhouding op naar negen. Een enkel gegeven ter illustratie. In de stadsregio Rotterdam zijn in 1999 op het wegennet van de Stadsregio Rotterdam beduidend meer doden gevallen dan in 1998. Ook de stijging van het aantal gewonden heeft zich voortgezet⁹. Het totaal aantal verkeersslachtoffers in Nederland in 1999 bedroeg 52 duizend doden. Wanneer de zwaargewonden worden meegeteld loopt dat aantal op tot 461 duizend¹⁰. De bijna-ongevallen met een goede afloop zijn niet meegeteld.

Zulke cijfers geven de objectieve onveiligheid weer. Het drukke verkeer en meer in het bijzonder de vermenging van zwakke (fietser en voetganger) met harde (auto, vrachtwagen, bus, tram) verkeerssoorten maken dat op veel punten in Struisenburg een onveilige situatie heerst. Dat is de subjectieve onveiligheid. Het is best mogelijk dat er nooit wat gebeurt, maar veel mensen ervaren het sterk vervuilende en hinderlijke (vracht)verkeer als een aanslag op hun leefomgeving. Uit enquêtes blijkt dat er meer agressie is, dat kinderen minder buiten spelen en dat ouderen vaak niet meer de straat op durven. Ook het lawaai dat met het autoverkeer gepaard gaat, tast de leefomgeving aan.

De cijfers en statistieken over verkeersslachtoffers vertellen niet de hele waarheid. In de ongevalscijfers die wij doorgaans voorgeschoteld krijgen, is de groeiende objectieve en subjectieve onveiligheid niet af te lezen. Want die cijfers worden gerelateerd aan het aantal auto's en het aantal afgelegde autokilometers. Daarmee wordt slechts één kant van de medaille belicht. Essentieel is de risico-expositie, en

⁹ Vgl. *Jaarrapport Monitoring RVVP 2000*, Stadsregio Rotterdam, december 2000, p. 17.

¹⁰ *Veiligheid verkeer staat los van dodental*. *De Volkskrant*, vrijdag 5 januari 2001, p. 7.

daarvoor zijn ook gegevens nodig over het aantal 'zachte' weggebruikers. De door hen afgelegde afstand en de duur van hun verplaatsingen. Als voetgangers en fietsers meer thuis blijven en/of hun trajecten inkorten in afstand en tijd, dan is de verkeersveiligheid alleen op papier toegenomen.

1.5.1 De auto-maat

In het gebied Struisenburg bepaalt de auto de maat van het openbare domein. Autoparkeerplaatsen zijn hiervan het duidelijkste voorbeeld. Iedereen herkent de met lijnen, anderskleurige stenen gemarkeerde inhammen in trottoirs als parkeervakken. Iedereen accepteert dat deze delen van de openbare ruimte hun multifunctioneel karakter hebben verloren. Daar blijft het niet bij. De vormgeving van bochten, kruispunten en rotondes wordt bepaald door de bochtstralen die voor auto's en vrachtwagens nodig zijn, niet door de looplijn van voetgangers. Hoeveel opstelruimte er voor fietsers aan een kruispunt is, hangt niet af van de intensiteit van het fietsverkeer, maar van de ruimte die er nog te verdelen is na aftrek van de ruimte voor de auto.

Ook het gedrag van kinderen wordt beperkt door het gebruik van de auto. Tot het gebruikelijke gedragspatroon behoort nu al kinderen niet alleen op straat laten, hen steeds aan de hand houden aan de gevelzijde, kinderen halen en brengen naar school en andere activiteiten, hen uitsluitend laten fietsen onder begeleiding. Wat de gevolgen voor de 'achterbankgeneratie' zijn op het vlak van zelfstandigheid, verworven verkeerservaring en -inzicht, oriëntatievermogen, beweeglijkheid, fysieke conditie enzovoort is moeilijk in te schatten.

Het wordt de hoogste tijd dat de (deel)gemeente zoals dat in ambtelijke taal heet, daar een beleid op zet. Blijft Rotterdam vasthouden aan het huidige vervoersbeleid dan tasten luchtvervuiling, herrie, stank en onveiligheid de leefbaarheid van de stad nog verder aan en worden economische centra onbereikbaar. Helaas leest het Platform Leefmilieu Maasboulevard in de gemeentelijke nota's Visie2010, RPR2010 en Concept Starnota dat de auto nog steeds een dominerende plaats krijgt in de toekomstige mobiliteit in en rond de stad¹¹.

1.5.2 Boulevard of verkeersriool?

De situatie op en rond de Maasboulevard staat in vele opzichten model voor die op en rond andere wegen in de stad. Vergroten van de capaciteit van autocorridors als de Maasboulevard leidt tot meer opstoppingen in de binnenstad. De Maasboulevard dient nu als verbindingsschakel voor het autoverkeer tussen de verkeersstromen in de stad, de rijkswegen A20 en A16 en woongebieden als Alexanderpolder, Ommoord, Prinsenland, Capelle a/d IJssel en Krimpen a/d IJssel. De capaciteit van de boulevard blijkt nu al te gering. Verkeer van en naar die plaatsen en het centrum perst zich via de Maasboulevard de stad in en er weer uit. Dat aanbod zal volgens de gemeente Rotterdam in 2010 gegroeid zijn van 44.000

¹¹ De kritiek van het PLM op deze en andere gemeentelijke rapporten is te vinden op de homepage <http://home.hccnet.nl/j.aart>. De analyses kunnen vanaf deze website binnengehaald worden.

tot 51.000¹². Het gevolg is niet moeilijk te voorspellen. Bij ongewijzigd beleid verpauperen fraaie gedeelten van de stad zoals de Maasboulevard en de Boompjes nog meer dan nu tot stinkende en lawaaiige verkeersriolen. Verkeersstromen over het tunneltracé, de Boompjes, de Maasboulevard en vele andere wegen doen Rotterdam naar adem snakken. Dat is begrijpelijk als ervaring leert dat bijvoorbeeld de Maasboulevard met per richting twee rijstroken hoogstens zo'n 35.000 motorvoertuigen per etmaal zonder grote problemen kan verwerken¹³. Die boulevard verwerkt volgens opgave van de Dienst Gemeentewerken, afd. Milieubeleid, per etmaal zo'n 44.000 motorvoertuigen. Tellingen en berekeningen in eigen beheer, gecorrigeerd voor de filevorming, leren dat een etmaalintensiteit van 47.000 de werkelijke situatie dichter benadert. Bedrijven, bezoekers en de bewoners in het gebied Struisenburg ondervinden dagelijks de kwalijke gevolgen van die verkeersstromen zoals opstoppingen, hoge transportkosten, verkeersonveiligheid, vervuilde lucht, stank, lawaai en afnemende veiligheid. De Maasboulevard wordt gedomineerd door het autoverkeer. Andere functies als wandel-, recreatiegebied, speelterrein zijn alleen mogelijk wanneer het verkeer wordt stil gelegd. De boulevard is door z'n monofunctie aan de buitenruimte onttrokken. Door dat gemis aan andere sociale functies keren de bewoners zich van deze verkeersriolen af. Als regel geldt alleen als we er maar geen last van hebben. Maar dat blijkt in de praktijk tegen te vallen. De Maasboulevard is onderdeel van de drugscene van Rotterdam geworden. Op kruispunten zoals bij de Willem Ruyslaan staan nu al overdag de drugsrunners te loeren op hun prooi.

1.5.3 Tunnelvisie

Plannen van de overheid lijden niet zelden aan wat wel tunnelvisie wordt genoemd. Op 6 januari 1999 maakt de deelgemeente Kralingen-Crooswijk een plan bekend om de rijstroken van de Maasboulevard in Rotterdam zo'n vijf meter dicht naar de woningen te verplaatsen. Dat plan was uitgebroed door de dienst gemeentewerken. Bij het ontwerp voor het nieuwe plan heeft de betreffende gemeentelijke dienst vooral oog gehad voor het autoverkeer. De stroom auto's moet gemakkelijker dan voorheen de stad kunnen bereiken. Met een brede, groene middenberm krijgt de verkeersweg een wat vriendelijker aanzien. Om ruimte voor die middenberm te maken, worden een paar rijbanen een paar meter naar de huizen toe geschoven. Dat er ook mensen langs die boulevard wonen en dat het verschuiven van de rijstroken de milieubelasting voor de bewoners nog verder boven de toegestane normen brengt, is aan de aandacht ontsnapt. Een massaal protest van bewoners deed de verantwoordelijke overheden besluiten eens na te laten rekenen of die verplaatsing van de rijstroken volgens de geldende milieuvoorschriften wel kon. Toen bleek dat de milieuvoorschriften al in de huidige situatie overschreden werden, werd dat plan afgeblazen.

¹² Ontleend aan *Rapport L.99.1015.B Akoestisch onderzoek wegverkeer ten behoeve van reconstructie Maasboulevard te Rotterdam*, blz. 12, DGMR Raadgevende ingenieurs bv, 8 maart 1999. Deze cijfers zijn afkomstig van de gemeente.

¹³ Voor deze en volgende gegevens zie: Ing. M.M.V.G. Bartels, ing. A.A.J. Nederveen, *Verkeershinder, kan het minder?* TU Delft, Vakgroep Planning, Ontwerpen en Organisatie. Mei 1992.

1.6 Boulevard of Verkeersriool?

De Maasboulevard wordt met een aantal andere verkeerswegen binnen Rotterdam geplaagd door een veel te hoge verkeersintensiteit en als gevolg daarvan een gevaarlijk hoge milieubelasting op en rond die wegen. Autowegen nemen door hun afmetingen een onevenredig grote ruimte in beslag. Honderden meters links en rechts van de weg strekt zich een zone uit met een te hoge geluidsoverlast en concentratie luchtvervuilende stoffen. Door de hoge verkeersintensiteit en de daarmee gepaard gaande hoge milieubelasting komt de recreatieve functie van de Maasboulevard niet tot ontwikkeling. Te veel verkeer werkt als een barrière voor het wandelgebied langs de Maasoever. Verpaupering van deze wegen tot verkeersriolen die een voortdurende aanslag doen op de gezondheid van bewoners, is het gevolg. Deze met de fraaie term genoemde hoofd- en verzamelwegen voeren bovendien stromen auto's naar een binnenstad die daar niet op berekend is. De gevolgen daarvan voor de binnenstad zijn elke dag merkbaar. Het wordt tijd dat Rotterdam in het kader van een integraal verkeersbeleid begint met het terugdringen van de verkeersintensiteit op die wegen.

In een dergelijk beleid past een reconstructie die de Maasboulevard meer aanzien geeft dan een verkeersriool en een werkterrein van drugsrunners. Ook uit het oogpunt van stadsontwikkeling is de huidige situatie ongewenst. Het is de hoogste tijd om evenals steden als Barcelona en Keulen dat hebben gedaan voorzieningen te treffen die de recreatieve aspecten van de Maasboulevard (groenterrassen, wandelgebied, fietsroute) versterken. De Maasboulevard kan als speerpunt voor zo'n integraal verkeersbeleid dienen. De verkeersintensiteit op de Maasboulevard moet teruggebracht worden en de recreatieve functie moet meer accent krijgen. De maatregelen die daartoe genomen moeten worden, omvatten meer dan een reconstructie van de Maasboulevard. Aanvullende maatregelen zijn nodig om het personen- en goederenvervoer goede alternatieven te bieden. Die reconstructie en maatregelen kunnen gefaseerd worden uitgevoerd. In verschillende nota's en studies¹⁴ zijn daarvoor al voorstellen en plannen geopperd.

1.6.1 Effecten huidige verkeersbeleid

Meer dan een kwart van alle autoritten in en naar de stad is korter dan 5 kilometer en meer dan de helft is korter dan 10 kilometer. Het wegennet in en om de steden wordt dus vooral in beslag genomen door korte ritten. Voor de iets langere ritten wijkt men uit naar het snelwegennet. Een groot deel van de mensen zou kunnen fietsen, maar waarom zouden ze? Het rijden in de stad kost niets en de stadswegen zijn bepaald niet fietsvriendelijk te noemen. Ook het parkeren is voor velen gratis, want het overgrote deel van de spitsrijders parkeert op het terrein van hun werkgever of anders in een nabijgelegen woonwijk. Al jaren proberen steden hier iets aan te doen met parkeermeters en vergunningssystemen. Maar nog steeds parkeert 30 tot 50 procent van de bezoekers gratis in de binnenstad. En buiten de binnenstad wordt door gebruikers van woon-werktorens helemaal niets betaald.

De nadelige effecten van het huidige verkeersbeleid zijn duidelijk merkbaar:
- Verslechtering woonomgeving door milieubelasting;

¹⁴ Om het lezen niet te bemoeilijken laat ik verwijzingen naar de bronnen van die plannen achterwege. Die bronnen zijn talrijk en zeer divers. Bovendien zijn die plannen aan voortdurende verandering onderhevig. Wat ik hier noem is slechts een voorzet om de discussie over dit thema op gang te houden.

- Buurten vallen ten offer aan kaalslag;
- Uitholling draagvlak voor voorzieningen;
- Verarming leefbaarheid in deze wijken;
- Belemmering duurzame ontwikkeling van het stedelijk gebied;
- Terugloop lokale economische bedrijvigheid door onevenredige ruimtebeslag van het autoverkeer, de barrièrewerking.

1.6.1.1 MILIEUBELASTING VAN DE VERSCHILLENDE VERVOERSMODALITEITEN

Modaliteit ¹⁵	Ruimtebeslag (m ² /100.000 stoelkm.) ¹⁶	CO ₂ - uitstoot (gram) per reizigers km	Luchtvervuiling ¹⁷
Auto	167	140	75 – 130 ¹⁸
Bus diesel	3,5	80	60
Bus aardgas / LPG	3,5	80	20
Tram of metro	3 / 5,5	80	1 / 3
Stoptrein	10,7	60	0,7
HSL-/intercity	9,9	40	0,5

1.6.2 Van verkeersriool naar racebaan

Eind 2000 is het resultaat van de herinrichting van de Maasboulevard: een vierbaansweg voorzien van verbrede kruisingen, met overvloedige verlichting, omzoomd met lichtbakens in de vorm van vele verlichte reclamebakken aan de lichtmasten. De Maasboulevard is ingericht om meer autoverkeer de stad in te zuigen, de lichtmasten en reclamebakken markeren de boulevard vooral 's avonds en 's nachts als een racebaan. Dat karakter van snelweg wordt nog eens benadrukt door de opgevoerde lichtsterkte van het Shellstation en Excelsiorstadion en het ontbreken van de bermbegroeiing.. Volgens het raadsvoorstel IP Maasboulevard dd. 11-5-99 komen de nieuwe lichtmasten op ongeveer dezelfde locaties te staan (p. 6, ad 12). Op p. 9 blijken er 35 extra lichtmasten geplaatst te worden. De lichtmasten veroorzaken gelukkig weinig invallend licht in de woningen. Dat in tegenstelling tot de reclamebakken aan de vele lichtmasten. Heeft de gemeente greep op het aantal en de lichtopbrengst van die bakken? De lichtsterkte op de Maasboulevard van de straatverlichting bedraagt driemaal de vereiste waarde. Het fluisterasfalt op de noordelijke rijstrook heeft een merkbaar resultaat. Maar door het weghalen van de groene haag bermstruiken van zo'n 70 cm hoogte is dat resultaat praktisch verdwenen. Vooral bij rijden over nat wegdek is de geluidshinder zelfs toegenomen. De bermbegroeiing vormt bovendien geen optische belemmering meer voor snelheidsovertreders. Ook het verdwijnen van die optische belemmering nodigt automobilisten uit tot diep indrukken van het gaspedaal. De 50 km aanduidingen op de rijbanen vormen voor automobilisten een merkwaardig contrast met deze weginrichting. Velen zien daarin alleen een excuus

¹⁵ Uitgaande van de huidige gemiddelde bezettingsgraad, CE, 1997.

¹⁶ Baaijens, 1997, Delftse Universitaire Pers, Slow Motion

¹⁷ Weging van weging NO_x, SO₂, VOS, fijn stof, gegeven voor werkelijke afstanden; J. Fransen, SNM, 1999

¹⁸ Variatie: van LPG naar oude diesel auto

voor de overheid om bekeuringen voor snelheidsovertredingen uit te delen. Enige effectiviteit hebben die aanduidingen niet. Evenmin de snelheidscontroles van de politie. Tijdens het flitsen van overtreeders ontspringt zo'n 60% van de overtreeders de dans omdat de auto's dicht op elkaar rijden. Zodra de politie weg is, gaat de snelheid weer omhoog tot ver boven de 50 km.

Een aantal wensen van bewoners zijn niet ingewilligd, zoals instellen van een groene golf op Maasboulevard, aanbrengen van geluidsreducerend asfalt op alle rijstroken, verhinderen van ongewenst keren op de weg bij het Shellstation, het omlaag brengen van de huidige milieubelasting (geluid en luchtvervuiling). Voor de bewoners is de Maasboulevard nog meer dan voor de herinrichting een bron van stank en lawaai, van lucht- en lichtvervuiling. Dat resultaat van het IP wijkt wel erg af van het gestelde doel:

- de bereikbaarheid van de rivieroever vanuit de wijk voor het langzaam verkeer verbeteren,
- versterken van het groen karakter als onderdeel van een grootstedelijk recreatief netwerk rondom de Maas (Zie Verslag informatieavond inrichtingsplan Maasboulevard 6/1/1999, p. 3).

Een evaluatie met (vertegenwoordigers van) de bewoners lijkt op zijn plaats. In het kader van het mobiliteitsbeleid van de gemeente o.a. te vinden in het Ontwerp Structuurplan 2010, zou *een bezinning op de functie en structuur van de Maasboulevard zeer gewenst* zijn.

De milieubelasting op en langs enkele doorgaande wegen in de stad staat in cynisch contrast met het motto dat enige tijd prijkte op enveloppen van de dienst gemeentewerken Rotterdam: *'n wereldstad wordt schoner*.

1.6.3 Rijnspoorkade

In juni 1999 keurde de deelraad een plan goed voor een herinrichting van de Rijnspoorkade. Kosten ruim 1 miljoen gulden. Volgens het raadsvoorstel IP Maasboulevard dd. 11-5-99, p. 3 was het doel van het project Rijnspoorkade om van de Rijnspoorkade een recreatieve route voor langzaam verkeer te maken (autovrij maken, asfalteren en bankjes plaatsen). Na de bestuurlijke vaststelling van het IP zouden een aantal bijbehorende verkeersbesluiten aan het DB ter vaststelling worden aangeboden. Dat is nog steeds niet gebeurd. Dat project wandelpromenade Rijnspoorkade is mislukt. Het uitblijven van verkeersbesluiten waaronder een parkeerregeling op de Rijnspoorkade en de asfaltering voor een fietspad zijn al twee oorzaken van de mislukking. Door het ontbreken van verkeersbesluiten zijn de regengoten en de bestrating voor een groot deel vernield. Het ingenieursbureau van de gemeente heeft een parkeerpiramide besteld maar mag die van de deelgemeente niet plaatsen. Gevolg schade: kapot gereden afwateringsgoten, bestrating, markeerpaaltjes en zitbanken, spoorvorming in het wegdek. Het uitblijven van parkeermaatregelen heeft al voor een flink verlies aan belastinggelden gezorgd. Alleen herstellen van de regengoten is al € 30.000,-. De trappen van Rijnspoorkade naar Maasboulevard zijn alleen met veel fantasie als aantrekkelijke en functionele entree's te beschouwen. De Rijnspoorkade is bovendien moeilijk te bereiken voor wandelaars. Er zijn te weinig oversteekplaatsen over de Maasboulevard. Een bekende norm daarvoor is elke 200 meter. Tussen de oversteek op het kruispunt met de Honingerdijk en dat bij de Willem Ruijslaan is die afstand laten we maar zeggen 'iets' groter. Midden op de Maasboulevard moet tenminste nog één oversteekplaats naar Rijnspoorkade

komen. De barrièrewerking van de Maasboulevard is ook te groot, omdat de bestaande oversteekplaatsen een voetganger/fietser meer dan 15 seconden laten wachten. Dat is twee keer de als maximum gestelde wachttijd.

Een andere oorzaak van de mislukking van het project is de enorme verkeersdruk op de Maasboulevard. Wie gaat er in de stank en herrie lopen of zitten? De functie als wandelgebied is tot mislukken gedoemd door het veel te hoge verkeerslawaai, 60-70 dB(A) met uitschieters tot boven de 85 dB, en de luchtvervuiling op de Maasboulevard. De totale schade is nu al begroot op een kwart miljoen euro. ***Een evaluatie samen met de bewoners lijkt niet overbodig.*** Want het gewenste resultaat en de werkelijkheid stemmen niet overeen. Het lawaai en de stank van het langsrazende autoverkeer maken een verblijf op de Rijnspoorwaaier onaantrekkelijk. Die onaantrekkelijkheid is verergerd door het achterwege blijven van flankerend beleid. De Maasboulevard is meer dan voorheen een verkeersriool, de Rijnspoorwaaier is nu een troosteloze parkeerplaats met kapot gereden bestrating en vernielde ziteenheden.

1.7 *De Maasboulevard als speerpunt van een integraal verkeersbeleid*

Wanneer de gemeente de mobiliteit in en rond de stad niet integraal aanpakt, jaagt zij bedrijven en draagkrachtige bewoners de stad uit. De overheid tolereert al te lang situaties waarin bewoners in wijken langs drukke verkeersaders aan een te hoog gezondheidsrisico zijn blootgesteld. De burger verwacht actieve en offensieve aandacht van de overheid voor de dagelijkse leefomgeving. Het wordt tijd om een regio als de Maasboulevard als speerpunt te gebruiken voor een ander verkeersbeleid. De ernst van de vervuiling en de daarmee samenhangende gezondheidsrisico's zijn daar zo groot dat het een illusie is te geloven dat het huidige beleid een oplossing dichterbij brengt.

Dat de hoge milieubelasting op de Maasboulevard zorgen baart, heeft de politiek waarschijnlijk wel begrepen. In enkele commissies is gesproken over maatregelen als handhaven van de maximumsnelheid van 50 km, de verkeerslichten schakelen als een 'groengolf', planten van een rij coniferen, en het wegdek voorzien van asfalt dat minder lawaai veroorzaakt. Dit soort maatregelen heeft wel enig effect maar vermindert de milieubelasting lang niet voldoende. Bovendien zijn de kosten ervan vaak hoog in verhouding tot het effect. Deze conclusies staan in een onderzoeksrapport¹⁹ dat H.A.J. de Ridder, hoogleraar integraal ontwerpen aan de TU Delft, heeft opgesteld. De Ridder bestempelt dergelijke maatregelen zelfs als klassieke fouten.

1.7.1 *Werkgroep mobiliteit*

Het zou nuttig zijn als een werkgroep samengesteld uit enkele burgers, ambtenaren en politici ondersteund door deskundigen op verschillende kennisgebieden mogelijkheden met de bijbehorende prijscalculaties in kaart brengt om de verkeersdruk op de Maasboulevard terug te dringen. De taak van zo'n commissie is niet overdoen wat er over schadelijke effecten door milieubelasting al is ontdekt, of

¹⁹ Dit rapport is ontstaan op initiatief van een consortium. Daarin participeren, behalve HBG-dochter Hollandse Beton en Waterbouw, de vastgoedmaatschappijen Mabon en IBC Vastgoed, evenals ingenieursbureau Oranjewoud en een reeks woningstichtingen. ABN Amro en TNO Bouw hebben eveneens bijgedragen aan de studie.

aan oplossingen voor een milieuvriendelijker verkeersbeleid is bedacht. Die kennis ligt al in vele rapporten klaar. De aanzet voor een verkeersbeleid dat zich richt op een betrouwbaar en comfortabel vervoernetwerk en het gewenste autoverkeer weert, ligt al in plannen, studies en experimenten besloten. Het gaat erom de beschikbare plannen toe te snijden op de situatie ter plaatse. Want niet elke mogelijkheid heeft altijd en overal het gewenste effect. De werkgroep moet een 'vertaalslag' maken om oplossingen te vinden die voor een bepaalde locatie bruikbaar zijn. De werkgroep krijgt ook de opdracht om het overleg met de bewoners te onderhouden. Tot nu toe blijft dat overleg steken in wat woordenwisselingen tijdens informatie- of inspraakavonden wanneer de overheid de plannen al klaar heeft en de burger nog even gehoord moet worden. Bij ingewikkelde problemen waarvoor kennis van verschillende disciplines nodig is om tot een oplossing te komen, kan zo'n werkgroep wat vrijer opereren van onderzoekers, ambtelijke apparaten en de politiek. Het depolitiseren van het verkeersbeleid kan de efficiëntie en snelheid in de besluitvorming ten goede komen en enkele bekende communicatiestoringen voorkomen.

- Het komt bijvoorbeeld voor dat beleidsmakers bepaalde feiten en onderzoeksresultaten niet graag horen.
- Uit persoonlijke of politieke overwegingen kan een loopgravenoorlog ontstaan tussen diensten, politieke partijen en/of politici met stapels rapporten die of voor de ene of voor de andere kant munitie leveren.

De werkgroep kan een strikte scheiding tussen die sectoren voorkomen en bijdragen aan een interactie.

Met dergelijke vormen van maatschappelijk overleg is al enige ervaring opgedaan, denk aan de Projectorganisatie Mainportontwikkeling Rotterdam voor de Tweede Maasvlakte vanaf begin 1998 en het Tijdelijk Overleg Schiphol (TOPS) voor de uitbreiding van Schiphol vanaf eind 1998. Het resultaat is geweest dat de milieu- en natuurorganisaties weigerden verder mee te doen aan de discussies. Evaluatie van dat overleg heeft wel een leerresultaat. Wil overleg met belanghebbende partijen succes kunnen hebben, dan moet aan vier randvoorwaarden worden voldaan.

- De overheid moet zelf een verkeersbeleid wensen dat de automobiliteit in en rond de stad terug dringt. Anders kan snel de indruk ontstaan dat zo'n werkgroep een 'handige' poging is om andere inzichten over mobiliteit op de lange baan te schuiven.
- De gesprekken moeten niet geleid worden door zeer betrokken, maar vaak niet geheel onafhankelijke ambtenaren of politici.
- Er moet vast staan dat het overleg status heeft. Het moet bijvoorbeeld ondenkbaar zijn dat de verantwoordelijke politici al besluiten nemen, terwijl het overleg in de werkgroep nog gaande is.
- De partijen moeten gezamenlijk op zoek gaan naar de feiten: wat is het probleem eigenlijk, hoeveel personen en goederen moeten bijvoorbeeld over de Maasboulevard naar een bepaalde plaats en wanneer? Hoe meet je alle gegevens? Tot nu toe worden discussies over de mate van milieubelasting door het verkeer gebaseerd op achterhaalde berekeningsmethoden.

Het is tijd dat de echte volksvertegenwoordigers opstaan om met verve en visie het vracht- en personenvervoer aan te pakken om te voorkomen dat onze stad op termijn een sterfhuisconstructie wordt.

1.8 Parkeerbeleid²⁰

De *Strategienota Stedelijk Parkeerbeleid* (vastgesteld in de gemeenteraad 16 juli 1998) bevat uitspraken waarmee veel Rotterdammers kunnen instemmen, bijvoorbeeld: *De openbare ruimte in woongebieden wordt voor een belangrijk deel ingericht voor verkeersdoelen. Dit gaat vaak ten koste van de kwaliteit van de openbare ruimte.* Vrij vertaald: de inrichting van straten en pleinen wordt afgestemd op de auto. De auto overheerst de buitenruimte.

In de agenda voor de openbare vergadering van de Cie. voor Verkeer, Vervoer, Sport en Recreatie (cie. VVSR) van 14 november worden de centrale doelstellingen van de *Strategienota Stedelijk Parkeerbeleid* herhaald:

- ◆ *garanderen van kwantitatief en kwalitatief voldoende stallings- en parkeergelegenheid voor bewoners en overig gewenst autoverkeer;*
- ◆ *verminderen van autogebruik en verkeershinder (congestie, geluidsoverlast, luchtverontreiniging) in de stad door het terugdringen van het ongewenste autoverkeer;*

verminderen van het ruimtebeslag door parkeerinfrastructuur, met name als voorwaarde om de kwaliteit van de buitenruimte te kunnen verhogen (p. 5).

1.8.1 Bezwaren middenstand

De middenstand oefent via de Kamer van Koophandel grote druk uit op de gemeente om de economische centra in de stad bereikbaar te houden voor de auto. Verlies van werkgelegenheid, maar vooral omzetsdaling zouden anders het gevolg zijn. Of die vrees juist is? Onderzoek en praktijk hebben uitgewezen dat investeren in andere vormen van mobiliteit dan het autoverkeer juist een stimulans kan zijn voor bedrijven en instellingen om zich te profileren²¹. In Amsterdam bijvoorbeeld werd aan de handelaars van de Amsterdamse wijk De Pijp gevraagd op welke manier hun klanten zich verplaatsen. De middenstanders schatten dat 42% van hun klanten met de auto kwam winkelen, 25% te voet, 17% met het openbaar vervoer en 16% met de fiets. De werkelijkheid bleek anders. Slechts 11% van de klanten zei met de auto te komen, terwijl het aandeel van het lopen, de fiets en het openbaar vervoer respectievelijk 47%, 24% en 18% bedroeg²². In Delft ontdekte

²⁰ Effectiviteit en haalbaarheid van automobilititeit beperkende maatregelen, R.M. Graftdijk, Universiteit van Amsterdam, Instituut voor Verkeers- en vervoerseconomie, Jodenbreestraat 23, 1011 NH Amsterdam. Tel. 020-5254209, januari 1991.

Leben ohne Auto. Neue Perspektiven fuer eine menschliche Stadt, Hiltrud Burwity-Henning Koch-Thomas KraemerBadoni, 1991.

²¹ Voor Amsterdam geldt als parkeermaatregelen worden ingevoerd zijn er geen aanwijzingen dat er op grote schaal relocations van bedrijfsvestigingen zullen plaats vinden. Slechts dertien procent van de geraadpleegde bedrijven zegt zich elders te willen als gevolg van parkeermaatregelen in combinatie met een slechte bereikbaarheid per openbaar vervoer.

In: *Parkeren in perifere werkgebieden in de Randstad*. Buro Goudappel Coffeng bv. Den Haag 1989.

²² Van de Perre Patrick, "Middenstand overschat rol van wagen"

Volksvertegenwoordiger Jos Ansoms verwijst naar Amsterdams onderzoek, in: *Gazet van Antwerpen*, 28 juli 1998. Tekenend was overigens het redactioneel

men dat de 'beste' klanten te voet of met de fiets komen, zowel in termen van regelmaat en frequentie als in termen van omzet²³. Een Duitse studie²⁴ heeft er al in 1986 op gewezen dat de komst van de auto de bereikbaarheid van de steden niet heeft vergroot. Per oppervlakte autostraat die sterk toenam, verminderde het aantal personen dat dagelijks de binnenstad van Kopenhagen bezocht. Ook met minder parkeerplaatsen kan een binnenstad zó aantrekkelijk zijn en zó'n uniek aanbod hebben dat de bezoekers komen. Hun vervoermiddel kiezen ze uitgaande van het aanbod. Zijn er weinig parkeerplaatsen, dan komen ze met bus, metro, tram, of boot als die tenminste goed functioneren²⁵.

Een ander argument van winkeliers is dat de binnenstad onbereikbaar wordt voor hun vrachtwagens. Bevoorrading per metro en tram kan een oplossing zijn. Aan de stadsrand, op de transferia, wordt de lading van vrachtwagens op metro- en tramwagens geladen. Bij of onder een metro- of tramstation in de stad wordt de vracht overgeladen op kleine bestelauto's die de goederen verder transporteren. Een ander gehoord juridisch argument om de auto ongebreideld in de stad toe te laten is: we kunnen mensen toch niet verbieden om van hun auto gebruik te maken? Maar het gebruik van de auto is al ingeperkt. Elektronische tolheffing of parkeerheffing wordt of is een dwang waar je niet onderuit kan. De wielklem of het stoplicht bij de hoofdweg is in feite een in techniek verpakte dwang.

Parkeerbeleid kan een manier zijn om op korte termijn het autogebruik terug te dringen. Maar het huidige en voorgenomen parkeerbeleid is een bot instrument om de gestelde doelen te bereiken. De gemeente beweert het parkeerbeleid te gebruiken om de toevloed van auto's te weren, maar biedt daarnaast geen op maat gesneden openbaar vervoervoorzieningen aan. Zo'n beleid maakt het verblijf in de stad voor automobilisten flink duurder maar bevordert niet de kansen van alternatief vervoer. Alleen parkeerverbod, strenge parkeerplaatsencontrole, parkeerplaatsbeleid per zone met vijf keer zo hoge tarieven als nu en, vooral, het aanbieden van alternatieve vormen van vervoer, zullen doen nadenken over keuze en gebruik van het voertuig. Maar in de praktijk werkt dat als bij de accijns op tabak en drank. De belastingheffer verdient aan de grote verkeersdruk maar lost het probleem niet op. Het huidige en voorgenomen parkeerbeleid dringt de overheid in de rol van een tolgaarder voor wie het steeds moeilijker wordt om een ander verkeersbeleid te voeren dat budgetneutraal is. Zolang de gemeente de gestelde doelen blijft doorkruisen met plannen die het autoverkeer naar en in de stad bevorderen, groeit de overlast van dat verkeer voor de bewoners van de stad en betalen zij mee aan het vergroten van hun gezondheidsrisico's en parkeerellende. Zelf veroorzaken de bewoners maar een deel van die risico's en het parkeerprobleem, maar ze draaien wel op voor veel ongemak en allerlei kosten om het parkeren van met name automobilisten buiten de wijk en buiten de stad mogelijk te maken.

commentaar in dezelfde krant een dag later. Daarin werd tot realisme gemaand. Waarbij realisme moest worden verstaan als het inzicht dat "de auto levensnoodzakelijk is voor onze middenstand."

²³ Monheim Heiner, Monheim-Dandorfer Rita, 1990, blz. 124-125.

²⁴ Schäfer-Breede et al., *Pro Fahrrad, eine Bilddokumentation mit modelhaften Beispielen zur Verbesserung des Radverkehrs*, Wiesbaden, Berlin, Bauverlag 1986.

²⁵ Zie ook Monheim Heiner, Monheim-Dandorfer Rita, 1990, blz. 124-125.

Bedrijven, universiteiten, scholen, ziekenhuizen, gemeentehuizen en ministeries verstrekken massaal gratis parkeerplaatsen aan hun personeel. De Vereniging Nederlandse Gemeenten verordonneert zelfs dat er voldoende parkeerplaatsen bij gebouwen moeten zijn om aan de 'behoefte' van het personeel te voldoen. Deze praktijk veroorzaakt elke dag kilometerslange files op de weg. De parkeerbehoefte is zo groot, omdat de parkeerplek op het werk gratis is.

Duurdere benzine, goedkoper openbaar vervoer, rekeningrijden, afschaffen van het reiskostenforfait, de autoloze zondag en het afwisselend verbieden van auto's met even en oneven nummerplaten bestrijden de congestie op de wegen amper.

Werknemers laten pas echt de auto thuis en nemen de benen, de fiets de tram, de bus en/of trein als de gratis parkeerplek op het werk verdwijnt. Als meer mensen gebruik gaan maken van het openbaar vervoer, stijgt de bezettingsgraad en kan de prijs van de kaartjes omlaag. Dit moedigt dan weer meer burgers aan om de team, bus of trein te nemen.

Het is efficiënter als werkgevers hun werknemers een vast bedrag geven en zelf laten kiezen of ze dit gebruiken voor de huur van een parkeerplek op het werk of voor andere zaken. Veel werknemers met een auto zullen besluiten het geld – duizenden euro's per jaar – zelf te houden en voortaan met het openbaar vervoer of de fiets naar het werk te gaan. De gratis parkeerplaats is onrechtvaardig omdat meestal de hogere rangen recht op dit statussymbool hebben. De werknemers die met de fiets naar hun werk gaan, krijgen niets.

1.9 Tijd voor een nieuw parkeerbeleid

De bedreiging van het leefmilieu, het onbereikbaar worden van de stad, de bedreigde economische centra en concurrentiepositie van de stad, het risico dat Rotterdam nog steviger koploper van de verkeerde lijstjes wordt, dwingen om de toegang tot de stad voor het niet gewenste autoverkeer te bemoeilijken en andere vormen van mobiliteit te stimuleren. Het is tijd voor een verkeersbeleid waarin de buitenruimte op de auto wordt terug gewonnen en toch de mobiliteit geen belemmeringen ondervindt. Om steeds meer auto's uit het straatbeeld te krijgen, moet Rotterdam beschikken over een ring van transferia rond de stad²⁶. Die gedachte is niet nieuw. Wat in dat plan ontbreekt moet aangevuld worden met alternatief vervoer en aanvullende maatregelen.

- Voor de stadsgebieden geldt de regel dat men alleen mag parkeren waar en voor wie dat uitdrukkelijk is toegestaan.
- Verschillende groepen automobilisten lijken bij uitstek geschikt om te worden beïnvloed door parkeermaatregelen. Dit betreft werknemers die geen reiskostenvergoeding ontvangen, werknemers met een reistijd van maximaal 30 minuten en werknemers die de auto niet voor hun werk nodig hebben.
- Voordat een maatregel als het constant houden en verminderen van het aanbod aan parkeerplaatsen wordt uitgevoerd, moeten mogelijke neveneffecten, zoals een vermindering van het aantal bezoekers van winkels of een overbelasting van parkeersystemen in aangrenzende gebieden worden voorkomen. In dat licht bezien bevat de nota Kolpron II een voorstel dat een garantie biedt voor een mislukking van een nieuw

²⁶ Zie de nota Transferia: bouwstenen voor een integraal verkeersbeleid. Te vinden op website <http://home.hccnet.nl/j.aart> onder de naam Transfer.pdf.

verkeersbeleid. De nota wil afwachten of de behoefte aan P+R-plaatsen/transferia zich voordoet om dan pas zo'n voorziening te realiseren. Bewonersparkeren wordt vanzelfsprekend toegestaan. Het beleid is immers niet gericht op het ontmoedigen van het autobezit. Regulering van het parkeren voor werknemers is nuttig in zwaarbelaste, stadsgewestelijke gebieden. Uit een verkennende studie die TNO Inro deed voor het Ministerie van Financiën, bleek een heffing op gratis bedrijfsparkeren te leiden tot minder CO₂-emissie, tot betere verkeersdoorstroming en bereikbaarheid en ruimtewinst²⁷. De TNO Inro-verkenning noemt Los Angeles (en dan alleen nog in enkele zwaarbelaste zones) als voorbeeld van een stad waar de heffing effect sorteert. In sommige gevallen daalde het autogebruik in het woon-werkverkeer zelfs met 12%. Engelse modelstudies geven aan dat daar bij regio-toepassing reducties tot 6% haalbaar zijn. Toegepast in stedelijke zones en gebieden waar het parkeren aan de openbare weg toch al niet vrij is, kan de maatregel zinvoller en effectiever zijn. Overigens stelt TNO Inro vast dat bij gerichte, gebiedsgewijze toepassing de directe milieueffecten kleiner zijn dan die op het vlak van bereikbaarheid en ruimtegebruik. Die ruimtewinst is het grootst als de werkgever fiscaal wordt aangesproken voor verleende parkeerfaciliteiten aan het personeel. Mikken overheden daarentegen op rechtstreeks milieuwinst (minder CO₂-emissie en minder autokilometers), dan scoort een andere variant, namelijk het rechtstreeks belasten van de werknemer, het best. Een derde fiscaal instrument is 'cashing out'. Daarbij worden werknemers beloond die geen aanspraak maken op een vaste parkeerplaats op bedrijfsgrond. Zij zouden net zo veel geld uitgekeerd moeten krijgen als de gemiddelde waarde van een parkeerplaats.

1.10 De infrastructuur in de stad meer afstemmen op de fiets

- Een hoog gebruik van het openbaar vervoer en de fiets naar centrumgebieden is voor de meeste steden uitgangspunt van beleid. De instrumenten om dit te bereiken zijn echter beperkt. Naast pull-maatregelen voor fiets en openbaar vervoer kunnen gemeenten zich in hoofdzaak bedienen van parkeerbeleid en de inrichting van het wegennet in de richting van het centrum. Op 5 maart 1998 heeft de gemeente Rotterdam het plan *Fietsparkeren* vastgesteld. Eén van de voorstellen omvat het aanvullen en verbeteren van bestaande fietsroutes en het aanleggen van fietsparkeervoorzieningen langs fietsroutes. Die actie moet samen gaan met het verbeteren van fietsparkeervoorzieningen bij haltes van het Openbaar Vervoer. Woensdag 2 september 1998 presenteerde de gemeentelijke overheid de brochure *Meer stad, meer toekomst*, die in 1999 moet uitmonden in het *Ruimtelijk Plan Rotterdam 2010*. In die brochure staat onder meer dat verbetering van de 'langzame verkeersroutes' in de stad hoge prioriteit moet krijgen. Deze vorm van vervoer kan nog sterk gestimuleerd worden, want Rotterdammers leggen op hun tweewieler maar de helft af van de afstand die inwoners van Utrecht en Amsterdam jaarlijks fietsen.
- Maar al die plannen moeten niet blijven steken in het papier. Per 1 april 1999 heeft de gemeente Rotterdam het stadsfietsproject gestopt. De organisatie van dat project liet te wensen over. De gemeente biedt het project aan marktpartijen aan. Zowel Greenwheels als de Nederlandse Spoorwegen hebben interesse in het project. De interesse van Greenwheels heeft te maken met uitbreiding van vervoersmogelijkheden die het bedrijf zijn klanten wil bieden. Het is de vraag

²⁷ Ts. *Verkeerskunde*, 17/12/01.

of Greenwheels na een eventuele overname ook gebruik blijft maken van de Stadsfietsenstallingen. Aansluiting bij de 22 parkeerplaatsen van Greenwheelauto's ligt meer voor de hand. De NS verwacht dat de Stadsfietsen gebruikt kunnen worden voor verhuur²⁸. Volgens het rapport *Herijking Verkeers- & Vervoersbeleid Stad en Regio Rotterdam*, Rotterdam 17 mei 2000²⁹ is het fietsbeleid vooral lokaal uitgewerkt, met als resultante dat vooralsnog van een samenhangend regionaal fietsroutenetwerk in de praktijk nog maar met mondjesmaat sprake is. In het spoor daarvan is ook het fietsparkeerbeleid onvoldoende gerealiseerd.

1.11 Op de fiets op straat

Dagelijks mengt zich het kwetsbare verkeer tussen duizenden auto's op wegen als de Oostmaaslaan, de Honingerdijk, de Willem Ruyslaan, de Admiraliteitskade en vele andere straten. Slechts op enkele wegen, zoals de Maasboulevard en een deel van de Oostzeedijk kan de fietser rijden op een van het autoverkeer gescheiden, maar te smal fietspad. Op andere wegen staat soms een getrokken streep die de automobilist attent moet maken op de mogelijke aanwezigheid van fietsers, maar op een groot gedeelte van de Oostzeedijk zoekt de fietser het maar uit. De ervaring leert dat wie daar op de fiets aan het wegverkeer deelneemt, zich bloot stelt aan hoge risico's en inderdaad, aanrijdingen tussen verkeersdeelnemers doen zich vaak voor. Een enkel cijfer ter illustratie. Statistieken tonen de onveiligheid voor het kwetsbare verkeer aan. Onder fietsers en voetgangers vallen volgens die statistieken vier respectievelijk vijfmaal zoveel doden als onder automobilisten. Wanneer de zwaargewonden worden meegeteld loopt die verhouding op naar negen. Een enkel gegeven ter illustratie. In Rotterdam zijn in 1999 op het wegennet van de stadsregio beduidend meer doden gevallen dan in 1998. Ook de stijging van het aantal gewonden heeft zich voortgezet³⁰. De bijna-ongevallen met een goede afloop zijn niet meegeteld.

Zulke cijfers geven de objectieve onveiligheid weer. Het drukke verkeer en meer in het bijzonder de vermenging van kwetsbare (fietser en voetganger) met harde (auto, vrachtwagen, bus, tram) verkeerssoorten maken dat op veel punten in de stad een onveilige situatie heerst. Dat is de subjectieve onveiligheid. Het is best mogelijk dat er nooit wat gebeurt, maar veel mensen ervaren het sterk vervuilende en hinderlijke autoverkeer als een aanslag op hun leefomgeving. Gebruik van de fiets voor afstanden tot zo'n 5 kilometer belemmert veel minder dan de auto de bewegingsvrijheid van andere verkeersdeelnemers. Bekende voorbeelden zijn het woon-winkelverkeer en de dagelijkse autoritjes voor het halen en brengen van kinderen. Om het gebruik van de fiets te stimuleren moet er flink wat gebeuren.

- ◆ Het aantal verkeersveilige en comfortabele fietsverbindingen moet worden uitgebreid. Een goede fietsinfrastructuur omvat een netwerk van fietsroutes in de stad dat alle locaties aansnijdt waar mensen vaak willen of moeten zijn. In Rotterdam zijn al flink wat fietspaden, maar die zijn te vaak matig of slecht onderhouden en vormen nog geen samenhangend netwerk. Ook de structuur van de fietspaden laat te wensen over. Ze zijn vaak te smal. Elkaar passeren

²⁸ Info: G. van Lookeren, directeur van Greenwheels, T. 010 -476 74 74.

²⁹ Dat rapport bevat een evaluatie van de Beleidsnota Verkeer en Vervoer (BVV) van maart 1993.

³⁰ Vgl. *Jaarrapport Monitoring RVVP 2000*, Stadsregio Rotterdam, december 2000, p. 17.

vergt veel omzichtigheid. Scooters en brommers zijn nog steeds niet overal van de fietspaden verbannen. Zij brengen de fietser in gevaar door hun vaak riskante rijgedrag en beduidend hogere snelheid zodat de fietser de meest kwetsbare van deze twee verkeersdeelnemers is.

- ◆ De fietser ontmoet op zijn rit te veel obstakels. Herhaaldelijk moet hij bij kruispunten wachten op het autoverkeer. Vooral bij kruispunten moet de fietser veel meer voorrang krijgen. Op papier bekommeren beleidsmensen en wegbeheerders zich om een vlotte doorstroming voor alle verkeersdeelnemers. In de praktijk krijgt de auto nog te veel voorrang op het overige individuele verkeer. Veelzeggend is de afstelling van verkeerslichten. Op de Maasboulevard en de Oostzeedijk bijvoorbeeld zijn die zo afgesteld dat de kans op lange wachtrijen van auto's wordt beperkt. De verkeerslichten zijn niet afgestemd op voetgangers en fietsers. Want vrijwel geen van de in gebruik zijnde verkeersdetectiesystemen (verkeerslussen in het wegdek, radars of camera's) reageert op fietsers of voetgangers. Het is daar ook steevast de fietser of voetganger die groen moet aanvragen. Dat stelt de fietser soms voor een onoverkomelijk probleem. Op de oversteekplaats over de Maasboulevard op de hoek bij de Honingerdijk bevindt de knop voor dat aanvragen zich midden tussen de rijstroken. Drukknoppen voor voetgangers en fietsers worden vaak voorgesteld als een fietsvriendelijke en voetgangersvriendelijke maatregel. In werkelijkheid dienen ze om de wachttijd voor auto's te doen dalen en de capaciteit van het kruispunt te verhogen.

- ◆ Bij woningen, bij overstapplaatsen naar andere vormen van vervoer en bij de uiteindelijke bestemming, zoals winkels, bedrijven, scholen, stadhuis, deelraadkantoren ontbreekt het aan kwalitatief goede fietsparkeervoorzieningen. Over de parkeerproblemen van de fiets wordt alleen gesproken wanneer bewoners hun (deel)gemeentebestuur nadrukkelijk vragen om fietsparkeerplaatsen. Een parkeernorm voor fietsen is zelfs nog niet in de maak. Toch is fietsparkeerproblematiek één van de hoofdoorzaken van het niet-gebruiken van fietsen in de stad. Het wordt tijd voor gratis bewaakte stallingsruimte voor fietsen in het centrum van de stad. Financiering van de stallingen en het toezicht vindt plaats uit de parkeeropbrengsten. De parkerende automobilist betaalt dus ook voor de parkerende fietser, of, positiever geformuleerd, voor zichzelf als hij de volgende keer met de fiets komt. In aanvulling op de stallingen worden op verschillende plekken in en bij het winkelgebied een vijfduizend fietsklemmen geplaatst. Een verbod op het elders stallen van fietsen én de handhaving van dat verbod stimuleren het gebruik van de faciliteiten en dragen bij tot een meer 'geordend straatbeeld' zonder her en der achtergelaten fietsen.

Elders in het land zien bestuurders en politieke partijen de voordelen van gratis bewaakte fietsenstallingen. Wanneer het aantrekkelijker wordt om met de fiets naar de stad te gaan, kan dat bijdragen aan een verlichting van de druk van het autoverkeer op het centrum.

Uit een onderzoek in Apeldoorn in 1997 werd al duidelijk dat veel fietsers de prijs voor het parkeren te hoog vonden. Toen drie dagstallingen voor het nultarief gingen werken, steeg het aantal daar geparkeerde fietsen binnen een jaar met 70%. Het aantal fietsendiefstallen nam af met 25%.

Inmiddels is de gratis bewaakte fietsenstalling in veel grotere en kleinere gemeenten beproefd of in ieder geval door een of meer politieke partijen bepleit. Enkele voorbeelden: Emmen, Groningen, Nijmegen, Leeuwarden,

Zwolle, Purmerend, Noordwijk, Deventer en Best. Vooral GroenLinks, SP en de 'Leefbaar-partijen' zijn voorstanders

- ♦ De fietser moet er ook op kunnen vertrouwen dat hij zijn rijwiel terug vindt. Dat vereist de aanpak van fietsendiefstal door onder meer de ontwikkeling en invoering van een elektronisch identificatiesysteem voor fietsen.

1.11.1 Experimenten met de fiets

1.11.1.1 IN EEN REK AAN BUS OF TRAM

Pogingen om het meenemen van fietsen in het stads- en streekvervoer te introduceren zijn tot nu toe steeds mislukt. In Brabant en Drenthe bereiden openbaar vervoermaatschappijen (BBA en MTI) elk een nieuw experiment voor. MTI heeft een speciaal rek op het oog dat voor de bus kan worden bevestigd en plaats biedt aan twee fietsen. Het stallen van een fiets neemt niet meer dan acht seconden in beslag, waardoor de stiptheid van de bus niet in gevaar komt. Het rek is ingeklapt als er geen fietsen zijn gestald en is om veiligheidsredenen voor en niet achter de bus geplaatst. Zo kan de chauffeur de zaak goed in de gaten houden. De fietsen kunnen stevig in het rek worden bevestigd en tijdens de rit niet losraken. Niettemin heeft MTI juist om veiligheidsredenen nog geen toestemming van zijn opdrachtgevers om het fietsenrek voor de bus te monteren. De gemeenten vrezen dat een ongeval waarbij een bus met fietsenrek is betrokken een ernstiger afloop kan hebben dan wanneer het gaat om een bus zonder rek.

AANHANGWAGENTJE

Het Brabantse stads- en streekvervoerbedrijf BBA heeft een overdekt hightech aanhangwagentje ontwikkeld waarin 15 fietsen gestald kunnen worden. Een andere manier om fietsen in de bus mee te nemen is de Bikeliner. Dat is een overdekt hightech aanhangwagentje waarin 15 fietsen gestald kunnen worden. De Bikeliner is ongeveer vier meter lang en even breed als de bus. Bij een halte gaat aan de haltezijde een rolluik omhoog dat door de chauffeur vanuit zijn stoel kan worden bediend. Gelijktijdig zakt het plateau met fietsklemmen tot laag bij de grond, zodat reizigers hun fiets zonder veel moeite in een tijdsbestek van dertig seconden naar binnen rijden en veilig vastzetten³¹.

BBA wil de Bikeliner begin 2002 op een nog nader te kiezen lijn uitproberen en aan de hand van de resultaten hiervan verder doorontwikkelen. Uiteindelijk moet de Bikeliner in heel Brabant ingezet kunnen worden achter zowel de snelle Blueliner als de ontsluitende Greenliner. Jochems ziet ook mogelijkheden in het stedelijke verkeer, met name in Den Bosch dat plannen heeft om de bus uit de nauwe straten van het centrum te bannen. 'Er is eigenlijk maar één beperking: achter een gelede bus kan niet ook nog eens een aanhanger. Maar elke ongelede bus is in principe geschikt voor de Bikeliner.'

Net als MTI wil BBA de Bikeliner vooral inzetten op lijnen met veel haltes aan de randen van dorpen en woonwijken, dus waar grote loopafstanden bestaan. Jochems acht het denkbaar dat de Bikeliner op werkdagen wordt ingezet voor forenzen en in het weekend achter een andere bus wordt gehaakt om recreanten naar natuurgebieden te vervoeren. In tegenstelling tot MTI vraagt BBA overigens wel een vergoeding voor het vervoeren van fietsen.

³¹ Ts. *Verkeerskunde*, 17/12/01.

1.11.1.2 DE OV-FIETS

Een OV-fiets is een huurfiets voor het openbaar vervoer. Een nieuwe vorm van fietsverhuur op trein- en metrostations. Een OV-fiets huren gaat snel en gemakkelijk, waardoor het een comfortabel verlengstuk wordt van uw treinreis. Geen haast om uw aansluiting te halen, geen lange wachttijden op tochtige haltes, maar genieten van de vrijheid van de OV-fiets.

Op de website www.ov-fiets.nl kunt u een [aanvraagformulier downloaden](#). Door dat in te vullen en op te sturen komt u in bezit van een OV-fietspas. Op vertoon van deze pas krijgt u bij alle OV-fiets locaties een OV-fiets mee.

Per 1 april 1999 heeft de gemeente Rotterdam het stadsfietsproject gestopt. De organisatie van dat project liet te wensen over. De gemeente biedt het project aan marktpartijen aan. Zowel Greenwheels als de Nederlandse Spoorwegen hebben interesse in het project. De interesse van Greenwheels heeft te maken met uitbreiding van vervoersmogelijkheden die het bedrijf zijn klanten wil bieden. Het is de vraag of Greenwheels na een eventuele overname ook gebruik blijft maken van de Stadsfietsenstallingen. Aansluiting bij de 22 parkeerplaatsen van Greenwheelauto's ligt meer voor de hand. De NS verwacht dat de Stadsfietsen gebruikt kunnen worden voor verhuur³². Volgens het rapport *Herijking Verkeers- & Vervoersbeleid Stad en Regio Rotterdam*, Rotterdam 17 mei 2000³³ is het fietsbeleid vooral lokaal uitgewerkt, met als resultante dat vooralsnog van een samenhangend regionaal fietsroutenetwerk in de praktijk nog maar met mondjesmaat sprake is. In het spoor daarvan is ook het fietsparkeerbeleid onvoldoende gerealiseerd.

Een onmisbare stap voor een nieuw verkeersbeleid is een onderzoek naar de herkomst, doel en samenstelling van de verkeersstromen op de invalswegen naar de stad. Wie gaat waarheen? Met welk reisdoel en wanneer? Die kennis kan leiden tot maatregelen die het niet-gewenste verkeer op de invalswegen weert, de noodzakelijke en gewenste mobiliteit ruimte biedt en de recreatieve functie meer accent geeft. Voorbeelden van niet-noodzakelijk gemotoriseerd verkeer zijn niet moeilijk te vinden. Motorrijwielen die in de weekenden in groepen tegelijk rondjes over de Maasboulevard rijden, het woon-werk verkeer van automobilisten die de hele dag op één werkplek doorbrengen, bezoekers van Tropicana, disco's en evenementen in de stad, winkelbezoek door mensen van buiten Rotterdam. Het toegenomen woon-werkverkeer is een belangrijke veroorzaker van files (Bron: *NRC Handelsblad 10-7-99*).

In een verkeer- en vervoersbeleid moet aandacht zijn voor veiligheidsaspecten. Onder veiligheidsaspecten valt niet alleen verkeersveiligheid maar ook sociale veiligheid. Voor diverse groepen, zoals ouderen, vrouwen, kinderen is de sociale onveiligheid een reden om vooral 's avonds geen gebruik te maken van fiets en openbaar vervoer. Een sociaal veilig verkeersnet vergroot de mogelijkheden van die groepen om zich te verplaatsen en maatschappelijk actief te zijn. Door toegenomen verkeers- en/of sociale onveiligheid worden steeds meer kinderen met de auto gebracht en gehaald (de zogenaamde achterbankgeneratie). Het ligt voor de hand verkeersveilige routes aan te leggen voor (ouders met) kinderen op weg naar

³² Info: G. van Lookeren, directeur van Greenwheels, T. 010 -476 74 74.

³³ Dat rapport bevat een evaluatie van de Beleidsnota Verkeer en Vervoer (BVV) van maart 1993.

school, gym en dergelijke. Maatregelen die de sociale veiligheid bevorderen zijn bijvoorbeeld nodig bij:

- knooppunten van verkeer en vervoer, op en rond stations en bushaltes, fietsenstallingen, carpoolpleinen, transferia, parkeerplaatsen/-garages;
 - de aanleg fietsvoorzieningen;
 - centra van bedrijvigheid;
 - woon-, werk en zorglokaties.
- ◆ Bedrijven kunnen helpen het gebruik van de auto voor het woon-werkverkeer terug te dringen. Om dat te bereiken is bevordering van vervoermanagement op bedrijventerreinen en in winkelcentra noodzakelijk. 'Vervoermanagement' wil in dit verband zeggen dat bedrijven het woon-werkverkeer en het zakelijk verkeer zó organiseren dat het individuele autogebruik wordt verminderd. Mogelijke vormen van vervoermanagement zijn:
- vaker carpoolen
 - kiezen voor de fiets
 - kiezen voor het openbaar vervoer
 - rijden buiten de spits.
 - medewerkers krijgen een abonnement voor het openbaar vervoer en geen reiskostenvergoedingen te geven.

Juist werkgevers kunnen veel doen om hun werknemers uit de auto te halen. Alleen een instelling of bedrijf is in staat om voorzieningen te creëren als de fiets van de zaak, stallings- en douchefaciliteiten en OV-jaarkaarten voor werknemers. Het zijn ook de bedrijven en instellingen die beslissen over flexibilisering van werktijden en situering van kantoren en fabrieken bij openbaar vervoersknooppunten. Een probleem is dat het niet in het belang van het individuele bedrijf is om vervoermanagement maatregelen door te voeren, of om jegens de individuele werknemer impopulaire besluiten te nemen. Ook het afzien van het ter beschikking stellen van een lease-auto als aantrekkelijk onderdeel van de secundaire arbeidsvoorwaarden, is een lastig punt voor individuele bedrijven.

De overheid zal bedrijven moeten stimuleren maatregelen te nemen om te zorgen dat de werknemers uit de auto komen. Een verplichting tot het opstellen van een vervoermanagement programma is hiervoor het geëigende middel.

Regulering van het parkeren voor werknemers is nuttig in zwaarbelaste, stadsgewestelijke gebieden. Uit een verkennende studie die TNO Inro deed voor het Ministerie van Financiën, bleek een heffing op gratis bedrijfsparkeren te leiden tot minder CO₂-emissie, tot betere verkeersdoorstroming en bereikbaarheid en ruimtewinst³⁴. De TNO Inro-verkenning noemt Los Angeles (en dan alleen nog in enkele zwaarbelaste zones) als voorbeeld van een stad waar de heffing effect sorteert. In sommige gevallen daalde het autogebruik in het woon-werkverkeer zelfs met 12%. Engelse modelstudies geven aan dat daar bij regiotoeëpassing reducties tot 6% haalbaar zijn. Toegepast in stedelijke zones en gebieden waar het parkeren aan de openbare weg toch al niet vrij is, kan de maatregel zinvoller en effectiever zijn. Overigens stelt TNO Inro vast dat bij gerichte, gebiedsgewijze toeëpassing de directe milieueffecten kleiner zijn dan die op het vlak van

³⁴ Ts. *Verkeerskunde*, 17/12/01.

bereikbaarheid en ruimtegebruik. Die ruimtewinst is het grootst als de werkgever fiscaal wordt aangesproken voor verleende parkeerfaciliteiten aan het personeel. Mikken overheden daarentegen op rechtstreeks milieuwinst (minder CO₂-emissie en minder autokilometers), dan scoort een andere variant, namelijk het rechtstreeks belasten van de werknemer, het best. Een derde fiscaal instrument is 'cashing out'. Daarbij worden werknemers beloond die geen aanspraak maken op een vaste parkeerplaats op bedrijfsgrond. Zij zouden net zo veel geld uitgekeerd moeten krijgen als de gemiddelde waarde van een parkeerplaats.

- Een andere aanvullende maatregel om de intensiteit van het personen- en vrachtverkeer op de Maasboulevard terug te dringen is het verplaatsen van bedrijven en instellingen die verkeer aantrekken (bijv. Van Gend & Loos).
- In afwachting van een nieuwe visie en de effectuering daarvan zijn op korte termijn maatregelen nodig die de huidige, snel verslechterende milieusituatie op en langs de invalswegen verbeteren.
- De minimale 'inspanningsverplichting' van de overheid is het snel terug brengen van de concentratie koolmonoxide, stikstofdioxide en benzeen tot veilige waarden. Ook zijn maatregelen nodig die de uitstoot van een aantal schadelijke stoffen als fijn stof, roet, PAK (Polycyclische Aromatische Koolwaterstoffen) en 3-nitrobenzanthron verminderen. Voor de hand liggen maatregelen als het verplaatsen van de wegas van de woningen af, het aanbrengen van een wegdek dat de geluidsoverlast sterk vermindert en het terug brengen van de verkeersintensiteit van met name het vrachtverkeer.
- De verkeerspolitie handhaaft de maximum snelheid van 50 km op de invalswegen. 'Handhaven' zal meer moeten omvatten dan het af en toe uitvoeren van snelheidscontroles. Een permanente radarcontrole in combinatie met het indammen van het gemotoriseerd verkeer heeft waarschijnlijk het gewenste effect.
- De verkeerspolitie voert een lik-op-stuk beleid voor brommers, scooters en motorfietsen die te hard rijden en te veel herrie produceren.
- Elk initiatief om de intensiteit van het verkeer op de Maasboulevard te verminderen moet krachtig worden ondersteund door aanvullende maatregelen. *High Speed Ferry (HSF)* en de *Waterbus* onderhouden vanaf oktober 1999 met twee Fast Ferry's en vier waterbussen snelle bootverbindingen³⁵. De *Fast Ferry* brengt de reiziger bijvoorbeeld in vijftwintig minuten van Rotterdam naar Dordrecht, met een tussenstop in Ridderkerk. De waterbus vaart tussen de Drechtsteden. In Rotterdam zal de Fast Ferry aanmeren aan het Willemsplein naast de Erasmusbrug. De Fast Ferry zal elk half uur vertrekken vanaf het Willemsplein. Kaartjes zijn te krijgen bij de wallocaties in Rotterdam en Dordrecht en op de boten. Het vervoer met de Waterbus kan betaald worden met de strippenkaart. De Waterbus zal op meer plaatsen stoppen dan de Fast Ferry. De bus op het water vaart twee routes. De eerste gaat van Dordrecht via Zwijndrecht en Papendrecht naar Hendrik Ido-Ambacht en Alblasterdam. De tweede route loopt van Dordrecht over Zwijndrecht en Papendrecht naar Sliedrecht. Het project Fast Ferry krijgt een proeftijd van drie jaar. Mocht het project succesvol zijn, dan zal dat worden verlengd met nog eens vijf jaar. Na drie jaar zal het aantal passagiers zo'n 1350 klanten per dag moeten tellen. De

³⁵ *High Speed Ferry* heeft van de Provincie een concessie voor acht jaar gekregen. Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat draagt 13 miljoen bij. Zie *De Volkskrant* van maandag 11 januari 1999 en *Maasstad* van woensdag 19 mei 1999.

Waterbus moet na een proeftijd van drie jaar tussen de 5.500 en 7.500 mensen per dag vervoeren. De Stichting Vervoer Coördinatie Centrum Rijnmond heeft de Fast Ferry en de Waterbus ontwikkeld om het verkeer op de weg en op het spoor te ontlasten. De Stichting gaat naar bedrijven toe om de werkgevers te laten zien welke mogelijkheden er zijn voor ander vervoer. De fiets past goed in dat vervoer over water. Mensen kunnen vanaf hun huis met de fiets naar de boot en vanaf de boot naar het werk. Fast Ferry biedt plaats aan 150 mensen en 20 fietsen. De Waterbus kan 120 mensen vervoeren. Om de kans op succes voor dit alternatief voor de auto zo groot mogelijk te maken, moeten dienstregelingen van de waterverbindingen en van tram, bus en metro op elkaar worden afgestemd. Hier ligt een kans voor de (deel)gemeente om met aanvullende maatregelen dit vervoer over water te ondersteunen. Een andere ontwikkeling is de Maastaxi. U belt op en de watertaxi komt naar de gewenste opstappunt, vanwaar u met fiets en al naar één van de andere 80 aanlegsteigers wordt gebracht.

- Een groep die de auto niet graag zal laten staan is het winkelpubliek. Hybride voertuigen rijden tweemaal per week naar een winkelcentrum om bewoners van een wijk zonder voldoende voorzieningen als winkels, postkantoor, banken, wijkcentra e.d. van en naar een winkelcentrum te rijden. In samenwerking met de Stichting Werk en Edah is in mei 1999 in Kralingen een dergelijk project van start gegaan. Een noodzakelijke aanvulling is dan een bezorgdienst. De gemeente kan meehelpen die op te zetten.
- Het flatgebouw De Landmark en andere oudere bebouwing langs de Maasboulevard wordt geplaatst op de urgentielijst, de zogenaamde A-lijst, en komt met voorrang in aanmerking voor een sanering. De Dienst Stedebouw en Volkshuisvesting, afd. Milieu stelt de geluidbelasting aan de gevel van De Landmark op 68 dB(A). Die waarde is berekend uitgaande van een rijsnelheid van 50 km per uur en met een rekenmethode die de hiervoor genoemde onvolkomenheden bevat. Eigen nog steeds voortdurende metingen en berekeningen van de geluidbelasting, resulteren in een waarde die op vier waarnemingshoogten 72 dB(A) bedraagt en een stijgende trend vertoont³⁶. Ter vergelijking: de richtwaarde ligt rond de 35 dB(A).
- De overheid laat onderzoek verrichten om inzicht te krijgen in de mate waarin het leefklimaat in de woningen door de luchtvervuiling buiten wordt 'besmet'. Aan de hand van de resultaten van dat onderzoek kan worden bepaald welke maatregelen getroffen moeten worden om het gezondheidsrisico door schadelijke emissies terug te brengen. De Strategienota Stedelijk Parkeerbeleid die op 2 juli 1998 door de gemeenteraad van Rotterdam is vastgesteld, lijkt op conclusies van de al aanwezige studies voort te borduren. Het gebruik van de auto van, naar en in de stad wordt terug gedrongen door de omvang van het gebied voor betaald parkeren te vergroten³⁷. Om de druk van de automobilititeit in de stad te verlichten is dat één middel. Dat zal echter door andere maatregelen geflankeerd moeten worden. Betaald parkeren in de binnenstad heeft nu al het effect dat automobilisten hun voertuig parkeren in de buitenwijken waar nog geen parkeermeters staan. Een verschuiving van de milieubelasting en de verkeerscongestie naar wijken die grenzen aan de binnenstad. Uitbreiden van

³⁶ Zie de bijlage *Berekening milieu-overlast*.

³⁷ Zie de nota Parkeer.pdf op de website <http://home.hccnet.nl/j.aart>.

het parkeerbeleid ook naar die buitenwijken ligt voor de hand. Voor bewoners van de wijken kan de gemeente een gratis parkeerbewijs uitreiken. Zij dragen via hun gemeentelijke belastingen bij aan het ontwikkelen en onderhouden van een hoogwaardige leefomgeving.

- Het project *TramPlus* beoogt verbetering van het huidige tramsysteem in Rotterdam. Het accent moet liggen op verkorten van de reistijd, meer comfort en grotere betrouwbaarheid.
- De busverbindingen worden aangevuld met een fijnmaziger netwerk van kleine busjes die passagiers uit de wijken aanvoeren naar de grotere bussen.
- Met ondersteuning van het Ministerie van V&W loopt in februari 1999 een experiment met de zogenoemde Parkshuttle. Een onbemand elektrisch voertuig vervoert passagiers tussen het bedrijvenpark Rivium en het metrostation Kralingse Zoom. Wanneer dat experiment slaagt, wordt die milieusparende manier van vervoer uitgebreid.

1.11.2 Maatregelen op middellange termijn

In diverse rapporten vinden we aanvullende plannen die de milieubelasting en overlast op de Maasboulevard terug kunnen dringen.

- Woensdag 2 september 1998 presenteerde de gemeentelijke overheid de eerder genoemde brochure *Meer stad, meer toekomst*, die in 1999 uitmondt in het *Ruimtelijk Plan Rotterdam 2010*. In die brochure staat onder meer dat verbetering van de ‘langzame verkeersroutes’ in de stad hoge prioriteit moet krijgen. Deze vorm van vervoer kan nog sterk gestimuleerd worden, want Rotterdammers leggen op hun tweewieler maar de helft af van de afstand die inwoners van Utrecht en Amsterdam jaarlijks fietsen. Eén reden waarom de Rotterdammer zo weinig fietst, is de toestand van de rijwielpaden. Die vormen geen netwerk, fietsers krijgen te weinig voorrang, de paden zijn te smal. Die belemmeringen zullen nog sterker worden wanneer de Segway HT in Europa op de markt komt.



- Het lijkt een soort step, maar dan wat geavanceerder. Op maandag 12 december presenteerde de uitvinder, Dean Kamen, zijn voertuig tijdens het ontbijtprogramma *Goed Morning America* op de nieuwszender ABC. De gebruiker staat op twee naast elkaar geplaatste wielen. Hij valt niet naar voren of naar achter omdat u in balans wordt gehouden door vijf gyroscopen en een aantal bewegingssensoren in de voetplank. Als de bestuurder naar voren beweegt, corrigeert het apparaat deze beweging door wat naar achter te hellen.

Het apparaat doet het op elektriciteit en gaat thuis aan het stopcontact voor het vullen van de batterijen aan boord. Daarna rijdt de step bijna 30 kilometer.

- De Opstapper is een minibus met een vaste route maar zonder vaste haltes. In- en uitstappen kan overal waar de reiziger dat wil. Sinds februari rijdt het busje zes dagen van de week elke tien minuten van het Amsterdamse Centraal Station via Brouwersgracht, Prinsengracht en Amstel naar het Stadhuis/Muziektheater. De proef loopt tot februari 2002. Dan moet duidelijk zijn of de Opstapper voldoende bijdraagt aan de verbetering van de bereikbaarheid van de binnenstad.

- *Het is geen bus, het is geen taxi, het is een Makkie.* Onder dit motto kan in de toekomst een nieuw taxisysteem vorm krijgen, dat de hele Randstad bestrijkt. Van de Makkie bestaat voorlopig nog slechts één exemplaar, dat vooral tot doel heeft interesse te wekken voor een nieuwe aanpak van de Randstedelijke verkeersproblemen. Onder aanvoering van planologen als prof. Frieling, en ondernemers als R.M. Lubbers wordt de Makkie geïntroduceerd als onderdeel van het toekomstige Deltanet.

De acht zitplaatsen tellende Makkie moet het sluitstuk vormen van een openbaar-vervoersysteem dat ontstaat als het toekomstige Randstadrail (Den Haag-Rotterdam) wordt aangesloten op het Regionet (Amsterdam). De eerste berekeningen wijzen uit dat er maar liefst 50 000 Makkies nodig zouden zijn. Die moeten hun klanten vinden bij zo'n 10.000 stand- en stopplaatsen. Het systeem kan het autoverkeer met 20 procent verminderen.

Of en wanneer de Makkie er komt, hangt onder meer samen met de kans van slagen van een nieuw initiatief dat onder de naam Verenigde Delta Compagnie is gelanceerd door Lubbers, ondersteund door ondernemers als Dik (KPN), Herkströter (ex Shell) en Wijffels (SER). De VDC zou de scepter moeten zwaaien over alle openbaar vervoer in de Randstad. Gebruikmakend van bestaande ov-bedrijven zou deze regie moeten leiden tot een uniform en voor de gebruiker herkenbaar ov-systeem dat voor de hele Randstad één tarief kent.

- Samen met Nederlandse industriële partners ontwikkelt Rotterdam (OBR/PIR) een lichtgewicht hybride bus. Deze voertuigen wekken in een brandstofcel waterstof op waarmee de wagen elektrisch wordt aangedreven. Het proces levert bijna geen uitstoot aan schadelijke gassen op en scheelt de helft in CO₂ emissie. De wagens rijden zo'n 30 kilometer op 1 liter brandstof. Sinds 1996 gebruikt de RET voor het scholierenvervoer 2 elektrische Volkswagen Caravelle taxibusjes uit het programma *Stiller, Schoner en Zuiniger*.

Rotterdam (GW/MR.) is projectcoördinator van het Europese ELCIDIS-project (ELectrical vehicle CIty goods DIStribution centres). Dit project heeft als doel de mogelijkheden van elektrische en hybride auto's in de stedelijke goederendistributie te demonstreren. De organisatie Greenwheels wenst medio 1998 in samenwerking met de gemeente Rotterdam elektrische auto's in haar dieselautoconcept op te nemen. Sinds november 1997 zijn 5 elektrische scooters van het model TWIP in gebruik bij het Europaort complex als alternatief vervoermiddel voor dienstreizen in de stad.

In het kader van het CO₂-reductieplan heeft Rotterdam in 1997 bij het rijk een voorstel ingediend voor een grootschalige introductie van elektrische en hybride voertuigen. De bedoeling is deze voertuigen in te zetten als stadstaxi, als dienstauto, in het goederenvervoer, als individueel OV en als alternatief voor de tweede auto. In het voorstel is tevens de noodzaak tot het realiseren van een

service/kenniscentrum ten behoeve van deze alternatieve voertuigconcepten opgenomen.

- De gemeente heeft een groot aantal plannen op stapel staan om vooral de regio rond Rotterdam per openbaar vervoer beter met de stad te verbinden. De bouw van de nieuwe Beneluxlijn, de doorgetrokken metro van het Marconiplein naar Schiedam en Hoogvliet, is vergevorderd. Ook de plannen voor RandstadRail lijken in een gevorderd stadium. Bezoekers uit onder meer Berkel en Rodenrijs, Bergschenhoek en Zoetermeer kunnen dan met een nieuw comfortabel 'light-railsysteem' Rotterdam bereiken. In de toekomst is het de bedoeling dat deze treinen rechtstreeks worden aangesloten op het metronet, zodat het ingewikkelde en tijdrovende overstappen grotendeels tot het verleden gaat behoren. De RET is bezig om bepaalde tramlijnen te verbeteren door er Trampluslijnen van te maken. Dit betekent sneller, comfortabeler en met minder oponthoud reizen. Lijn 20 is daar al een voorbeeld van. Nodig zijn snelle Tramplusverbindingen met zoveel mogelijk vrije trambanen en minder haltes dan gebruikelijk, bijvoorbeeld op de trajecten: van het Zuidplein naar Ridderkerk, de huidige lijnen 2, 4 en 5, een toeristische tram(ring)lijn langs diergaarde, station, Veerhaven en culturele as, een lijn van Prins Alexander via een derde stadsbrug naar het Zuidplein en lijnen vanaf de Noordrand naar Schiedam en Prins Alexander. Tramlijnen tussen Crooswijk en de Kralingse Zoom en van Blijdorp naar Overschie. Op Zuid tramlijnen naar Carnisselande en Lombardijen, een Trampluslijn - lijn 1 - tussen Oostplein en Vlaardingen-Holy.
- Autowegen naar en in de stad zijn een 'schaars goed', waar de normale economische instrumenten op toegepast worden. Wie in de stad wil autorijden betaalt per gereden kilometer. Voor korte ritten pakt men dan vaker de fiets. Om de milieubelasting in de stad terug te dringen moet het gemotoriseerd verkeer al op de ringweg worden ingedamd. Buiten de ruit van ringwegen wordt een ring van grote transferia (4 tot 5000 parkeerplaatsen) ingericht. Die transferia vangen het woon-werkverkeer en het recreatieve verkeer op³⁸. De toestroom van auto's vanaf de ringwegen A16 en Kralingse Zoom wordt gereguleerd via entreeheffing op deze hoofdwegen³⁹. Wie de Maasboulevard oprijdt, betaalt, wie zijn auto in het transferium zet, kan met dezelfde parkeerkaart van het openbaar vervoer gebruik maken (metro, shuttlebus) en snel naar het centrum komen. Bewoners van de stad zijn van deze heffing vrijgesteld. Die entreeheffing kan het autoverkeer op de Maasboulevard met zo'n 20 procent verminderen. Deze kilometerheffing voor het stedelijk gebied heeft nog een

³⁸ Zie de nota Transf~1.pdf op de website <http://home.hccnet.nl/j.aart>.

³⁹ In het kader van het onderzoeksprogramma Eurotoll van de Europese Commissie worden uitgebreide experimenten gehouden met road pricing in en rond Europese steden. Een van deze voorbeeldprojecten is het zogenoemde LERTS -project in het Engelse Leicester. LERTS staat voor Leicester Environmental Road Tolling Scheme. Het experiment in Leicester is bijzonder, niet alleen omdat de tol op een stedelijk hoofdinvalsweg wordt geheven, maar ook omdat het een instrument betreft dat gemeenten meer financiële armslag kan bieden.

Automobilisten die het centrum van Londen binnen willen rijden, zullen vanaf 2003 een fileheffing van vijf pond moeten betalen. De stad wil hiermee de verkeersopstoppingen in de stad trachten te verminderen. De maatregel gaat gepaard met het aanleggen van vrije busbanen, het uitbreiden van het metrosysteem en et spoorwegnet. (*de Volkskrant*, woensdag 11 juli 2001.

voordeel: de stad krijgt eigen inkomsten. Daarmee kan ze investeren in het stedelijk openbaar vervoer, zodat er ook voor verplaatsingen boven de 5 kilometer een aantrekkelijk alternatief komt voor de auto.

- Rijstroken worden stiller door gebruik van een zogenoemde zoefmat, een rubberen laag met daarop een tapijtrol. De zoefmat zou goed zijn voor 15 decibel minder lawaai. Het idee van de zoefmat berust op de volgende gedachtengang. Er zijn drie hoofdbronnen van autogeluid. Het geluid van de motor, het geluid van de trillende band op het wegdek en het geluid van de samengedrukte lucht die ontsnapt uit de profielen van de rollende band. De zoefmat zal waarschijnlijk beter dan ZOAB het motorgeluid absorberen. Bovendien neemt het verende wegdek de trilling van de band voor een groot deel weg.
- In een rapport van de RET *Transferium Kralingse Zoom* (24 juni 1998) staat dat de metrolijn die vrijwel parallel loopt aan de Maasboulevard, veel intensiever gebruikt kan worden wanneer de bestaande P+R voorziening aan de Kralingse Zoom wordt uitgebreid tot een transferium voor tenminste 4000 motorvoertuigen. De huidige P+R voorziening omvat 730 parkeerplaatsen. Die voorziening blijkt nu te klein. In juni 1998 is een studie verricht om vast te stellen of de Kralingse Zoom een geschikte plaats is voor een transferium van die omvang. Die studie is een vervolg op een eerder onderzoek uit 1995. In 1995 publiceert Saskia Gerrits in het kader van een onderzoek aan de Technische Universiteit Eindhoven het resultaat van een onderzoek *Transferium op een ander spoor*. Eén van haar aanbevelingen is om het transferium Kralingse Zoom meer functies te geven dan die van verkeersknooppunt. Het kan ook dienst doen als een knooppunt van economische bedrijvigheid (beurzen en zakencentrum). Aan een transferium kunnen allerlei dienstverlenende aspecten worden toegevoegd, bijvoorbeeld een garage, wasstraat, wasinrichting, kapper, supermarkt, tankstation en bank, fietsenstalling. Intussen zijn er in Nederland vijf transferia in gebruik: in Groningen, Amsterdam (ArenA), Renesse, Hoorn en Arnhem (Gelredome). Eind mei '99 opende Rijkswaterstaat de zesde bij Leiden ('tSchouw). Wie daar zijn auto parkeert, kan met de bus over een speciale busbaan filevrij verder naar Den Haag of het centrum van Leiden reizen.

1.11.3 Maatregelen op langere termijn

- Een maatregel om de intensiteit van het personen- en vrachtverkeer op de Maasboulevard te verminderen is het verplaatsen van bedrijven en instellingen die verkeer aantrekken. Ook bedrijven zelf kunnen helpen het gebruik van de auto terug te dringen door hun medewerkers voor het woon-werkverkeer alleen een abonnement voor het openbaar vervoer te vergoeden. Ook op andere wijze kan het bedrijfsleven een verandering in mobiliteitsgedrag tot stand te brengen. Denk aan telewerken, op andere tijden werken of een combinatie van die twee. Een laatste voorbeeld is carpoolen. Er zijn relatief weinig poolers nodig om de belasting op de wegen aanzienlijk te verminderen.
- Een andere optie is gratis openbaar vervoer. In Hasselt (België) en Zutphen is die optie toegepast. De resultaten zijn sprekend. Grote aantallen meer mensen maken gebruik van de tram en de bus, de middenstand is enthousiast door de grote aantallen winkelend publiek, de luchtvervuiling in de stad is drastisch verminderd. De ringwegen rond de stad zijn minder belast. Alle voorspelde

rampen bleven uit. De vervoermiddelen puilden niet uit van mensen die allemaal ‘overbodige’ reizen maakten. De mensen die slechts één halte meerijden en daarmee de voortgang blokkeren, kwamen niet opdagen. De zwervers die de hele dag in bus of tram zouden blijven zitten, hebben zich niet vertoond. Op een creatieve wijze werd het probleem van vereenzamende ouderen aangepakt. In Nederland blijft men hardnekkig een andere koers varen. Subsidies worden beperkt, waardoor lijnen moeten worden geschrapt of bekort, of er rijden minder trams en bussen. Daardoor komen er weer minder reizigers, kunnen de subsidies verder omlaag, enzovoort. Wat zijn de kerncijfers? In het stads- en streekvervoer gaat jaarlijks ongeveer anderhalf miljard euro om, waarvan een miljard subsidie en een half miljard reizigersopbrengsten. In België liggen die kerncijfers niet veel anders. Toch wordt daar de financiering van het openbaar vervoer uit de publieke kas opgevoerd, terwijl meer passagiers dat vervoer ‘gratis’ krijgen aangeboden. De Belgen kiezen ervoor in plaats van ‘lucht’ te vervoeren, nu voor vrijwel dezelfde kosten van staat, gewest en gemeente ouderen en jongeren gratis mee te laten reizen. Autoriteiten die beroepsmatig met het openbaar vervoer belast zijn, hebben veelal meer oog voor dat eenderde deel van de kosten dan dat eenderde deel dat nog steeds door de reiziger wordt betaald. Zij hebben minder oog voor het tweederde deel dat zij al uit de algemene middelen betalen. In het Nederlandse milieudenken is het aanbieden van gratis openbaar vervoer een ernstige fout. Je bevordert dan immers de mobiliteit en dat tast het milieu aan. Maar bevordert de evenementen in Rotterdam met zestig tot honderdduizend bezoekers het milieu? De kans is groot dat Texel in juni 2000 de primeur krijgt van gratis openbaar vervoer in Nederland.

De conclusie lijkt gerechtvaardigd dat openbaar vervoer in een compacte stad zoals Rotterdam de stedelijke leefkwaliteit optimaal kan maken als er voldoende flankerende maatregelen getroffen worden om aan de groeiende behoefte aan personen- en goederenvervoer tegemoet te komen. Rotterdam kan met die aanpak een begin maken. Wie zijn auto aan de rand van de stad parkeert, krijgt een toegangskaart voor het openbaar vervoer waarmee hij of zij de hele dag gratis met tram, bus of metro kan rijden. Een gedachtesprong verder is dat bewoners van Groot Rotterdam met hun afrekening van de OZB een gratis jaarkaart krijgen voor het openbaar vervoer.

- Als oplossing voor het vervoer van goederen wordt in het *rapport Ondergronds Transport, de toekomst in de Rijn/Schelde Delta*, dd. 9 februari 1998 van de Kamer van Koophandel in Rotterdam gewezen op een ondergronds buizensysteem. In lijn daarmee noemt de afdeling Milieu van de GGD in een rapport⁴⁰ het ondergronds brengen van transportwegen de beste oplossing om de milieuverontreiniging op en langs drukke verkeerswegen in de stad terug te dringen⁴¹. Wanneer die ondertunneling uitgevoerd wordt op een traject waar dubbel grondgebruik mogelijk is, wordt een belangrijk deel van de investeringen weer terug verdiend. In de *Ontwikkelingsvisie Kralingen-*

⁴⁰ *Wegverkeer en gezondheid: investeren in leefbaarheid*, [1996]. Samengesteld op verzoek van het Bureau Projectmanagement van de Dienst Stedebouw + Volkshuisvesting te Rotterdam.

⁴¹ De Maasboulevard met zijn vierbaansweg heeft een structuur die voor Park Lane is afgewezen. Die structuur, het verbreden van de Westzeedijk en het verlengde daarvan tot een vierbaansweg heeft volgens de GGD zoveel gezondheidsproblemen tot gevolg dat alleen ondertunneling een oplossing is.

Crooswijk die de dienst Stedebouw + Volkshuisvesting (dS+V) heeft opgesteld, wordt geopperd de Maasboulevard te ondertunnelen. In de Duitse stad Düsseldorf is al zo'n ondertunneling gerealiseerd. Op het dak van de Maasboulevard is dan ruimte voor groenterrassen en een wandelgebied. Op die manier zou één van de fraaiste gedeelten van Rotterdam niet geofferd worden aan het autoverkeer maar de aantrekkelijkheid voor toeristen verhogen.

- Een stap verder in het ondergronds brengen van transportwegen is de ontwikkeling van ondergrondse logistieke systemen (OLS). Een interdepartementale projectgroep presenteerde in 1998 een studie naar de bijdrage die deze systemen kunnen leveren aan de oplossing van de dreigende verstoppingen van het wegennet binnen en buiten de bebouwde kom. OLS bestaan uit onbemande shuttles die goederen met hoge snelheid door een buis van A naar B transporteren. De studie kijkt niet alleen naar de aanlegkosten maar ook naar de maatschappelijke opbrengsten. Het meest uitgebreide scenario gaat uit van een netwerk van bijna tienduizend kilometer aan ondergrondse buizen, 24 logistieke parken en meer dan 1400 wijkdistributiecentra⁴². Zeker eenderde van het binnenlands vervoer is geschikt voor een ondergronds logistiek systeem (een ondergronds buizennetwerk). Het gaat om stukgoederen die via onbemande vrachtvoertuigen door een buisleiding met een doorsnee van ongeveer twee meter gaan. In 2030 kan Nederland uitgerust zijn met een compleet ondergronds en onbemand transportstelsel. De eerste schakels van dat stelsel zijn in aanbouw. Het Wilhelmina Kinderziekenhuis en het Academisch Ziekenhuis Utrecht (AZU) zijn burens die voedsel en apparatuur uitwisselen. Vanaf maart 1999 vindt deze uitwisseling plaats via een tunnel met automatisch geleide voertuigen die het transport voor hun rekening nemen. Halverwege dit jaar start de testfase voor de 'bloemenbuis', een tunnel met ruim 300 automatisch geleide voertuigen die bloemen direct van de Bloemveiling Aalsmeer naar Schiphol brengen. De Kamer van Koophandel Centraal Gelderland werkt met de gemeenten Arnhem en Nijmegen samen aan een ondergronds transportnetwerk.

1.12 Voorlopig inrichtingsplan Maasboulevard

In de voorgaande hoofdstukken *Maatregelen op korte, middellange en langere termijn* zijn maatregelen genoemd die de intensiteit van het autoverkeer in de stad kunnen verminderen. Die maatregelen zijn niet meer dan een opsomming. De volgende uiteenzetting omvat de blauwdruk voor een ontwerp waarin met een aantal elementaire aspecten van de verkeerssituatie in en om Rotterdam rekening wordt gehouden. Het doel van dit ontwerp is om vragen en problemen aan het licht te brengen die typerend zijn voor een situatie ter plaatse en om antwoorden en oplossingen op maat te vinden in literatuur of bij deskundigen. Het ontwerp zal (waarschijnlijk) drie onderdelen bevatten, in de eerste plaats een probleemanalyse en de dilemma's, in de tweede plaats het perspectief op een inrichting die aan de gewenste uitgangspunten voldoet en in de derde plaats de concrete voorstellen en acties. Uitgangspunt is dat het ontwerp aan de mobiliteitsbehoeften van consumenten, reizigers, bewoners, recreanten, werknemers, ondernemers kan voldoen. De situatie op en rond de Maasboulevard dient als speerpunt voor deze blauwdruk.

⁴² *De Volkskrant*, zaterdag 9 januari 1999, p.48, bijlage *Economie*.

1.12.1 Probleemanalyse

Evenals andere deelgemeenten rond het centrum van Rotterdam ondervindt de deelgemeente Kralingen-Crooswijk veel hinder van het gemotoriseerd verkeer. Die hinder omvat vooral luchtverontreiniging, lawaai, parkeeroverlast. De deelgemeente wordt doorsneden door drukke verkeerscorridors als de Boezemsingel, Boezemstraat, Boezemlaan, Maasboulevard, Slaak, Gerdesiaweg, Oude Dijk, Honingerdijk, Oostzeedijk. Naast de milieuhinder werken deze corridors ook als barrières tussen de verschillende wijken van de deelgemeente. Die segmentering van de wijk in fysiek en sociaal opzicht heeft tot gevolg dat bewoners zich een vreemde gaan voelen in de eigen wijk.

De autocorridors vormen verbindingsschakels tussen de verkeersstromen in de stad, de rijkswegen A13, A15, A16 en A20 en woongebieden als Alexanderpolder, Ommoord, Prinsenland, Capelle a/d IJssel en Krimpen a/d IJssel. Verkeer van en naar die plaatsen en het centrum perst zich via die autocorridors de stad in en er weer uit. Bekend is al lang dat bewoners langs die rijkswegen en verkeerscorridors in de stad tot ver in de straten daar omheen een verhoogd gezondheidsrisico lopen. Berekeningen door overheidsdiensten hebben uitgewezen dat op en langs die weg een te hoge geluidbelasting en gevaarlijke concentraties stoffen voorkomen zoals benzeen en 'fijn stof'. Te veel lawaai heeft gevolgen voor het lichamelijk en geestelijk functioneren die vergelijkbaar zijn met die van een ziekte. Voor stoffen als benzeen en fijn stof houdt elke concentratie een gezondheidsrisico in. Het zal duidelijk zijn dat bewoners daar ter plaatse aan een sluipend gevaar zijn bloot gesteld.

De bezorgdheid van de bewoners wordt niet minder als in een onderzoeksrapport *Tijd voor een ander Verkeersbeleid* (van oktober 1999) opnieuw⁴³ wordt aangewezen waar de berekeningen van de milieubelasting ernstige tekortkomingen vertonen. Door die tekortkomingen geven de uitkomsten een te rooskleurig beeld van de werkelijke situatie. De bewoners zijn veroordeeld tot groter gevaren voor hun gezondheid dan de uitkomsten van de berekeningen doen vermoeden. Dat rapport is gestuurd naar diverse landelijke en gemeentelijke overheden en instanties, politieke en andere diensten en instellingen. Het onderzoeksrapport is een herhaald beroep op de verantwoordelijke instanties om de vervuiling door de verkeersstromen terug te dringen.

In Rotterdam eisen de schadelijke effecten van het autoverkeer hun tol van de bewoners. Van de zijde van het DCMR, de GGD en in diverse rapporten⁴⁴ is

⁴³ Ook in het rapport *Leefmilieu op en rond de Maasboulevard* van juni 1998 door Dr. J.C. van Aart werd op de blinde vlekken en andere tekortkomingen in de gehanteerde rekenmodellen gewezen.

⁴⁴ *Onderzoek naar luchtkwaliteit langs wegen buiten de bebouwde kom in de provincie Zuid-Holland*, TNO-Milieu en Energie, 5 februari 1992; *Informatievoorziening Stad & Milieu*, 13 mei 1998; *Handreiking Stad & Milieu*, Stichting Natuur en Milieu, april 1998; *Milieu-inventarisatie Stad & Milieu Overschie*, augustus 1999; *Tussenrapportage Luchtkwaliteitsmetingen Kleiwegkwartier*, DCMR Milieudienst Rijnmond, mei 1998-april 1999; *Project Luchtkwaliteit Overschie*, Ingenieursbureau Gemeentewerken, 3 juni 1999; *Luchtwegaandoeningen bij kinderen wonend nabij snelwegen*, Wageningen Universiteit Omgevingswetenschappen, Afdeling Gezondheidsleer, november 1999.

gewezen op de gezondheidsrisico's voor bewoners. Zweedse wetenschappers hebben een directe samenhang aangetoond tussen schadelijke stoffen in de lucht en het risico van kanker: wie dertig jaar in een door uitlaatgassen zwaar belaste omgeving leeft, heeft veertig procent meer kans op longkanker dan inwoners van regio's met geringe belasting door uitlaatgassen. Tien jaar blootstelling aan uitlaatgassen verhoogt het risico op longkanker met twintig procent.

Terwijl het autoverkeer doordendert, debatteert de gemeenteraad over de vraag of er een eind moet komen aan de gezondheidsrisico's van grote groepen bewoners langs de ringwegen en verkeerscorridors in Rotterdam die elke dag veroordeeld worden tot het passief meeroken van zo'n 16 tot 17 sigaretten. De eerste berichten over de voornemens die het stadsbestuur ontwikkelt om de bevolking van Rotterdam voor de voortdurende aanval op hun gezondheid te vrijwaren, zijn voor de bewoners niet hoopgevend. Het bestuur laat (nog maar eens) met gelden van de Europese Gemeenschap meten hoe erg het is.

1.12.2 Het perspectief

Ondanks de sombere vooruitzichten voor de gezondheidssituatie van veel Rotterdammers blijven veel politici vasthouden aan maatregelen die de automobiliteit eerder stimuleren dan inperken:

- uitbreiden van de ringwegen, verkeerscorridors in de stad, verruimen van het samenstel van hoofd- en verzamelwegen.

Van een beleid waarin de intensiteit van het autoverkeer in de stad wordt terug gedrongen, valt weinig te merken:

- geen ondertunneling van de Maasboulevard en de Tjalklaan met een park daarboven, geen openbaar vervoersnet over water, onvoldoende metrolijnen, light rail of andere ondergrondse verbindingen, geen transferia buiten de ring met uitstekende aansluitingen naar het centrum en andere stadsdelen, geen ondergronds buizennet voor goederenvervoer, trage reorganisatie van het openbaar vervoer, weinig aansporingen voor georganiseerd bedrijfsvervoer en het 'langzame' verkeer.

Deze en andere oplossingen blijven steken in rapporten, studies, nota's, discussiestukken en hoe die papierbundels verder mogen heten. Het wordt allemaal te duur gevonden.

Wat het PLM opvalt in zijn contacten met de gemeentelijke politiek is dat de problematiek niet wordt ontkend, maar dat in de besluitvorming vaak gekozen wordt voor oplossingen die het bekende waterbedeffect hebben. Op één plaats krijgt het autoverkeer meer ruimte om een knelpunt op te lossen. Vervolgens loopt het verkeer vast op een volgend knooppunt. Op andere plaatsen worden auto's geweerd door parkeerverboden, elders ontstaat parkeeroverlast door uitwijken van de geweerde auto's. Er is eigenlijk sprake van een voortzetting van een beleid, dat gekenschetst kan worden als een samenstel van ontwijkstrategieën. Die ontwijkmanoeuvres zijn in allerlei vormen aan te wijzen. In de computermodellen zelf wordt al rekening gehouden met een mogelijk toekomstige vermindering van vervuiling. Door grenswaarden in de zones wat op te rekken, of die te bestempelen als uitzonderingswaarden ontstaat op papier minder overlast. Wanneer in de ergste gevarenezones een aantal huizen wordt gesloopt, dan zien de cijfers van de milieuhinder er weer gunstiger uit. Wanneer bewoners zouden verhuizen naar een gebied met minder gezondheidsrisico, dan is er geen vuiltje meer aan de lucht. Een andere uitwijk tactiek is om belangenconflicten af te kopen met extra geld voor een

groenstrook hier en een geluidsscherm daar. Een poging die te vergelijken is met het verhelpen van een blindedarmontsteking door een pleister op de buik te plakken. Die ontwijkstrategieën schuiven mogelijke oplossingen vooruit en houden de burger op afstand met afweerformules:

- *de auto's worden schoner, dus het probleem verdwijnt vanzelf. We kunnen wel proberen meer vaart te zetten achter de regelgeving voor schonere motoren.*
- *We laten nog eens nauwkeurig nameten hoe groot de milieuvervuiling is.*

Op papier weet de (deel)gemeente steeds opnieuw economische belangen te verenigen met milieudoelstellingen. Zonder blikken of blozen wordt de aanleg, verbreding of toegankelijkheid van autowegen in en naar de stad gekoppeld aan een verbetering van de milieukwaliteit. De overheid houdt op papier vast aan een 'integraal verkeersbeleid waarin milieufactoren zwaar meewegen' en jongleert met paradoxen als:

- het autogebruik moet worden terug gedrongen, maar tegelijk moet ook het wegennet worden uitgebreid.
- De compacte stad is het antwoord op de suburbanisatie, maar ondertussen verrijst in de stad het ene kantorenland naast het andere, zonder passende maatregelen te nemen voor het daardoor toenemende woon-werkverkeer. Te weinig kantoren worden bij openbaar vervoerknooppunten gesitueerd. Wanneer een instelling of bedrijf zoals het Hoogheemraadschap Schieland verzoekt om een bouwvergunning om het kantoorgebouw te mogen uitbreiden, maakt de (deel)gemeente niet de afweging of dat instituut wel op een verantwoorde plaats staat. Misschien kan op die plek langs de Maas beter een bedrijf of instelling komen die de recreatieve of publieksfunctie van de boulevard kan verlevendigen.
- In de Vierde Nota Ruimtelijke Ordening is een beleid geformuleerd om de automobiliteit terug te dringen. Daar komt in de praktijk weinig van terecht. De doelstelling om de groei van het autoverkeer te beperken is een dode letter. De personenauto heeft door enorm succes alle redelijke grenzen van groei overschreden. De auto wordt gezien als een onmisbaar kostbaar familielid. De dominante plaats die de auto in onze samenleving inneemt, heeft er toe geleid dat geen enkel plan om het autoverkeer terug te dringen ooit consequent is uitgevoerd. In het gemeentelijk verkeersbeleid zijn wel pogingen gedaan om het autoverkeer uit de stad te weren, maar die pogingen zijn te bestempelen als te weinig en halfslachtig. De politieke bezorgdheid over de bereikbaarheid van de steden en de aantasting van natuur en landschap, houdt zelden stand tegenover de electorale aantrekkingskracht die zes miljoen autobezitters uitoefenen. Het geklaag is in hoge mate een ritueel geworden. Intussen is het openbaar vervoer veelal verlaten, gereduceerd en gesubsidieerd. Het wordt het vervoermiddel voor randgroepjongeren en minder bedeelden. Het stadsbestuur blijft te veel vast houden aan een verkeersbeleid dat resulteert in een stad die bewoners moeten mijden.

Soms wijzen politici op mogelijk negatieve aspecten van maatregelen om het autoverkeer in en naar de stad in te dammen. Zij noemen dan het risico dat bedrijven in een ongunstige concurrentiepositie komen en hun activiteiten buiten de stad verplaatsen. Aan dat negatieve aspect is in de literatuur veel aandacht besteed. De uitkomst luidt dat er grote onderlinge afwijkingen tussen steden, regio's of landen moeten bestaan alvorens dergelijke milieumaatregelen tot

relocatie leiden⁴⁵. Bovendien maken de kosten van milieumaatregelen voor de meeste bedrijven slechts een gering deel van de totale kosten uit. De ervaring heeft al geleerd dat milieuverbetering en economische groei niet per definitie elkaars tegenpolen zijn. Milieumaatregelen zullen ondernemers tot innovaties aanzetten, waardoor op de concurrenten een kostenvoorsprong wordt behaald dan wel nieuwe producten en oplossingen tot stand worden gebracht waarmee de markt lucratief kan worden betreden. Deze maatregelen kunnen dus voor een dynamische onderneming leiden tot een concurrentievoorsprong. Milieubeleid, mits op een juiste wijze gevoerd, kan innovatief gedrag oproepen, zodanig dat de kosten die een bedrijf moet maken om aan milieuaspecten tegemoet te komen, worden gecompenseerd door een hogere productiviteit. Uitgaven moeten dus als investeringen gezien worden en niet als een kostenpost die uiteindelijk niet veel extra's oplevert.

1.12.3 Onvermogen of onwil?

Waar komt dit onvermogen (of die onwil) adequate visies te ontwikkelen en uit te dragen vandaan? Is het gemakzucht? Gebrek aan intellectuele durf? Vrees voor heibel in eigen kring? Angst voor de media die zich niet voor uiteenzettingen maar alleen voor rellen en meningsverschillen interesseren? Waarschijnlijk van alles een beetje.

Daar komt nog bij dat sommige fundamentele kwesties, mede door het autisme van bestuurders en partijen, nooit behoorlijk ter discussie worden gesteld. Politici zijn nog steeds geneigd met sussend, van zelfkritisch vermogen gespeend proza de zaken rooskleuriger voor te stellen dan ze zijn. Het lijkt wel of de verandering die Rotterdam de afgelopen 25 jaar heeft ondergaan nog steeds niet helemaal tot onze regeerders is doorgedrongen. Ons land is een post-industriële samenleving waarin kennis en individueel aanpassingsvermogen beslissend zijn. Daarin spelen mobiliteit en milieu een beslissende factor. Zonder ruimte te geven aan de nog steeds groeiende mobiliteit is geen gezonde economische ontwikkeling te verwachten en zonder terug dringen van de milieubelasting door het verkeer geen hoogwaardige leefomgeving. Met behulp van informatietechnologie kan die mobiliteit in andere banen worden geleid. Daarmee krijgt IT-sector in en rond Rotterdam een stimulans en de economie een breder draagvlak dan de distributie van goederen.

1.13 Knelpunten van de politiek-bestuurlijke cultuur in een gemeente

De politiek-bestuurlijke cultuur in een gemeente is vaak niet bevorderlijk om de huidige ontwikkelingsstrategieën te veranderen.. Die cultuur kenmerkt zich te vaak door tendensen tot deregulering en 'zelfsturing', door economische dienstbaarheid van het ruimtelijk beleid, verkokering tussen milieu, ruimtelijk en natuurbeleid en is

⁴⁵ Markusen, J., Morey, E. en Olewiler, N. (1993): *Environmental policy when market structure and plant locations are endogenous*. Journal of Environmental Economics and Management 24, pp. 69-86.

Markusen, J. (1999): *Location choice, environmental quality and public policy*, in J. van den Bergh (ed.), *The Handbook of Environmental and Resource Economics*, Edward Elgar, Aldershot.

Motta, M. en Thisse, J. (1994) *Does environmental dumping lead to delocation?*, European Economic Review 38, pp. 563-576.

uitermate gevoelig voor kiezersgunst,. De politiek zou eigenlijk een standpunt boven het politieke maaiveld moeten kiezen om een breder gezichtsveld te krijgen. In een Open brief aan B&W en de Gemeenteraad van Rotterdam (16 januari 2000) heeft het PLM gepleit voor een Werkgroep Mobiliteit en Verkeer die het gemeentebestuur zo'n breder perspectief zou kunnen bieden.

Een ander knelpunt om de automobiliteit terug te dringen en daarmee de milieubelasting in de stad terug te dringen, is de internationalisering: EU-regelgeving is op economische groei en niet op ecologie gericht, regionale verbanden verdwijnen, de McDonald's en Blokkercultuur overspoelt Europa, de toenemende auto- en vliegmobiliteit gaat ecologisch verkeersbeleid en ruimtegebruik tegen.

Dat het roer niet snel wordt omgegooid, heeft waarschijnlijk ook te maken met het moeilijk kunnen loslaten van wat lange tijd als politiek correct werd beschouwd. Het jarenlang volgehouden pro-auto beleid werkt een drastische koerswijziging tegen. Ondanks alle mooie woorden over openbaar vervoer en milieu is jarenlang de stedelijke uitbreiding in de forensendorpen op basis van eigen vervoer geduld en zelfs gestimuleerd. Nog steeds geldt het adagium dat voor de werkgelegenheid, breder gezien de economische ontwikkeling, de stad ook met de auto bereikbaar moet blijven. Een Duitse studie⁴⁶ heeft echter al in 1986 aangetoond dat de komst van de auto de bereikbaarheid van de steden niet heeft vergroot. Per oppervlakte straat die sterk toenam, verminderde het aantal personen dat dagelijks de binnenstad van Kopenhagen bezocht.

1.13.1 *Blauwdruk Maasboulevard*

- De Maasboulevard wordt anders ingericht. Van de vier rijstroken worden er twee bestemd voor een vorm van openbaar vervoer, bijvoorbeeld een geluidsarme en schone shuttlebus, of elektrische en hybride voertuigen die het onderscheid tussen collectief en individueel vervoer vervagen. Wanneer de versmalling van de weg tot twee rijstroken plaats vindt op flinke afstand van kruispunten, neemt de doorstroomcapaciteit nauwelijks af. De rijbanen voor openbaar vervoer doen tegelijk dienst als middengeleider om te hoge snelheden te verhinderen en om oversteken te vereenvoudigen. Deze inrichting van de weg wordt aangevuld met een vrijliggend fietspad om klemrijden van fietsers te voorkomen. Op dat fietspad worden snelbrommers en motorscooters geweerd. Het tankstation voor benzine, diesel en gas wordt verplaatst naar het transferium. Op de huidige plaats is het station alleen toegankelijk voor verkeer op de zuidelijke rijstroken van de Maasboulevard, komend uit de stad. Verkeer van de Honingerdijk, en op de noordelijke rijstroken van de Maasboulevard kunnen het station niet bereiken, behalve door automobilisten die niet aarzelen zeer gevaarlijke manoeuvres uit te voeren. Terug brengen van het aantal rijstroken op de Maasboulevard schept ruimte voor groenterrassen en een wandelgebied. De Oude Plantage bijvoorbeeld wordt veranderd van een door bomen aan het oog onttrokken, slordig en fantasieloos plantsoen in een transparant, parkachtig gebied. Het is een begin om één van de fraaiste gedeelten van Rotterdam niet op te offeren aan het autoverkeer, maar de aantrekkelijkheid van de stad voor bewoners en toeristen te verhogen. Om de

⁴⁶ Schäfer-Breede et al., *Pro Fahrrad, eine Bilddokumentation mit modelhaften Beispielen zur Verbesserung des Radverkehrs*, Wiesbaden, Berlin, Bauverlag 1986.

hinder van het nabijgelegen kruispunt bij de Honingerdijk en de Burgemeester Oudlaan te verminderen lijkt een constructie gebaseerd op een zogenaemde minirotonde een oplossing. Het remmen van de gemiddelde snelheid door een minirotonde is effectiever dan door een verkeerslicht, een minirotonde veroorzaakt bovendien minder geluid- en trillingshinder dan een gewoon kruispunt.

- De Maasboulevard vormt geen onderdeel meer van een doorgaande autoverbinding door de stad of naar andere wijken. De Maasboulevard vormt een lus die in principe alleen bestemmingsverkeer voor de wijk Kralingen toelaat. Via de lusstructuur kunnen wijken alleen vanaf de ringweg bereikt worden. Om een andere wijk te bereiken gaat de automobilist terug naar de ringweg. Daar wordt een andere lus gekozen. De overstap naar een andere vervoerwijze wordt gestimuleerd door deze omweg voor de auto in te bouwen.
- Elk initiatief om de intensiteit van het verkeer op de Maasboulevard te verminderen moet krachtig worden ondersteund door aanvullende maatregelen. *High Speed Ferry (HSF)* en de *Waterbus* gaan na de zomer met zes catamarans snelle bootverbindingen tussen de Drechtsteden opzetten⁴⁷. De *Fast Ferry* brengt de reiziger bijvoorbeeld in een halfuur van Dordrecht naar de voet van de Erasmusbrug. Om de kans op succes voor dit alternatief voor de auto zo groot mogelijk te maken, moeten dienstregelingen van de waterverbindingen en van tram, bus en metro op elkaar worden afgestemd. Na een periode van proefvaarten, is de dienstregeling gestart in de tweede helft van oktober 1999. De *Fast Ferries* moeten na drie jaar dagelijks zo'n vijftienhonderd reizigers vervoeren. De tarieven zijn vergelijkbaar met andere vormen van openbaar vervoer. Ten behoeve van de fast ferry in Ridderkerk wordt naast bedrijventerrein De Schans een transferium voor openbaar vervoer aangelegd. Doordeweeks overdag onderhoudt de fast ferry een halfuursdienst naar Dordrecht en hartje Rotterdam. 's- Avonds en in het weekeinde wordt een uurdienst onderhouden. Vanaf de snelwegen wordt het transferium aangekondigd door middel van 'drips', wat staat voor dynamische reisinformatiepanelen, die boven de rijbaan worden aangericht. Het transferium biedt parkeerruimte aan 2000 auto's. Ook komt er een overdekte fietsenstalling. Watertaxi Wilhelmina BV., verbonden aan Hotel New York wil een uitgebreid net van watertaxi's opzetten. Het vaargebied omvat de Maas, de havens en loopt van Capelle aan den IJssel tot aan het Vlaardingse Hoofd. De gedachten gaan uit naar tenminste 40 opstapplaatsen. De proefsteiger aan de Boompjeskade naast het Maastheater, is speciaal voor een watertaxi ontworpen. De opstapplaatsen komen in principe in de buurt van knooppunten van openbaar vervoer, of dicht bij het centrum. De fiets kan ook mee op de boot. De waterbussen moeten na verloop van enkele jaren zo'n 4500 reizigers vervoeren. De waterbus werkt met een gewone strippenkaart. Wie vervoer wil, moet dat telefonisch bestellen. Het is ook mogelijk vaste afspraken te maken, bijvoorbeeld door een bedrijf dat elke dag een aantal werknemers op een bepaald tijdstip vervoerd wil hebben. (Bron: *De Havenloods*, donderdag 29 juli 1999, jg. 48, nr. 20, p. 1).
- Via de Honingerdijk en het verlengde daarvan de Oostzeedijk kan het gemotoriseerd verkeer alleen de stad uit. Alleen voor het openbaar en collectief

⁴⁷ *High Speed Ferry* heeft van de Provincie een concessie voor acht jaar gekregen. Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat draagt 13 miljoen bij. Zie *De Volkskrant* van maandag 11 januari 1999.

vervoer waaronder taxi's wordt toegestaan om naar de stad te rijden. Aan de Oostzijde van Honingerdijk en Oostzeedijk wordt een fietspad aangelegd met een doorzichtige afscheiding en overkapping zodat fietsers meer beschut zijn tegen wind, regen en in de winter tegen sneeuw en ijzel.

- Vanaf de rijksweg A16 kan de toegang tot het transferium aan de Kralingse Zoom worden verbeterd. Vanaf de snelweg moet de automobilist zonder oponthoud door stoplichten en omleidingen het transferium kunnen bereiken. Snelle en gemakkelijke toegang tot dat transferium heeft prioriteit boven de auto's die de stad in willen. In de spitsuren wordt een toeritdosering gehanteerd voor auto's die de stad in willen. Die dosering geldt niet voor auto's die op weg zijn naar het transferium. Een toeritdosering vanaf de stad naar de snelweg, zoals dat is gebeurd naar de A20, is het paard achter de wagen. Want dan staan rijen auto's met draaiende motor te wachten om per toerbeurt de rijksweg op te kunnen. Het uitgangspunt moet zijn, met de auto moeilijk de stad in, gemakkelijk eruit. Wie de stad in wil, moet dat op een andere gemakkelijker manier kunnen doen dan met de auto.

Conclusies en aanbevelingen

1.14 Naar een duurzame oplossing

In brede kring van deskundigen groeit de overtuiging dat het gemotoriseerd verkeer zoveel mogelijk uit de stad geweerd moet worden. Uit de nog steeds groeiende stapel documenten over dat onderwerp wordt duidelijk dat een op die leest geschoeid verkeersbeleid op drie pijlers moet steunen:

- bevorderen van een efficiënter gebruik van de (ring)wegen,
- terug brengen van de intensiteit op toegangswegen zoals de Maasboulevard,
- tegelijkertijd maatregelen treffen om een snelle en gemakkelijke toegang van mensen en goederen van en naar de stad te verzekeren.

De paragrafen Maatregelen op korte, middellange en lange termijn in hoofdstuk 3 wijzen naar verschillende nota's en studies die daarvoor plannen⁴⁸ opperen. De Maasboulevard kan dienen als speerpunt van zo'n integraal verkeersbeleid. Een gefaseerde reconstructie van de Maasboulevard kan op termijn het gemotoriseerde verkeer op de Maasboulevard terugdringen en het aanzien van dit deel van de maasoever verbeteren.

1.15 Het woord is aan de politiek

De overheid reageert op rapporten en klachten van bewoners die de milieubelasting aan de orde stellen, vaak met een beroep op geldende normen, uitzonderingswaarden, wettelijke voorschriften⁴⁹. De discussie tussen bewoners en overheid versmalt dan al gauw tot een steekspel over cijfers waarbij niet meer de oplossing van het probleem centraal staat. Burgers die de overheid wijzen op haar taak de gezondheid van burgers niet nodeloos in gevaar te brengen, zijn niet geholpen met een afweerformule als *Er is niets aan de hand want de bestaande normen worden niet overschreden* als met die normen bedoeld wordt op waarden waarvan bekend is dat die allerm minst veilig zijn. Wie veronderstelt dat de situatie duidelijk zal verbeteren als per 1-1-2000 de uitzonderingswaarden vervallen, blijft gevangen binnen het denkraam van de fictieve wereld van rekenmodellen, richtwaarden, drempelwaarden, grenswaarden en uitzonderingswaarden. Maar de gezondheidsrisico's worden niet minder door het afkondigen van een maatregel.

1.16 Meer van hetzelfde

Het PLM is verontrust over de wijze waarop B&W van Rotterdam in een schrijven van 19 oktober 1999 reageert op het eerste rapport *Leefmilieu op en rond de Maasboulevard* van juni 1998. Dat antwoord rept met geen woord over de kern van dat rapport: de tekortkomingen en blinde vlekken in de gehanteerde rekenmodellen. Het schrijven verwijst naar een brief van 21 juni 1999 die alleen bevestigt dat de milieubelasting wordt berekend en niet gemeten. Tijdens een vergadering van de Cie. Buitenruimte en Milieu op 14 oktober 1999 heeft het

⁴⁸ Om het lezen niet te bemoeilijken laat ik verwijzingen naar de bronnen van die plannen achterwege. Die bronnen zijn talrijk en zeer divers. Bovendien zijn die plannen aan voortdurende verandering onderhevig.

⁴⁹ Schrijven van de Deelgemeente Kralingen-Crooswijk, dd. 19 mei 98, kenmerk 98/02935.

Platform bij monde van J.C. van Aart nogmaals gewezen op de tekorten in de rekenmodellen en de vraag gesteld waarom de gemeente Rotterdam zich laat opzadelen met modellen met zulke grove mankementen.

Het schrijven van 19 oktober van B&W gaat evenmin in op de suggesties in het eerste rapport om in Rotterdam een begin te maken met een verkeersbeleid waarin de Maasboulevard als speerpuntlocatie kan dienen. De brief volstaat met de mededeling dat: *ook in de toekomst de Maasboulevard deel uit [zal] blijven maken van de Rotterdamse hoofdwegenstructuur*. Deze uitspraak doet vrezen dat het gemeentelijk verkeersbeleid nog steeds voorrang geeft aan de automobilititeit. Opmerkingen in gemeentelijke rapporten als Visie2010, RPR2010 en Het Fileplan versterken die vrees.

In het rapport Visie2010 komt het spanningsveld tussen autoverkeer en milieu niet of nauwelijks aan de orde. Het PLM heeft tijdens een zitting van de gemeentelijke commissie Buitenruimte en Milieu op 14 oktober 1999 de bladzijden aangewezen waar dat uitgangspunt valt af te lezen. Meer dan Visie2010 heeft het rapport RPR2010 oog voor het spanningsveld tussen (auto)verkeer en hoogwaardige leefomgeving in de binnenstad. Maar verder dan een vrijblijvende uitspraak dat in dit spanningsveld gekozen moet worden voor een optimum, komt het rapport niet. De aandacht gaat ook in dit rapport weer uit naar het bereikbaar houden en maken van de stad door de auto.

In december 2001 verscheen het *Rotterdams Milieu Perspectief 2002-2007* dat op donderdag 6 december 2001 in de raadscommissie werd besproken. Het beleidsstuk staat vol goede voornemens: de Rotterdamse lucht moet schoner worden dan landelijke regels voorschrijven. Maar voorlopig ontbreekt het aan uitgewerkte plannen.

1.17 Waterbedeffect

Het bijna onwrikbare standpunt over de automobilititeit is opvallend omdat in Rotterdam de schadelijke effecten van het autoverkeer hun tol gaan eisen van de bewoners. Niet alleen op en langs verkeerscorridors in de stad zoals de Maasboulevard, het Maastunneltracé, de Tjalklaan, de Boezemlaan maar ook op en langs de rijkswegen A13, A15, A16 en A20. Van de zijde van het DCMR, de GGD en in diverse rapporten⁵⁰ wordt gewezen op de gezondheidsrisico's voor bewoners. Maar ondanks de sombere vooruitzichten voor de gezondheidssituatie van veel Rotterdammers blijven veel politici vasthouden aan maatregelen die de automobilititeit eerder stimuleren dan inperken:

- uitbreiden van de ringwegen, verkeerscorridors in de stad, verruimen van het samenstel van hoofd- en verzamelwegen.

⁵⁰ *Onderzoek naar luchtkwaliteit langs wegen buiten de bebouwde kom in de provincie Zuid-Holland*, TNO-Milieu en Energie, 5 februari 1992; *Informatievoorziening Stad & Milieu*, 13 mei 1998; *Handreiking Stad & Milieu*, Stichting Natuur en Milieu, april 1998; *Milieu-inventarisatie Stad & Milieu Overschie*, augustus 1999; *Tussenrapportage Luchtkwaliteitsmetingen Kleiwegkwartier*, DCMR Milieudienst Rijnmond, mei 1998-april 1999; *Project Luchtkwaliteit Overschie*, Ingenieursbureau Gemeentewerken, 3 juni 1999; *Luchtwegaandoeningen bij kinderen wonend nabij snelwegen*, Wageningen Universiteit Omgevingswetenschappen, Afdeling Gezondheidsleer, november 1999.

Van een beleid waarin de intensiteit van het autoverkeer in de stad wordt teruggedrongen, valt weinig te merken:

- geen ondertunneling van de Maasboulevard en de Tjalklaan met een park daarboven, geen openbaar vervoersnet over water, onvoldoende metrolijnen, light rail of andere ondergrondse verbindingen, geen A13 onder de grond met groenvoorzieningen in de polder Schieveen daarboven, geen transferia buiten de ring met uitstekende aansluitingen naar het centrum en andere stadsdelen, geen ondergronds buizenet voor goederenvervoer, trage reorganisatie van het openbaar vervoer, weinig aansporingen voor georganiseerd bedrijfsvervoer en het 'langzame' verkeer.

Deze en andere oplossingen blijven steken in rapporten, studies, nota's, discussiestukken en hoe die papierbundels verder mogen heten. Het wordt allemaal te duur gevonden.

Wat het PLM opvalt in zijn contacten met de gemeentelijke politiek is dat de problematiek niet wordt ontkend, maar dat in de besluitvorming vaak gekozen wordt voor oplossingen die het bekende waterbedeffect hebben. Op één plaats krijgt het autoverkeer meer ruimte om een knelpunt op te lossen. Vervolgens loopt het verkeer vast op een volgend knooppunt. Op een andere plaats worden auto's geweerd door parkeerverboden, elders ontstaat parkeeroverlast door uitwijken van de geweerde auto's.

1.17.1 Wat is nodig? Durf

Het verkeers- en vervoersvraagstuk heeft sterke politici nodig, die zich niet laten meeslepen door symptoombestrijding maar de koe bij de horens vatten. Helaas heeft Nederland tot nu toe geen politici die de macht van automobilisten willen weerstaan. Nederland wil ook geen voorbeeld zijn voor industrialiserende landen waar het massale autogebruik gaat beginnen. De overheid tolereert al te lang de ongezonde situatie op en rond hoofd- en verzamelwegen zoals de Maasboulevard. Het is tijd dat de echte volksvertegenwoordigers opstaan om met verve en visie het vracht- en personenvervoer aan te pakken om te voorkomen dat onze stad op termijn een sterfhuisconstructie wordt. Bij het ontwikkelen van die plannen moet de burger in een vroeg stadium worden betrokken. Het zou nuttig zijn als een werkgroep samengesteld uit enkele burgers, ambtenaren en politici ondersteund door deskundigen op verschillende kennisgebieden mogelijkheden met de bijbehorende prijscalculaties in kaart brengt om de verkeersdruk op de Maasboulevard terug te dringen.

Wie de beleidsdocumenten met betrekking tot verkeer en files bekijkt, raakt onder de indruk van de beleidvoornemens. Maar voornemens zijn nog geen resultaten. Tot nu toe hebben politieke kringen geen moedige woorden gesproken. De massale onwil van de autorijder wordt al bij voorbaat verdisconteert in het beleid: *het maatschappelijk draagvlak voor ingrepen in de automobiliteit ontbreekt.*

Platform Leefmilieu Maasboulevard Rotterdam, herzien november 2001 (1999)

Dr. J.C. van Aart
Tel. 010-4531868
E-mail j.aart@hccnet.nl

A. Rief, Ing.
010-4522864
riefPLM@wish.net

Op de Website <http://home.hccnet.nl/j.aart> vindt u een overzicht van de tot nu verschenen rapporten van het PLM. Met een klik op de knop *Download* kunt u het betreffende document binnenhalen.