

Het integrale karakter van het Groninger verkeers- en vervoersbeleid maakt dat verkeer en milieu in de gemeente Groningen goed samengaan. Reden om het eens nader onder de loep te nemen. Het beleid is gericht op het terugdringen van de (auto-)mobiliteit en op het stimuleren van het gebruik van milieuvriendelijke vervoerswijzen, als fiets en openbaar vervoer. Een overzicht.

VERKEER EN MILIEU: EEN HAAT-LIEFDE VERHOUDING BINNEN DE RUIMTELIJKE ORDENING

Wilco Huyink, Hans Cremer



Verbindingskanaalzone: concentratie werkgelegenheid bij openbaar vervoersknooppunt

DE KWALITEIT VAN HET LEEFMILIEU WORDT bepaald door een groot aantal factoren. Huisvesting, de openbare ruimte, recreatiemogelijkheden en verkeersveiligheid spelen een even belangrijke rol als bijvoorbeeld visuele hinder, stank, geluid en luchtverontreiniging. Het creëren en beheren van een goed stedelijk leefmilieu, betekent dat met al deze factoren rekening gehouden moet worden. Een integrale aanpak is een vereiste om tot een goed leefmilieu te geraken. Dit houdt in dat niet alle problemen afzonderlijk gesignaleerd en opgelost moeten worden, maar juist in samenhang met elkaar. Een knelpunt in de doorstroming van het verkeer, in het parkeerbeleid of in het milieu kan onmogelijk effectief worden opgelost, als niet tegelijk met de andere belangen die in deze situatie spelen, rekening wordt gehouden.

In de praktijk liggen de belangen van verkeer en milieu echter niet altijd in elkaars verlengde. Bij een vlotte en veilige afwikkeling van het verkeer denkt men nu eenmaal niet direct aan een schoon leefmilieu. De voorzieningen die nodig zijn voor het zich kunnen verplaatsen betekenen nogal eens een aanslag op het leefmilieu. Grote snelwegen door natuurgebieden zijn tenslotte ook het resultaat van een op 'n bepaald tijdstip gemaakte belangenafweging.

De belangen van verkeer en milieu zullen iedere keer weer nauwkeurig onderling moeten worden afgewogen, maar uiteraard ook

in relatie met belangen uit andere sectoren. De kwaliteit van het (stedelijk) leefmilieu is een voortdurende zorg van de overheid!

Rol van de overheid

De verschillende overheden hebben ieder hun eigen taak op het gebied van verkeer en milieu. Het beleid van de ene overheid kan en mag echter niet los gezien worden van het beleid van de anderen. Om het gemeentelijk beleid op dit terrein te kunnen plaatsen is het noodzakelijk om even een kort uitstapje te maken naar het beleid van rijk en provincie. Het rijk voert een driesporenbeleid. Het eerste spoor moet leiden naar een schone en stille auto. Het betreft hier vooral het aanscherpen van de emissie-eisen, zodat auto's steeds stiller (minder geluid) en schoner (minder smerig) worden. Het tweede spoor betreft het beperken van de (groei van de) automobilititeit. Tegengaan van verdere suburbanisatie en stimuleren van het openbaar vervoer gebruik zijn twee belangrijke peilers van dit beleid. Het derde spoor tenslotte omvat de verbetering van de milieukwaliteit in steden door het treffen van allerlei verkeers-technische en infrastructurale maatregelen (bv. werven van verkeer in woonstraten, afstelling van verkeerslichten en geluidswerende voorzieningen). Het rijk geeft hiervoor de randvoorwaarden door het stellen van kwaliteits-eisen voor geluid en lucht en door subsidieregelingen.

De provincie heeft ook een belangrijke taak op het gebied van verkeer en milieu, zowel bij de uitvoering van de Wet Geluidhinder en de Wet inzake de Luchtverontreiniging, als in de sfeer van de ruimtelijke ordening. In streekplannen worden de hoofdlijnen van de ontwikkeling van het betreffende gebied aangegeven, wat gevolgen heeft voor de mate waarin en de manier waarop het verkeer zich kan ontwikkelen. De gemeente geeft door het opstellen van een structuurplan, bestemmingsplannen en plannen voor stads- en dorpsvernieuwing gestalte aan het ruimtelijk beleid. Wat verkeer en vervoer betreft is de gemeente niet alleen verantwoordelijk voor een goede afwikkeling, bereikbaarheid, verkeersveiligheid, parkeerbeleid en openbaar vervoer, maar is zij mede belast met de zorg voor het milieu.

Verkeers- en vervoersbeleid in de gemeente Groningen

In het voorgaande is een beeld geschetst van



Groningen stimuleert fietsgebruik

de relatie tussen verkeer en milieu en wat een overheid zoal kan doen om problemen te voorkomen, dan wel op te lossen. In dit gedeelte van het artikel zal concreet beschreven worden wat de gemeente Groningen op dit terrein aan maatregelen neemt cq. heeft genomen.

Het verkeer en de bijbehorende infrastructuur zijn de neerslag van ontwikkelingen die zich in de verschillende functies in de gemeente en het omliggend gebied hebben voorgedaan. Tussen die functies (wonen, werken, voorzieningen) is verkeer het verbindende element. Verkeersbeleid is daarmee geen op zichzelf staande aangelegenheid, maar integraal onderdeel van de totale ruimtelijke ordeningspolitiek. Belangrijkste kenmerk van het Groninger verkeers- en vervoersbeleid is dat het integraal onderdeel is van de totale ruimtelijke politiek van de gemeente. Hoeksteen van het verkeersbeleid is het ruimtelijke ordeningsbeleid.

Het gemeentelijk ruimtelijke ordeningsbeleid is verwoord in het structuurplan 1987. Hierin is een beleid uitgezet gericht op het versterken van de regionale positie van de stad Groningen, door het bundelen van stedelijke en regionale voorzieningen, dienstverlening en werkgelegenheid. Een beleid dat nadrukkelijk wordt ondersteund door het rijk met de aanwijzing van Groningen als stedelijk knooppunt in de Vierde Nota R.O. De ruimtelijke en functionele ontwikkelingen die met het structuurplan in gang zijn gezet roepen verkeersbewegingen op. Deze verkeersbewegingen moeten in goede banen geleid worden, zowel in de verkeerskundige betekenis van het woord, als daarbuiten (bv. milieu).

De meest structurele wijze om problemen op het terrein van verkeer en milieu aan te pakken zijn de (verkeers-)planologische maatregelen, die in grote lijnen zijn onder te verdelen in drie categorieën; beperken automobilititeit, veranderen vervoerwijzekeuze en veranderen van de routekeuze.

Door verschillende oorzaken is de (auto-)mobilititeit dramatisch gestegen. Spreiding van wonen en werken, meer vrije tijd, hogere inkomens en gebrek aan goede verkeersalternatieven zijn belangrijke redenen voor de toename van de automobilititeit. Het verminderen van de overlast door het verkeer zal dus vooral effectief zijn als we de mobiliteit (in de betekenis van verplaatsingsgedrag) kunnen beperken. Hierbij moet vooral gedacht worden aan het bevorderen van het wonen in de steden, door herwaardering en vernieuwing van stadscentra en omliggende gebieden. Omdat het beperken van de mobiliteit een moeizaam en langdurig proces zal worden, moet ook naar andere wegen gezocht worden. Het beïnvloeden van de zgn. modal split, de vervoerwijzekeuze, is een maatregel die tot succes kan leiden als beperken van de mobiliteit niet tot het gewenste resultaat leidt. Concreet betekent dit dat gestimuleerd moet worden dat mensen niet meer gebruik maken van hun auto, maar van openbaar vervoer of fiets. Dit kan bereikt worden door het verbeteren van de concurrentiepositie van het openbaar vervoer ten opzichte van de auto.

Naast beperking van de mobiliteit en beïnvloeding van de vervoerwijzekeuze kan het veranderen van routekeuzes gememoreerd worden. Door de keuze van de route te beïnvloeden kan overlast gestuurd, en daarmee makkelijker bestreden worden.



Van links naar rechts loopt de smelweg Drachten-Groningen vóór het Martinihalkomplex. Rechts de Paterswoldseweg. Het stadspark wordt doorsneden door de westelijke ringweg

Het hierboven in algemene termen gestelde beleid is als volgt gekoncretiseerd. Groningen geeft nadrukkelijk prioriteit aan het bevorderen van het gebruik van de fiets en openbaar vervoer en het beperken van het autoverkeer, voorzover dat niet essentieel is voor het economisch functioneren van de stad. Vooral het autogebruik voor woonwerkverkeer moet worden beperkt. In algemene zin wordt dit tegengegaan door een beleid dat is gericht op het terugdringen van de suburbanisatie. Het beleid tendeeert naar stedelijke verdichting. Tevens streeft Groningen naar het situeren van concentraties van werkgelegenheid bij knooppunten van openbaar vervoer, opdat de keus voor het openbaar vervoer sneller gemaakt zal worden. Mooi voorbeeld is de Verbindingskanaalzone. Rondom het NS-hoofdstation, tevens regionaal autobusstation, verrijzen diverse kantoren (o.a. van de centrale directie PTT). Direktere instrumenten zijn het beperken van de parkeerplekken voor langparkeerders in de binnenstad, het verbeteren van de

kwaliteit van het openbaar vervoer en het aanleggen van allerlei fietsvoorzieningen.

Het verkeersbeleid met betrekking tot het autoverkeer is niet in eerste instantie gericht op uitbreiding van de verkeersruimte, maar op een efficiënter gebruik van de bestaande verkeersruimte. Dat kan worden bereikt door:

- een duidelijker verkeersstructuur in nauwe samenhang met de stedenbouwkundige structuur;
- het vergroten van de doorstroomcapaciteit van het stedelijk hoofdwegennet en daardoor een sterkere bundeling op het hoofdnet, met als doel woonwijken en stadscentrum zo goed mogelijk verkeersluw te maken. Door bundeling van het autoverkeer kunnen de hinder en de onveiligheid beter worden beteugeld.

Het beleid op het gebied van het fietsverkeer heeft een nadere uitwerking en financiële vertaling gekregen in de nota 'Fietsvoorzieningen'. Door de creatie van een fijnmazig net van fietsroutes wordt een optimale fiets-

ontsluiting gekreëerd. Naast dit fietsnetwerk worden ook aanvullende fietsvoorzieningen gerealiseerd (bewegwijzering, kruispuntvoorzieningen, fietsklemmen, bewaakte fietsstalling, etc.).

Het beleid ter zake van het openbaar vervoer is gericht op een kwalitatieve verbetering van het openbaar vervoersysteem. Ten eerste gebeurt dit door integratie; enerzijds door openbaar vervoerplanning onderdeel te laten zijn van ruimtelijke planning en anderzijds door integratie van stad-, streek- en railvervoer binnen de agglomeratie Groningen. Daarnaast wordt gestreefd naar verbetering van de doorstroming van het busverkeer in de stad, teneinde meer regelmaat in de dienstuitvoering en verkorting van de reisduur te bewerkstelligen. Deze verbetering van de doorstroming wordt onder meer bereikt door voorzieningen in de verkeerslichten en door realisering van aparte busbanen.

Recent heeft, ter ondersteuning van te nemen maatregelen, een nieuwe variant haar intrede gedaan: de verkeersmilieukaart. Op een verkeersmilieukaart worden gegevens over verkeer (intensiteiten, snelheden, samenstelling, dwarsprofielen, etc.) en de geluidsbelasting en luchtverontreiniging gekombineerd. De kaart geeft een indruk van de milieusituatie in relatie tot de verkeers-(infra-)structuur. Hiermee ontstaat tevens een beeld van mogelijke knelpunten en is aldus een hulpmiddel bij het zoeken naar oplossingen (zie voor een uitvoeriger beschrijving elders in dit nummer).

Tot slot

Uit het voorgaande mag blijken dat verkeersbeleid en milieubeleid prima op elkaar aan kunnen sluiten. De integrale aanpak, zoals die in de gemeente Groningen wordt gevolgd, heeft tot gevolg dat zowel sprake is van een goed verkeersbeleid, als van een goed milieubeleid. Door ongewenste mobiliteitsgroei af te remmen, door het stimuleren van het gebruik van milieuvriendelijke vervoermiddelen, door het concentreren van het autoverkeer op de hoofdontsluitingsstructuur en door gebruikmaking van verkeersmilieukaarten, maakt Groningen optimaal gebruik van de mogelijkheden die er zijn om de overlast die verkeer per definitie met zich meebrengt, binnen de grenzen van het aanvaardbare te houden. Groningen zal daarom ook in de toekomst doorgaan op de door haar ingeslagen weg. ●