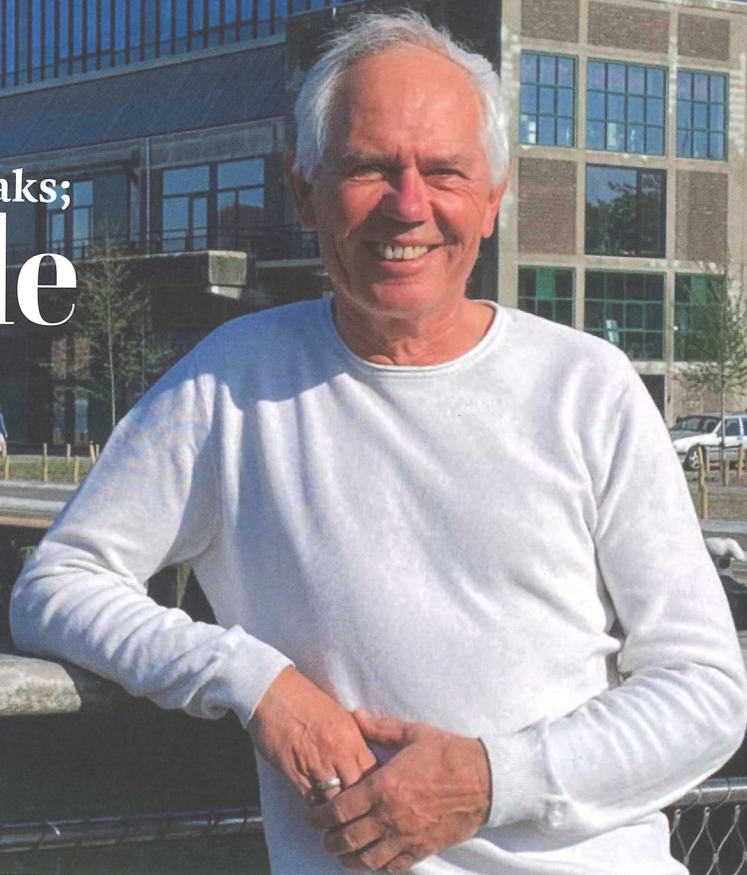


De stedelijke opgave nu en straks; Strijd om de straat

Wim van Tilburg
strategisch adviseur
Mobycon



Juist in coronatijd is het van belang om de stedelijke opgaven scherp in beeld te hebben. We weten nog niet wat de structurele effecten zullen zijn, maar zeker lijkt wel dat de dagelijkse leefomgeving van mensen belangrijker gaat worden. Thuiswerken, spreiding van school- en werktijden, vrije tijd besteding in de buurt; het zijn voorbeelden die effect hebben op de opgave van de steden, naast de al bekende opgave voor het realiseren van 1 miljoen woningen in om de steden.

Dat alles vraagt om een visie op de stad, waarin vooral het herverdelen van de ruimte aan de orde is. Het verbinden van de fysieke opgaven voor ruimtelijke kwaliteit en de mobiliteitsbehoeften staat daarbij centraal. De behoefte aan ruimte voor ontmoeten, spelen en bewegen neemt alleen maar toe. Dat betekent dat er minder ruimte voor het individuele autoverkeer zal zijn, dat er méér ruimte wordt gemaakt voor netwerken voor lopen en fietsen, dat de stadslogistiek gaat veranderen en het openbaar vervoer zijn plek moet behouden. En dat alles in een context waarin de opgaven voor klimaat, energie en water parallel staan. Kortom het wordt best ingewikkeld.

Naast de visie die een stad wil hebben spelen er tegelijkertijd allerlei maatschappelijke

ontwikkelingen. Niemand had pakweg 10 jaar geleden voorspeld dat er een overvloed aan nieuwe vervoermiddelen en deelsystemen op de markt zou komen.

Maar waar vinden die nieuwe vervoermiddelen hun plek in de openbare ruimte? Mag de speedpedelec wel of niet op een (brom)fietspad? Mogen elektrische bestelbakfietsen op het fietspad? Mogen gedeelde light-electric-vehicles (LEV) overal parkeren? Zijn elektrische steps en skateboards toegestaan? Vragen waarop vanuit de bestaande wet- en regelgeving geen sluitende antwoorden zijn te geven, behalve het verbieden van wat nog niet bekend was toen die wetgeving tot stand is gekomen.

Zeker is dat er steeds nieuwe vervoermiddelen in de stedelijke omgeving zullen verschijnen en dat de claims op de stedelijke ruimte fors zullen toenemen door groei, verdichting en 'groene en blauwe' opgaven. Daarom hebben we samen met ANWB, Awareness, Bart Egeter en - helaas wijlen - Ben Immers, de gedachte van voertuigfamilies ontwikkeld in het Verkeer in de Stad-concept. Families van voertuigen die eenzelfde massa en snelheidsregime hebben en daardoor hun plek op straat kunnen delen. Dat is een basis om stedelijke netwerken te ontwikkelen die passen bij de ruimtelijke kwaliteit die wordt gewenst en de veiligheid verhogen. Voer-

tuigen uit een 'hogere' familie kunnen op die netwerken als gast worden gedoopt, mits zij zich houden aan het geldende snelheidsregime.

Zeker is dat er steeds nieuwe vervoermiddelen in de stedelijke omgeving zullen verschijnen en dat de claims op de stedelijke ruimte fors zullen toenemen door groei, verdichting en 'groene en blauwe' opgaven.

De strijd om ruimte voor alle opgaven van de stad is bepaald niet eenvoudig en vergt om 'opgave overstijgende' discussies met inwoners en bedrijven in de stad. Daarbij zijn instrumenten zoals Verkeer in de Stad een hulpmiddel om te komen tot een beeld van de toekomst en een daarbij passend integraal ontwerp.