

DOCUMENTATIECENTRUM
NEDERLANDS
PARTIJEN

D66
1976
8

DE TOEKOMST VAN DE GROTE STAD

J.G.M. van Marissing

A. Martini

A 15

mei 1976

STICHTING WETENSCHAPPELIJK BUREAU **d**⁶⁶

Verantwoording

Dit rapport is het vijfde in de serie 'Discussiestukken 1976' uitgegeven door de SWB D'66.

Inhoudelijk komt dit rapport (genummerd A 15) uitsluitend voor verantwoordelijkheid van de opstellers.

Eerder verschenen: A 11: Maatschappij-Analyse
A 12: Ondernemingsdemocratie
A 13: Veiligheid als Maatschappelijke
Waarde
A 14: Industriebeleid.

Van leden van D'66 en belangstellenden worden gaarne schriftelijke reacties op de rapporten ingewacht bij het secretariaat van de SWB D'66, Wilsonstraat 82, Hoofddorp. Deze reacties worden aan de centrale programmacommissie van D'66 aangeboden.

Bij het secretariaat (tel: 02503 - 3873; ná 21 mei: 13873) kunnen exemplaren van de rapporten worden besteld, tevens kan daar gevraagd worden naar de contactadressen in het land, waar discussiebijeenkomsten worden voorbereid.

Namens de Stichting Wetenschappelijk Bureau D'66,
P.W. van Baarsel
(directeur)



0805 4856

DE TOEKOMST VAN DE GROTE STAD

1.

I N L E I D I N G

In de jaren die liggen tussen het einde van de Tweede Wereldoorlog en nu is het beleid in de grote steden eenzijdig gericht geweest op de economische ontplooiing van de stad.

Daarbij werden de belangen van de bewoners wel eens vergeten, terwijl er aan de andere kant grote industriële gebieden en andere concentraties van werkgelegenheid werden geschapen; voor de mens in de steden bleef steeds minder plaats over.

"Woningnood en woonnood werden deel van het leven van de mens in de grote steden".

De "overloop" werd geboren : gezinnen met kinderen, die het zich financieel konden veroorloven, trokken weg de provincie in. Bejaarden en de financieel zwakke groepen bleven achter. De koopkracht daalde, de inkomsten van de grote steden verschaalden. De financiële malaise waarin deze steden nu verkeren, is zo ernstig dat er bijna geen geld meer is om voor de achtergeblevenen voldoende te kunnen doen.

We moeten meer doen dan alleen de mensen proberen te houden die nu nog in de stad leven en wonen. Voor hen zal in de eerste plaats elke cent die er is besteed moeten worden. Het benodigde geld ontbreekt. Daarom moeten we zeggen : "als er geld is, dan doen we eerst dat; we moeten prioriteiten stellen".

We zullen moeten kiezen en die keuze kan maar heel beperkt zijn en als we goede en goedkope oplossingen kunnen vinden, dan doen we dat. De mogelijkheden voor de grote steden zijn beperkt voor de bestaande en toekomstige steden. Uitgegaan moet worden van de regel dat de afstand van woon-werk-verkeer verkleind wordt : arbeidsplaatsen creëren in de nabijheid van woonconcentraties mits de mogelijke ongewenste overlast van bedrijven voor de bewoners wordt vermeden.

In deze nota zal meer uitgebreid het woon- en leefklimaat aan de orde komen. Daarnaast zal aandacht worden besteed aan de dienstverlening, de begeleiding van de bewoners, de besturing van de steden alsmede de financiering en tot slot de mobiliteit.

 W O N E N

Het inwonersaantal neemt in de grootste steden af, in de kleinere steden toe. Rondom de grootste steden ontstaan nieuwe woonkernen, als randwijken of randgemeenten. Er is hier sprake van vestiging door grootstedelingen en mensen van het plaaateland.

Het vertrek van mensen uit de oude stadsdelen heeft enkele oorzaken, als voornaamste kunnen hier genoemd worden :

- a. verruiming van de wooneisen en de drang tot realisatie van deze woonwensen (wooncomfort, ruimte, groen, etc.)
- b. het door vele grote steden gevoerde overloopbeleid, voor de herstel en/of verbouw van de verouderde stadsdelen.
- c. verminderde bedrijvigheid in de grote steden, vermeerderde bedrijvigheid aan de rand van de steden (grootschalige bedrijven)
- d. te late aanpassing van het aantal woonhuizen aan de bevolkingsontwikkelingen
- e. ontbreken van uniformiteit in het gronduitgiftebeleid; uniformiteit is noodzakelijk om verdere suburbanisatie te voorkomen.

Verkoop van grond naast erfpacht is niet geheel uit te sluiten, maar in de huidige situatie wordt constant via bestemmingswijziging groengebied getransformeerd in bouwgrond. Vele gemeenten denken dat het een voordelige zaak is om hun inwonersbestand op te voeren (hogere uitkeringen, etc), maar veelal wordt vergeten dat er een voorzieningennivo bij moet komen, dat veel meer middelen vraagt dan men dacht. Vrijwel alle groeikernen (o.a. Purmerend) zitten dik in de rode cijfers. Het betekent meerjareninvesteringsplannen, waarin bij uitbreiding de nodige voorzieningen mee ingecalculeerd zijn. Dan zal de grond veel duurder verkocht moeten worden, of veel hogere erfpachtcanons.

Als dat aan de rijksoverheid eens goed duidelijk wordt gemaakt, dan zal blijken dat de grote steden om allerlei redenen wel eens veel voordeliger gerenoveerd kunnen worden :

- infrastructuur woon-werkverkeer (is reeds aanwezig)
- allerlei sociale voorzieningen (soms dubbel)
- geen verplaatsing van de werkgelegenheid naar het nieuwe woongebied. Dat kan soms helemaal niet, omdat dit nieuwe woongebied zich om allerlei redenen niet leent voor die werkgelegenheid (bereikbaarheid o.a.).

Een voorbeeld hoe het moet zou Almere mogelijk kunnen worden. Daar is nog niets, en zou dan ook als proeftuin kunnen dienen.

Door de hierboven geschetste ontwikkelingen is nu een situatie ontstaan van weinig levendigheid en bedrijvigheid in de centra en oude stadsdelen, verminderde interesse van gezinnen en "draagkrachtigen", sterke groei van de mobiliteit en vestiging van jongeren, alleenstaanden, buitenlandse werknemers en de daarmee gepaard gaande ontwikkelingen zoals verdere verkrotting, ongunstige huurquote's, onaangepaste woningdifferentiatie en restauratie en/of rehabilitatieproblemen.

Mogelijke oplossingen kunnen onderstaande punten bieden :

1. Herstel- en/of verbouw van woonhuizen in oude stadsdelen dient in een versneld tempo plaats te vinden. De mogelijkheid bestaat om verbouw meer bescheiden te doen plaats vinden, eventueel in twee of meerdere verbouwingsronden. Hierbij zal zoveel mogelijk acht geslagen moeten worden op de individuele woonwensen van de huidige en -indien mogelijk- toekomstige bewoners, waarbij een min of meer evenwichtige bevolkingssamenstelling nagestreefd wordt.

Daarop zal het huisvestingsbeleid afgestemd dienen te worden. Dit is zeer wel mogelijk door een monotoon bouwsysteem bij grote wooneenheden uit te sluiten. Een evenwichtige bevolkingssamenstelling gezien vanuit een zo veel mogelijke integratie van bevolkingsgroepen en naar samenlevingsvormen. (Onze huidige financiële verhoudingswet gaat uit van een evenwichtige bevolkingssamenstelling).

2. Herstel- en/of verbouwwerkzaamheden kunnen op kleinere schaal toegepast worden, ervaringen hebben geleerd dat dit persé niet hoeft te leiden tot een drastische verhoging van de huur- c.q. koopprijzen. Daarbij moet men aan partikuliere groepsbouw de nodige mogelijkheden verschaffen de noodzakelijke werkzaamheden geheel naar eigen wensen te verrichten. Men is niet gewend veel geld uit te geven aan het woongenot, doch dit zal in de toekomst toch moeten gebeuren, zeker als het hier eigen bezit betreft. Daarbij verdient het aanbeveling een verregaande vorm van eigendomsrecht aan de bewoners te geven, wellicht in de vorm van kapitaalssubsidie. Uitgegaan wordt van een vorm van privé-eigendom bij eigen bewoning van een wooneenheid. Naast de individuele aanpassing aan de eigen woonwensen, heeft dit een groter verantwoordelijkheidsbesef met betrekking tot de woning tot gevolg.

Coöperatieve verenigingen van woningeigenaren zullen moeten worden opgericht met als doel enerzijds de belangen van wooneigenaren te bevorderen en anderzijds te komen tot een geleidelijke afschaffen van - momenteel - geldende huurverhoudingen. Het betreft coöperatieve woningverenigingen met een gering (en overzichtelijk) aantal woningen.

Naast de veel financiële middelen vergende monumentenrestauraties waarbij royaal overheids gelden worden verstrekt, dienen faciliteiten te komen voor minder draagkrachtigen ten behoeve van de woningverbetering van de

niet monumenten zijnde, maar wel monumenten ondersteunende panden. Hier zit de mogelijkheid van een brok zelfwerkzaamheid en investering in. Die woningen moeten niet verhandelbaar worden gemaakt. Kettingbedingen verplichten de eigenaren de woningen eerst aan te bieden aan de overheid (middels aflossingen, subsidies, etc.), of aan de eventuele bestaande opgerichte coöperatieve woningverenigingen.

Motto: De bewoner investeert voor zichzelf als eigenaar, maar zonder winstoogmerk (Een bijna vanzelfsprekende speculatie-oogmerk moet worden ingedamd).

3. Gelukkig wordt steeds meer uitgegaan van het feit dat na herstellen/of verbouw de oorspronkelijke bewoners terug kunnen keren. Echter waar verblijven deze bewoners gedurende de opknappwerkzaamheden? Dit is sterk van invloed op de mate en bereidheid van terugkeer, terwijl daarnaast het karakter van een wijk verandert door grootscheepse ontvolking. In geval van tijdelijke ontruiming van woning kan vaker dan momenteel het geval is gebruik gemaakt worden van tijdelijke onderkomens in de wijken, zoals stacaravans, nieuwe opgeknapte woningen, verplaatsbare elementenwoningen, etc.
4. De thans aan de besturen ter beschikking staande subsidies kunnen tevens een vergrote druk betekenen op huiseigenaren van meer dan één woonhuis. Deze druk dient vooral aangewend te worden ter bepaling van de huurprijs na renovatie. Tevens zullen maatregelen bepaald moeten worden die kunnen leiden tot een verplicht stellen van het opknappen van woningen in eigendom van huiseigenaren. Zulks zal o.a. kunnen geschieden door een bepaling dat binnen een zekere tijd woningen aangepast dienen te zijn aan de minimum wooneisen zoals die thans gelden voor de woningwetwoningen. (Deze wooneisen met de nodige soepelheid hanteren en indien noodzakelijk per woning aanpassen).
5. Bij dit alles kan gesteld worden dat de thans als knellend ervaren ambtelijke hiërarchie niet bevorderend werkt voor de voortgang der binnenstedelijke vernieuwing. Het opsporings- en toewijzingsbeleid wordt hierdoor ernstig vertraagd.
6. Bij de planning van toekomstige woonkernen c.q. bouw van reeds geplande woonkernen kan worden uitgegaan van het tot stand brengen van kleine subwijken. Grote woonkernen bestaan dan uit een pluriforme opbouw van "buurtjes", waar mogelijkheden tot wonen voor iedereen aanwezig is, met winkeltjes, pleintjes, gemeenschappelijke ruimten, sociaal-culturele voorzieningen.
7. Hierbij kan gewezen worden op de zich thans voordoende situatie in nieuwe monotone woonwijken. Kinderen van jonge gezinnen, juist vaak aanwezig in nieuwbouwwijken, ontmoeten weinig spelen- en creativiteitsmogelijkheden. Met name voor de ouders speelt dit een grote rol in de beslissing tot verhuizing naar of vestiging in bepaalde nieuwbouwwijken.

Enkele algemene aanbevelingen ten aanzien van nieuwbouw en herstel van oude stadsdelen zijn :

- uitbouw van de steden naar buiten zal gelijk moeten opgaan met vernieuwbouw binnen de steden; vernieuwbouw dient zoveel mogelijk geleidelijk en niet schoksgewijs plaats te vinden.
- personenauto's kan men op het maaiveld parkeren aan de rand van woonblokken in uitbreidingsgebieden en niet meer in de straten.
- besturen van woningcorporaties zijn aan verdemokratisering toe, hetgeen zal kunnen leiden tot een meebeleven van bewoners aan andere dan zijn eigen woning; geleidelijke omzetting in coöperatieve verenigingen van wooneigenaren met afschaffing van de huurverhouding, dient te worden overwogen.
- het onderwijsnivo van scholen in de binnensteden zal verhoogd moeten worden.

3.

W E R K E N

Het karakter van en de levendigheid in de grote steden worden o.a. bepaald door de aard van de werkgelegenheid. De aard van de werkgelegenheid uitgedrukt in aantallen arbeidsplaatsen, omvang van de bedrijven en karakter der werkzaamheden. Een ander belangrijk aspect wordt gevormd door de optredende concentraties van bedrijvigheid. Een grote stad vervult een dynamische rol voor de omstreken. Met betrekking tot de aantallen bewoners en de bedrijvigheid kan gesteld worden dat tussen deze twee elementen een continue wisselwerking bestaat. De bedrijvigheid is groot bij woonconcentraties.

Met betrekking tot de bedrijvigheid in en om de grote steden dient het beleid gericht te zijn op de volgende punten :

1. Tot staan brengen van vestiging van grootschalige, omvangrijke, veel individueel verkeer aantrekkende bedrijven in de centra van de grote steden. Dit geldt voor zowel ambachtelijke, industriële bedrijven als voor administratieve vestigingen. Dit heeft twee gevolgen :
 - behoud van minder omvangrijke bedrijven, zeker wat betreft

ambachtelijke bedrijfjes. Hierbij wordt in acht genomen de eventuele schadelijkheid voor de omgeving (lawaaï, stank, verkeersaantrekkend, etc.).

- voor de noodzakelijke werkgelegenheid zal akquisitie gepleegd moeten worden ten aanzien van grotere arbeidsintensieve bedrijven. Deze zullen aan de rand of op daarvoor bestemde konsentratieterreinen gevestigd worden.
2. De thans gebruikte aanbeveling, vastgelegd in de Selektieve Investeringsregeling, dient individualistisch gehanteerd te worden. O.a. door de daarin gestelde normen niet in alle scherpte toe te passen (door evenredige pressie en inbreng van aktiegroepen). Deze bepalingen zijn opgesteld in een hoog-konjunktuur, waarbij men van een groei-gedachte uitging.
3. De volgende - summiere - indeling van vestiging van bedrijven in en om de grote steden is gewenst :
- handarbeiders in kleine ambachtelijke bedrijven in de centra of oudere stadsdelen;
 - handarbeiders in omvangrijke meer industriële bedrijven buiten de woongebieden van de steden;
 - hoofdarbeiders geplaatst in grote zowel als in kleine bedrijven, waarbij dezelfde indeling gehouden wordt als voor ambachtelijke bedrijven;
 - voor de centrumfunctie van de grote steden voor een wijde agglomeratie en door de financiële en internationale kontakten juist in de centra, is vestiging van enkele grote administratieve bedrijven in de centra niet zonder meer te verwerpen;
 - de natuurlijke voordelen die grote steden bieden moeten optimaal benut worden met inachtnaam van de wensen op het gebied van wonen, spelen en werken.
4. Gestreefd zal worden, in alle bovenstaande gevallen, naar een grote verscheidenheid van bedrijven in en om de grote steden. De kleinschaligheid van bedrijven in de centra en oude stadsdelen geldt daarbij tevens voor bedrijven in de dienstverlenende sektor. Uitgangspunt hierbij is het streven naar een kortere woon-werk afstand, alsmede het komen tot een gemêleerde woon-werk funktie binnen de wijken. Maar dat heeft consequenties voor de woningtoewijzing en dat zal in het distributiebeleid opgenomen moeten worden.
5. Bovenstaande opmerkingen gelden, wellicht in verzwaarde mate, voor de relatief nieuwe groeikernen. In deze groeikernen is voornamelijk aandacht geschonken aan de woonfunctie van deze kernen, hetgeen over het algemeen geresulteerd heeft in een noodzakelijke verhoogde mobiliteit van de bewoners. De kosten voor de verkeersinfrastructuur zullen moeten worden teruggebracht, omdat die een steeds grotere beslag op de budgetten dreigt te gaan leggen. Dat geldt zowel voor het individuele als het groepsvervoer.

D I E N S T V E R L E N I N G

In dit hoofdstuk zullen enkele dienstverlenende elementen in de grote stad worden belicht. Deze elementen staan in direkt verband met de bewoners aantallen.

1. Middenstand

- Inzake middenstandsvestigingen zal getracht moeten worden te komen tot een grote verscheidenheid in aanbod van goederen. Deze omstandigheid oefent een bezoekersaantrekkende werking uit, vooral in geval van vestigingen in de centra van de grote steden.
- Vermeden moet worden winkelcentra voor iedere wijk te bouwen. Naast de functie van de plaats van aanbod van goederen, vervullen deze centra weinig of geen sociale functies. Ze zijn in hoge mate verkeersaantrekkend in voornamelijk piekuren (koopavond, zaterdag).
- De aantrekkingskracht geldt niet in de laatste plaats voor verkeer bedoeld als aan- en afvoer van goederen. Gestreefd moet worden naar een systeem van centrale opslagruimtes, met name aan de rand van stadscentra en van winkelgebieden. Het gebruik van de resterende beschikbare vloeroppervlakte in deze winkelgebieden kan efficiënter geregeld worden.
- Gestreefd moet worden naar vestiging van winkels verspreid over de wooncentra en -wijken, zeker in geval van winkels handelend in de zogenaamde "a-b-c-" goederen (levensmiddelen en overige eerste levensbehoeften).

2. Rekreatie

Hier kan een onderscheid gemaakt worden naar passieve en actieve rekreatie. De actieve rekreatie kan onderscheiden worden in culturele en minder culturele rekreatie. In het wetsontwerp "reorganisatie binnenlands bestuur" wordt de zegswijze gehanteerd : "de taak laten vervullen door het kleinste geheel dat die taak aan kan".

Dit geldt in het bijzonder voor de mogelijkheden van actieve rekreatie, zoals :

- sportvelden, scholen, groenvoorziening, straattoneel, muziek etc. Vormen van ongeorganiseerde vrije-tijds-besteding dienen uitgebreid aanwezig te zijn. Daarbij zal de accommodatie zodanig zijn, dat rekreatie uit spontaniteit geboren (qua tijd) zoveel mogelijk kansen krijgt.
- Passieve rekreatie met betrekking tot culturele en sportuitingen zal eveneens aanwezig dienen te zijn. Getracht

kan worden door een efficiënte begeleiding van deze uitingsmomenten de vaak hoge toegangsprijzen te verlagen (door middel van combinatie van doeleinden). Herziening van het systeem van gemakkelijksbelasting juist voor dit soort massa-evenementen is hier op zijn plaats.

- kleinere accomodaties worden verspreid opgesteld in de woonwijken. Een barrière voor actieve rekreatie-beoefening of rekreatie-bezoek vormt de loop- c.q. fietsafstand. Het is niet per sé noodzakelijk uitgebreide parkeergelegenheid te creëren in de nabijheid van de accomodaties.

5.

B E G E L E I D I N G

Juist in de grote steden is een relatief hoge aanwezigheid van sociaal zwakkeren (buitenlandse werknemers, bejaarden, jongeren etc.). Door de complexiteit van begeleiding voor deze mensen in een verstedelijkt gebied is een ruime integratie van het begeleidingswerk een vereiste. Een van boven af geleid en ingestudeerd hulpprogramma is vaak niet afdoende. De afstand tussen de begeleidende instanties en de betrokkenen is in vele gevallen te groot. Deze afstand kan verkleind worden door de wijkraden niet over te omvangrijke wijken te verdelen en te spreiden, de communicatie en begeleiding gaat over te veel schijven. Door wijkraden te formeren over kleinere wijken kunnen de verschillende instanties onderling nauwer samenwerken in het uiteindelijke belang van de betrokken hulpbehoevende.

Daarnaast verdient het aanbeveling de controle-mogelijkheden en macht van het ministerie van CRM te beperken, zeker in geval van toewijzingsbeleid van subsidies.

Indien de gewenste omvang van de grote stad is vastgesteld, dan is daar ook in opgenomen de meest efficiënte wijze van besturen en de beste manier van dienstverlening.

Genoemd zij hierbij de gekonstateerde omvang van grote gemeentelijke bedrijven en diensten. Die zijn ver boven hun optimum gegroeid en werken inefficiënt en erg duur. Dat is een gevolg van de huidige ontwikkeling.

B E S T U R I N G

De grote stad doet zijn invloed gelden over zijn agglomeratie, daarnaast is de grote stad min of meer opgedeeld in geheel verschillende wijken (qua bevolkingssamenstelling, bedrijvigheid, bouwstructuur, etc.). De bestuurbaarheid van zo'n grote stad heeft daardoor een verhoogde moeilijkheidsgraad. In de praktijk komt dit neer op een weinig democratische handelwijze en besturing.

- De besturing kan centraal geregeld worden voor wat betreft de registratie, overkoepelende taken van ambtenaren, studies en diensten voor de agglomeratie vanuit de stad etc.
- Daarnaast dient het bestuur van steden gezien te worden als een dienst, een samenkomst van wensen van en ideeën over de bevolking, bedrijvigheid, mobiliteit, etc. Uitgegaan wordt van de direkt betrokkenen, waarbij de diensten een verregeaande vorm van decentralisatie krijgen (politie, stadsreiniging, bevolkingsregister, woningtoewijzing, etc.). Daartoe zullen de ambtenaren binnen de wijken meer bevoegdheden moeten kunnen krijgen, en opgeleid worden in de zin van verstaan en spreken met de bevolking en andere belanghebbenden in de wijken. Hogere ambtenaren hebben in dezen een korrigerende functie.
- Naast besturing en dienstverlening in grote steden zal tevens aandacht geschonken worden aan de uitvoering. Om de betrokkenheid van de bewoners met het wel en wee in hun direkte omgeving te bevorderen, zullen de uitvoerende activiteiten in veel gevallen opgedragen kunnen worden aan de bewoners zelf en/of funktionarissen werkzaam en woonachtig in de wijken.

Met het oog op de groeiende vrije tijd van de mensen zal een en ander ingepast kunnen worden in de activiteiten in de wijken op het vlak van de uitvoering. De beslissingsprocedures die zullen leiden tot akties van de bewoners behoren eveneens bepaald te worden door diezelfde bewoners. Voorop staat de zelfwerkzaamheid met een geringe begeleiding van officiële - door de plaatselijke overheid geïnstalleerde - instanties.

Men denke aan begeleiding van "sociaal zwakkeren", opvang van kinderen, activiteiten in buurtcentra, bibliotheken, feestavonden, beschikbaarheid accomodaties voor allerhande bezigheden, etc.

Dit houdt automatisch in, en het zij nogmaals gesteld, dat een verregeaande vorm van uitvoeringsrechten tevens inhoudt dat de beslissingen zoveel mogelijk door de belanghebbenden (bewoners, bedrijven, winkeliers, sociaal en maatschappelijk werkers) genomen zullen gaan worden.

F I N A N C I E R I N G

De financiële middelen van een grote stad staan in direkt verband met het inwonersaantal en de oppervlakte, en minder met de bedrijvigheid. Sinds jaar en dag is het niet mogelijk gebleken een sluitende begroting te maken en in te leveren bij o.a. het rijk.

De verstandhouding met het rijk dient goed te zijn in verband met de financiële afhankelijkheid van de grote steden van het rijk. De beoordeling van "Den Haag" voor het in aanmerking komen van grote steden voor financiële hulp zal niet alleen afhankelijk moeten zijn van de bruto toegevoegde waarde van de stad (zoals tot nu toe te vaak gebeurt). Men zal ervan uit dienen te gaan dat de stad op een redelijk verantwoorde wijze de verkregen gelden gaat besteden, met inachtnaam van de normen.

Het financiële beleid van de stad ten aanzien van heffingen, belastingen en gronduitgifte dient een evenredige verdeling na te streven van de lasten voor bedrijven en bewoners.

De rijksoverheid dient ervoor te waken dat zij zelf geen economisch stimuleringsbeleid gaat voeren met enorme subsidies, indien andere gebieden extra worden getroffen. Dan is er slechts sprake van verplaatsen van problemen en niet van effectief aanpakken.

M O B I L I T E I T

In het voorgaande is enkele malen gerefereerd aan de mobiliteit van bewoners en/of goederen. De aard van de verplaatsing is tot op heden de reden geweest inzake keuze van het vervoermiddel. In het algemeen kan men de volgende ruwe indeling maken betreffende vervoer.

Partikulier vervoer

De noodzakelijkheid van partikulier vervoer staat in direkte relatie tot de bestemmingsplaats (voor korte of lange tijd), afstand woon-werk adres, aanwezigheid van wegen en parkeergelegenheden. Men dient er rekening mee te houden dat de bevolking streeft naar een vermindering van het aantal verplaatsingen en de afstand der verplaatsingen. Door dicht bij het werkadres te wonen indien dit mogelijk is. Het woondistributie beleid zal hier meer op afgesteld moeten worden.

Met betrekking tot de binnensteden en de vele publieksaantrekkende functies hierin, is het niet zonder meer te stellen dat het partikulier vervoer geheel geweerd moet worden, hetgeen de noodzaak van parkeeraccomodaties bevestigt. Deze accommodaties dienen op verschillende stadsniveaus gesitueerd te zijn, dicht bij invalswegen van en naar de steden en in de centra.

Vervanging van parkeergelegenheid van de straat naar de parkeergarage (ondergronds bij voorkeur) dient afgewogen te worden. Waarbij minimale en maximale plaatsen bepaald worden. Voor bewoners kunnen belanghebbenden-parkeerzones worden ingevoerd.

Openbaar vervoer

De draagkracht van de gemeenten om de openbaar vervoersmogelijkheden optimaal te benutten is gering, dit leidt tot een afhankelijkheid van de steden ten opzichte van het rijk, provincie en omliggende gemeenten.

Het percentage van de opbrengsten uit kaart- en abonnementverkoop in de totale financiële bijdrage voor het openbaar vervoer kan voor de toekomst niet gelijk blijven. Dit zal leiden naar onbetaalbare ritprijzen. Gratis openbaar vervoer is dan noodzakelijk, echter niet slechts voor de grote steden. Gratis openbaar vervoer via een omslagstelsel (direkte belastingen).

Economische en financiële argumenten spelen thans een grote rol in het openbaar vervoersbeleid en ze remmen de ontwikkeling van het openbaar vervoer af. Een goed openbaar vervoerssysteem is slechts mogelijk, indien uitgegaan wordt van een goede bediening van en naar en binnen de woonwijken.

Gestreefd moet worden naar een kleinschalig openbaar vervoer, waarbinnen de witkar- en taxi-systemen uitstekend kunnen funktionieren. Voor de goede aanpak van de mobiliteitsproblemen is een vereiste dat er een totaalbeleid gevoerd wordt in de zin van aan- en afvoer- en parkeerbeleid, woonbeleid en economisch-planologisch beleid.

Joost van Marissing

Arnold Martini

Amsterdam, mei 1976.

Port betaald
Port Payé
's-Gravenhage

Statenlaan 23
's-Gravenhage