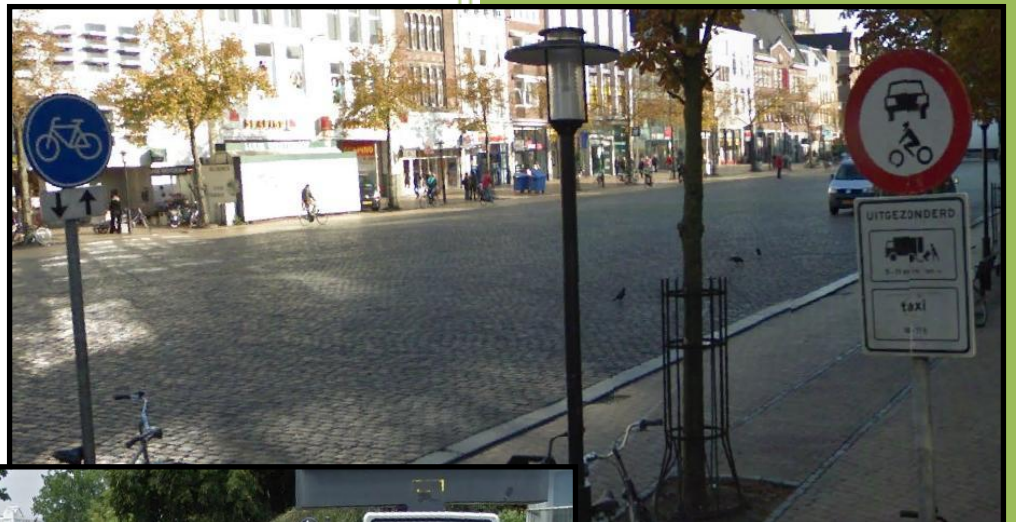


Het beleid en de toekomst van autovrije binnensteden

Groningen en Emmen: het ontstaan van het autovrije beleid, de huidige situatie en de toekomst aan de hand van economische en duurzame aspecten



Het beleid en de toekomst van autovrije binnensteden

*Groningen en Emmen: het ontstaan van het autovrije beleid, de huidige situatie
en de toekomst aan de hand van economische en duurzame aspecten*

Colofon

Titel:	Het beleid en de toekomst van autovrije binnensteden
Ondertitel:	Groningen en Emmen: het ontstaan van het autovrije beleid, de huidige situatie en de toekomst aan de hand van economische en duurzame aspecten
Door:	Jos de Groot
Studentnummer:	2411415
Opleiding:	Bachelor Technische Planologie Faculteit der Ruimtelijke Wetenschappen Rijksuniversiteit Groningen
Supervisie:	Tim Busscher
Thema 1:	De invloed van transport op stedelijke ontwikkeling
Versie:	Definitief
Aantal woorden:	9.783, exclusief voorblad, inhoudsopgave, voorwoord, samenvatting, literatuurlijst en bijlagen

Inhoudsopgave

Voorwoord	6
Samenvatting	7
Hoofdstuk 1: Inleiding	8
1.1 Aanleiding en relevantie.....	8
1.2 Probleemstelling.....	8
1.3 Doelstelling.....	9
1.4 Vraagstelling.....	10
1.5 Opbouw thesis.....	10
Hoofdstuk 2: Theoretisch kader	11
2.1 Inleiding.....	11
2.2 Wat is een autovrije binnenstad?.....	11
2.3 Het economische aspect: de bereikbaarheid van de binnenstad.....	12
2.4 Het duurzame aspect: milieuproblematiek.....	13
2.5 Interactie en spanningen tussen het economische en duurzame aspect.....	14
2.6 Conceptueel model.....	14
Hoofdstuk 3: Dataverzameling en methodologie	15
3.1 Inleiding.....	15
3.2 Primaire dataverzameling.....	15
3.3 Secundaire dataverzameling.....	16
3.4 Ethische aspecten.....	16
Hoofdstuk 4: Hoe heeft het beleid van de autovrije binnenstad zich door de jaren heen ontwikkeld?	17
4.1 Inleiding.....	17
4.2 Beleid vroeger. ...	17
4.2.1 Beleid vroeger in Groningen.....	18
4.2.2 Beleid vroeger in Emmen.....	19
4.3 Beleid nu.....	20
4.3.1 Huidige beleid in Groningen.....	20
4.3.2 Huidige beleid in Emmen.....	21

Hoofdstuk 5: Toekomstig beleid van de gemeente Groningen en Emmen ten aanzien van de autovrije binnenstad	22
5.1 Inleiding.....	22
5.2 Toekomstvisie gemeente Groningen.....	22
5.3 Toekomstvisie gemeente Emmen.....	23
Hoofdstuk 6: Conclusie en aanbevelingen voor vervolgonderzoek	26
6.1 Inleiding.....	26
6.2 Conclusie.....	26
6.3 Aanbevelingen vervolgonderzoek.....	27
Literatuurlijst	28
Bijlagen	31

Figuren, tabellen en bijlagen:

Figuur 1:	Conceptueel model	14
Tabel 1:	Invloed economisch en duurzaam aspect op autovrij beleid	25
Tabel 2:	Omvang autovrije zone	25
Bijlage 1:	Overzicht geïnterviewde personen	31
Bijlage 2:	Vragenlijst interviews	32
Bijlage 3:	GIS-kaart autovrije zone Groningen	34
Bijlage 4:	GIS-kaart autovrije zone Emmen	35
Bijlage 5:	Transcripten interviews: vertrouwelijke bijlage, los aangeleverd	

Voorwoord

Deze scriptie is geschreven in het kader van de bacheloropleiding Technische Planologie aan de Rijksuniversiteit Groningen. Dit onderzoek gaat over het beleid dat gemeenten hanteren ten aanzien van de autovrije binnenstad. Hiervoor heb ik gekozen omdat dit onderwerp naar mijn mening goed binnen het thema 'de invloed van transport op stedelijke ontwikkeling' paste. Daarnaast ben ik een autoliefhebber en hebben zaken op het gebied van verkeer en vervoer ook mijn interesse. Daarom leek mij het interessant om onderzoek te doen naar het beleid dat gemeenten voeren ten aanzien van de auto's in hun binnensteden.

Allereerst wil ik mijn begeleider Tim Busscher bedanken. Ik heb de samenwerking en de groepsbijeenkomsten als prettig en zinvol ervaren. Tevens wil ik mijn medestudent Fabian Kruiper bedanken voor het oplossen van de problemen waar ik met GIS tegenaan liep.

Tot slot wil ik Ben Krikken en Eugene Sauren van de gemeente Emmen, alsmede Hans Vissers en Jeanet Halsema van de gemeente Groningen bedanken voor de waardevolle interviews. Ik vond het interessant om jullie te interviewen en de informatie uit deze gesprekken was van groot belang voor dit onderzoek.

Samenvatting

Deze scriptie gaat over het beleid dat gemeenten hanteren ten aanzien van de autovrije binnenstad. Daarbij wordt gekeken hoe het autovrije beleid zich ontwikkeld heeft, hoe de huidige situatie eruit ziet en wat de toekomst van het autovrije beleid is. De hoofdvraag is: 'Wat is de toekomst van het beleid dat gemeenten hanteren ten aanzien van de autovrije binnenstad?'. In dit onderzoek zijn de plaatsen Groningen en Emmen gebruikt als cases, omdat beide plaatsen een autovrije binnenstad hebben, maar verschillend ruimtelijk beleid hanteren. Voor de vele ondernemingen die in de binnensteden gevestigd zijn, is het van economisch belang dat zij goed bereikbaar blijven. Voor deze bereikbaarheid zijn een effectief parkeerbeleid en goed openbaar vervoer essentieel. De winkeliers in Groningen en Emmen waren ten tijde van het invoeren van autovrije zones fel tegen dit beleid, zij wilden de auto in de stad houden. Tegelijkertijd hebben thema's als milieu en duurzaamheid in de loop der jaren steeds meer aandacht gekregen. Een voorbeeld hiervan is het tegengaan van luchtverontreiniging en geluidsoverlast. Vanuit dit duurzame oogpunt lijkt het wenselijk dat de auto's uit de binnenstad gaan en uit de binnenstad blijven. De invloed van bovenstaande 'economische en duurzame aspecten' op het autovrije beleid is in deze scriptie onderzocht.

Om de hoofd- en deelvragen te beantwoorden, zijn er naast de geraadpleegde literatuur en beleidsdocumenten interviews afgenomen binnen de gemeente Groningen en Emmen. Daaruit kwam naar voren dat de gemeenten zich vooral richten op het parkeerbeleid om de bereikbaarheid van de binnenstad, het economische aspect, goed te houden. De gemeenten pogen de bereikbaarheid goed te houden door de parkeervoorzieningen zo dicht mogelijk bij de binnenstad te realiseren. Het parkeerbeleid blijft ook in de toekomst een rol van betekenis spelen. Daarnaast is een aantrekkelijk openbaar vervoer van belang om de autovrije binnenstad goed bereikbaar te houden. Daarom gaan de gemeenten in de toekomst nog meer inzetten op het openbaar vervoer. Dit wordt gedaan door te zorgen voor betere verbindingen en hogere frequenties.

Het duurzame aspect, het tegengaan van luchtverontreiniging en geluidsoverlast, heeft nauwelijks invloed gehad op de invoering van het autovrije beleid. Rond 1990 waren luchtverontreiniging en geluidsoverlast namelijk niet de beweegredenen om auto's uit de binnensteden van Groningen en Emmen te weren. Ook in de huidige situatie en in de toekomst is de invloed van het duurzame aspect op het beleid van de autovrije binnenstad nihil. Al zouden alle auto's in de toekomst volledig elektrisch rijden, waardoor er vrijwel geen luchtverontreiniging en geluidsoverlast door het autoverkeer meer is, worden zij alsnog niet toegelaten in de binnensteden, althans niet in Groningen en Emmen. Beide gemeenten streven namelijk naar een aantrekkelijk verblijfsklimaat voor voetganger en fietsers in de binnensteden, daar zullen ook in de toekomst de auto's niet bij passen.

Hoofdstuk 1: Inleiding

1.1 Aanleiding en relevantie

Veelal staan we er niet bij stil als we aan het winkelen zijn of op een terras zitten, maar vroeger kon de auto vrijwel overal in de binnenstad komen. Ondanks dat het op grote schaal autovrij maken van (binnen)stedelijke gebieden zich al enkele decennia geleden heeft voltrokken (Tsubohara, 2010), is het autovrije beleid verweven met allerlei actuele zaken.

Een voorbeeld hiervan is het stimuleren van de economie. Hiervoor is het van belang dat de binnenstad goed bereikbaar blijft, voor zowel de bevoorrading van de winkels als voor de consument (Stienstra & Bisschops-Severens, 2010). De winkeliers waren in eerste instantie fel tegen het autovrije beleid, omdat zij bang waren dat het ten koste zou gaan van hun klandizie. De winkeliers wilden de auto's dus in de binnenstad houden, en namen veelal een kritische houding aan tegen het autovrije beleid (Topp & Pharoah, 1994; Tsubohara, 2010). Om de bereikbaarheid van een autovrije binnenstad op peil te houden, is het essentieel dat er voldoende parkeervoorzieningen in de nabijheid van de binnenstad zijn (Stienstra & Bisschops-Severens, 2010). Tevens is een goede verbinding door middel van het openbaar vervoer belangrijk (Topp & Pharoah, 1994; Heres et al., 2013).

Een ander aspect dat verbonden is met het concept van de autovrije binnenstad gaat over de milieuproblematiek en is meer duurzaam van aard. Eind jaren '70 en '80 van de vorige eeuw kreeg het milieubeleid in Nederland steeds meer aandacht. Zo werd er in 1970 een wet ingevoerd om met de problemen van luchtverontreiniging om te gaan, de zogenoemde 'wet luchtverontreiniging'. Enkele jaren later, in 1979, ontstond de eerste wetgeving over geluidshinder door de invoering van de 'wet geluidshinder'. Daarnaast werd het eerste nationale milieubeleidsplan in 1989 geïntroduceerd (De Roo, 2001). Om luchtverontreiniging en geluidsoverlast in de (binnen)stedelijke gebieden tegen te gaan, lijkt het wenselijk om de auto's te weren. Het autoverkeer brengt namelijk tal van negatieve effecten met zich mee, zoals luchtverontreiniging en geluidsoverlast (RIVM, 2008). Ondanks pogingen om het autogebruik te reduceren, is de auto nog altijd het meest gebruikte vervoersmiddel (CBS, 2014). In de stedelijke omgeving beïnvloedt de milieuproblematiek een groot aantal thema's, waaronder mobiliteit, logistiek, gezondheid en leefbaarheid (Döpp & Albers, 2008).

1.2 Probleemstelling

Het is de vraag in hoeverre het economische- en duurzame aspect in het verleden een rol gespeeld hebben bij de invoering van het autovrije beleid, hoe beide aspecten momenteel van invloed zijn op het autovrije beleid en hoe deze aspecten in de toekomst wellicht het autovrije beleid gaan beïnvloeden. Onder het economische aspect wordt in dit onderzoek de bereikbaarheid van de binnenstad verstaan, en het belang van parkeerbeleid en openbaar vervoer voor deze bereikbaarheid (Stienstra & Bisschops-Severens, 2010). Met het duurzame aspect wordt in dit onderzoek het tegengaan van luchtverontreiniging en geluidsoverlast bedoeld.

Blijft het beleid vaststaan, of staat het autovrije beleid ter discussie doordat de bereikbaarheid van de binnenstad, luchtverontreiniging en/of geluidsoverlast in de toekomst meer prioriteit krijgen? Zorgt dit ervoor dat de auto in de toekomst meer geïntegreerd wordt in de binnenstad door economische motieven, of ligt de focus in de toekomst juist meer op segregatie doordat de gemeenten zich toespitsen op duurzaamheid en het tegengaan van de milieuproblematiek?

1.3 Doelstelling

Het doel van dit onderzoek is om meer inzicht te verschaffen in het gemeentelijke beleid van de autovrije binnenstad. Daarbij wordt in dit onderzoek gekeken naar de ontwikkelingen van het autovrije beleid door de jaren heen. Deze ontwikkelingen zijn opgedeeld in drie tijdsvakken; het autovrije beleid vroeger, de huidige situatie en de toekomst van het autovrije beleid.

Onder 'vroeger' wordt in dit onderzoek de jaren '90 van de vorige eeuw verstaan. De jaren '90 worden als 'vroeger' bestempeld, omdat de gemeenten rond 1990 begonnen met het op grote schaal autovrij maken van (binnen)stedelijke gebieden. Het autovrije beleid werd destijds vooral ter discussie gesteld door de ondernemers (Tsubohara, 2010). Deze periode laat de opkomst en de ontwikkeling van het autovrije beleid zien.

Met de 'huidige situatie' van het autovrije beleid wordt in dit onderzoek de stand van zaken anno nu bedoeld. De tijdspanne van de huidige situatie gaat daarom over het jaar 2015. Het is de vraag of het beleid van de autovrije binnenstad nog steeds ter discussie staat, zoals dat vroeger het geval was door de kritische houding van de winkeliers (Tsubohara, 2010).

Nadat het verleden en de huidige situatie van het autovrije beleid behandeld zijn, wordt de toekomst van het autovrije beleid onderzocht. Er gaat gekeken worden in welke mate het autovrije beleid de komende jaren ter discussie staat. Onder 'de toekomst' wordt de periode van 2016 tot 2020 verstaan, omdat de toekomstvisies van gemeenten momenteel nauwelijks verder rijken dan het jaar 2020.

Daarnaast wordt er per tijdsvak aandacht besteed aan de invloed van het zogenoemde economische- en duurzame aspect. De twee plaatsen Groningen en Emmen worden gebruikt als cases, omdat beide plaatsen een autovrije binnenstad hebben, maar verschillend ruimtelijk beleid hanteren. De gemeente Groningen zet namelijk in op de compacte stad, terwijl in de gemeente Emmen shared space een grotere rol speelt. Hierdoor kan het beleid ten aanzien van auto's in de binnenstad anders tot stand gekomen zijn. Tevens is het mogelijk dat de toekomstvisies ten aanzien van het autovrije beleid in de binnenstad van beide gemeenten verschillend zijn. Dit onderzoek zal inhoudelijk niet diep ingaan op de verschillende vormen van ruimtelijk beleid, omdat het beleid van de autovrije binnenstad en de invloeden van de economische- en duurzame aspecten centraal staan. Door twee steden met verschillend ruimtelijk beleid als cases te nemen, wordt de autovrije binnenstad als het ware vanuit twee verschillende perspectieven bekeken.

1.4 Vraagstelling

De hoofdvraag van dit onderzoek luidt als volgt:

‘Wat is de toekomst van het beleid dat gemeenten hanteren ten aanzien van de autovrije binnenstad?’

Daarbij zijn de volgende deelvragen opgesteld:

1. Wat is een autovrije binnenstad?
2. Hoe heeft het beleid van de autovrije binnenstad zich door de jaren heen ontwikkeld?
3. Hoe zien de gemeente Groningen en Emmen de toekomst van hun autovrije beleid voor zich?

De verwachting is dat luchtverontreiniging en geluidsoverlast in het verleden een relatief grote rol gespeeld hebben bij het invoeren van het autovrije beleid. Daarnaast wordt er verwacht dat het toekomstige beleid ten aanzien van auto's in de binnenstad enkele veranderingen zal ondergaan, doordat de economie continue verandert en duurzaamheid een steeds grotere rol gaat spelen. Tevens wordt het waarschijnlijk geacht dat er tussen Groningen en Emmen enkele verschillen zijn in het ontstaan van het autovrije beleid, de huidige situatie en de toekomstvisies, als gevolg van het verschillende ruimtelijke beleid.

1.5 Opbouw thesis

Het volgende hoofdstuk zal ingaan op het theoretische kader van dit onderzoek. De relevante theorieën en begrippen worden hier uiteengezet. Als eerste wordt duidelijk gemaakt wat een autovrije binnenstad inhoudt. Verder wordt er ingegaan op het economische- en duurzame aspect en de daarmee samenhangende begrippen bereikbaarheid, duurzaamheid en duurzame mobiliteit. Tot slot worden de onderlinge relaties weergegeven in een conceptueel model.

Hoofdstuk 3 gaat over de dataverzameling en methodologie. Hier worden de verschillende aspecten rondom de primaire en secundaire dataverzameling in dit onderzoek toegelicht. Daarnaast wordt er toegelicht waarom er voor de methode interviewen is gekozen en wie er geïnterviewd zijn.

Hoofdstuk 4 laat zien hoe het beleid van de autovrije binnenstad zich door de jaren heen heeft ontwikkeld. Er wordt gekeken wat de invloed is geweest van het economische- en duurzame aspect; het zorgen voor een goede bereikbaarheid van de binnenstad en het tegengaan van luchtverontreiniging en geluidsoverlast. De algemene ontwikkeling van het autovrije beleid wordt kort toegelicht, om vervolgens dieper in te gaan op het ontstaan van het autovrije beleid in Groningen en Emmen.

Het 5^e hoofdstuk gaat over het toekomstige beleid van de gemeenten Groningen en Emmen ten aanzien van de autovrije binnenstad, en wat de invloeden van het economische en duurzame aspect zijn op het toekomstige autovrije beleid.

Hoofdstuk 6, tevens het laatste hoofdstuk, bespreekt de conclusie van dit onderzoek. Daarnaast staan er in dit hoofdstuk enkele aanbevelingen voor vervolgonderzoek.

Hoofdstuk 2: Theoretisch kader

2.1 Inleiding

Om inzicht te krijgen in de veelgebruikte begrippen in deze scriptie, zet dit theoretisch kader de meest relevante begrippen en de daarmee samenhangende theorieën uiteen. Als eerste wordt er ingegaan op de vraag wat een autovrije binnenstad precies inhoudt. Daarna komt het economische aspect aan bod, gevolgd door het duurzame aspect. Tevens worden de interactie en spanningen tussen het economische- en duurzame aspect verduidelijkt. In de laatste paragraaf worden de onderlinge relaties schematisch weergegeven door middel van een conceptueel model.

2.2 Wat is een autovrije binnenstad?

Centraal in dit onderzoek staat de autovrije binnenstad, maar wat wordt hier eigenlijk precies mee bedoeld? *“The term is applied to efforts by city governments to increase the attractiveness and economic vitality of their city centres by reducing the presence of parked and moving vehicles, and encouraging access by ‘urban compatible’ means of travel”* (Topp & Pharoah, 1994, p.231). Volgens Topp & Pharoah (1994) verwijst de term ‘autovrije binnenstad’ dus naar beleid dat kan worden toegepast door overheden om de stad aantrekkelijker en economisch vitaler te maken, door het reduceren van de aanwezige rijdende en geparkeerde auto’s, alsmede het stimuleren van reismethoden die beter verenigbaar zijn met de stad. Een autovrije binnenstad is daarom niet per definitie een binnenstad waar alle auto’s daadwerkelijk verdwenen zijn. Daarnaast stelt Melia (2010) dat de autovrije ontwikkeling een fysieke verandering impliceert; er wordt iets nieuws gebouwd, of de bestaande gebouwde omgeving wordt veranderd.

Er zijn een aantal aanverwante begrippen, zoals de voetgangerszone, een autoluw gebied of een beperkte autovrije binnenstad. In essentie hebben al deze termen dezelfde strekking, namelijk een stadscentrum waar het autoverkeer geminimaliseerd wordt tot een niveau dat noodzakelijk is om functioneel te blijven (Topp & Pharoah, 1994). Met dit functionele niveau bedoelt men dat alleen (vracht)auto’s in het stadscentrum worden toegelaten voor de bevoorrading van winkels. In sommige gevallen zijn ook de auto’s van bewoners in de binnenstad toegestaan, zij kunnen dan een ontheffing aanvragen bij de desbetreffende gemeente. Voertuigen van hulpdiensten vormen desgelijks een uitzondering op de toegangsregels van de autovrije zone (Crawford, 2002).

Het voornaamste verschil tussen een (beperkte) autovrije binnenstad en een voetgangerszone is de omvang van deze gebieden. De autovrije binnenstad beslaat veelal een groter gebied dan de voetgangerszone. Voetgangerszones zijn vaak meerdere kleine, los van elkaar staande ‘eilandjes’. Binnen een autovrije binnenstad zijn vaak enkele straten aangewezen als voetgangerszone. In de voetgangerszone mogen meestal geen brom- en snorfietzers, gewone fietsers, bussen en andere voertuigen komen. Dit is niet het geval in een autovrije binnenstad, waar gerust gefietst mag worden. Het voornaamste verschil tussen een volledig autovrije binnenstad en een beperkte autovrije binnenstad is dat er bij de laatstgenoemde meestal op bepaalde venstertijden geen auto’s toegelaten worden (Monheim, 2008).

2.3 Het economische aspect: de bereikbaarheid van de binnenstad

Voor de vele ondernemingen die gevestigd zijn in het binnenstedelijke gebied, is het van belang om goed bereikbaar te blijven voor de consument. Parkeren heeft daarmee, als onderdeel van bereikbaarheid, dan ook een economische component (Stienstra & Bisschops-Severens, 2010). De aantrekkelijkheid van het centrum kan worden vergroot door te zorgen voor een lage weerstand in de vorm van een goede parkeersituatie, en daarmee een goede bereikbaarheid. Consumenten zouden ervoor kunnen kiezen om een binnenstad niet, of in mindere mate, te bezoeken als de parkeervoorzieningen niet optimaal zijn. Het parkeerbeleid heeft op deze wijze invloed op het economisch functioneren van binnenstedelijke gebieden (Stienstra & Bisschops-Severens, 2010). Daarom zijn parkeerbeleid en een goede bereikbaarheid van belang voor de ondernemers in de binnenstad. Naast het aantal parkeerplaatsen is ook de loopafstand essentieel voor de mate waarin parkeervoorzieningen een bijdrage leveren in het economisch functioneren van de binnenstad (Stienstra & Bisschops-Severens, 2010).

Geurs (2006, in KiM, 2011) definieert bereikbaarheid als de mate waarin de ruimtelijk-infrastructurele configuratie mensen in staat stelt ruimtegebonden activiteiten op verschillende locaties op diverse tijdstippen uit te oefenen. In de context van dit onderzoek gaat het om de bereikbaarheid van de binnenstad en hoe de gemeenten ervoor zorgen dat de bereikbaarheid optimaal blijft, ook indien de auto niet meer voor de deur van de winkel geparkeerd kan worden.

Vaak komen bezoekers alsnog met de auto naar de stad toe, waar de auto vervolgens zo dicht mogelijk bij de bestemming geparkeerd wordt. Uit onderzoek blijkt dat 52% van de bezoekers met de auto naar het winkelgebied gaat, ten opzichte van 13% die gebruik maakt van het openbaar vervoer (Detailhandel Nederland, 2009). Het aandeel bezoekers dat met het openbaar vervoer gaat is relatief klein. Desondanks stellen Topp & Pharoah (1994) dat het openbaar vervoer van belang is om de binnenstad bereikbaar te houden nadat het autovrije beleid is ingevoerd. Het openbaar vervoer zou de 'verslechterde bereikbaarheid' per auto moeten opvangen, door ervoor te zorgen dat het openbaar vervoer aantrekkelijk is. Dat het openbaar vervoer een belangrijke factor is, wordt tevens benadrukt door Heres et al. (2013). Zij stellen dat investeringen in het openbaar vervoer zorgen voor een toenemende welvaart, doordat de bereikbaarheid toeneemt. Bovendien wordt een goed bereikbare locatie aantrekkelijker gevonden dan locatie die minder toegankelijk is (Wegener en Furst, 1999).

2.4 Het duurzame aspect: milieuproblematiek

Milieuproblematiek is een actueel thema dat in de toekomst een grote rol zal blijven spelen. De uitdaging met betrekking tot de klimaatverandering en duurzaamheid is fors en zal alleen maar verder toenemen (Ministerie van Infrastructuur en Milieu, 2011). De klimaatverandering heeft onder andere invloed op thema's als gezondheid, leefbaarheid, mobiliteit en logistiek (Döpp & Albers, 2008). Indien de gemeenten streven naar een aantrekkelijk verblijfsklimaat voor de voetganger en fietser in de binnensteden, zal dit waarschijnlijk invloed hebben op het beleid ten aanzien van auto's in de binnensteden. Het merendeel van de personenauto's rijdt momenteel op fossiele brandstoffen zoals benzine, diesel en LPG. Nog geen twee procent rijdt volledig elektrisch (CBS, 2015). Auto's die rijden op fossiele brandstoffen zorgen voor geluidsoverlast en luchtverontreiniging. De luchtverontreiniging is voornamelijk het gevolg van verbrandingsproducten uit de uitlaat, de zogeheten emissie (RIVM, 2008). Het weren van auto's uit de binnenstad zal daarom bijdragen aan een verbeterde luchtkwaliteit en vermindert geluidsoverlast. Dit wordt bevestigd door Melia (2010), hij stelt namelijk dat minder autoverkeer een positief effect heeft op het milieu; de luchtkwaliteit wordt beter en er is minder geluidsoverlast. Wellicht wordt het autovrije beleid in de toekomst versoepeld, door de opkomst van elektrische auto's. Dan is er namelijk vrijwel geen sprake meer van geluidsoverlast en luchtvervuiling door auto's (RIVM, 2008). Er wordt daarom in dit onderzoek tevens gekeken in hoeverre deze duurzame mobiliteit invloed heeft op het toekomstige autovrije beleid.

Duurzaamheid kan worden gedefinieerd als *“the development that meets the needs of the present without compromising the ability of future generations to meet their own needs”* (WCED, 1987, in Geerlings, 2012, p.13). Dit is de meest algemeen geaccepteerde definitie van duurzaamheid, afkomstig uit het Brundtland rapport (Gaffron, 2002). Dat betekent dus dat duurzaamheid een vorm van ontwikkeling is die voorziet in de behoeften van de huidige generatie, zonder de mogelijkheden van de toekomstige generaties om in hun behoeften te voorzien, in gevaar te brengen. El-Geneidy & Levinson (2006) zien mobiliteit als het vermogen om van de ene plaats naar de andere plaats te gaan.

Næss et al. (2009) definiëren duurzame mobiliteit als het soort mobiliteit dat in overeenstemming is met de principes van duurzame ontwikkeling. Het gaat hier om de mate waarin personen zich op een dusdanige manier kunnen verplaatsen zodat er wordt voorzien in de huidige behoeften, zonder dat de mogelijkheden van toekomstige generaties in gevaar worden gebracht. Met andere woorden, duurzame mobiliteit is het vermogen om van de ene naar de andere plaats te gaan, zonder afbreuk te doen aan de mogelijkheden van de toekomstige generaties.

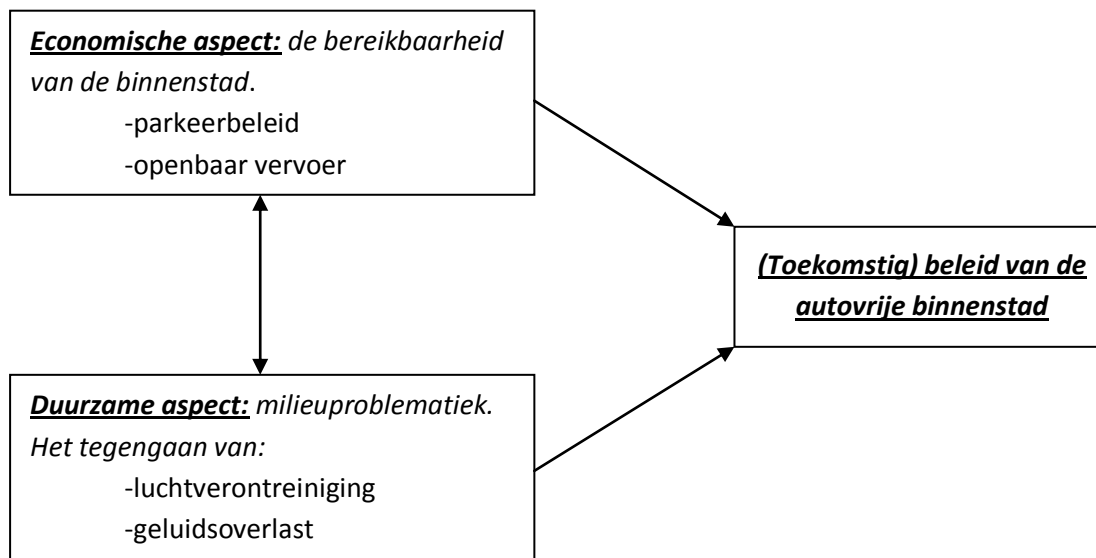
Banister (2008) stelt dat er nog het nodige verandert moet worden om duurzame mobiliteit te bereiken. Ten eerste moet de technologie zo goed mogelijk gebruikt worden. Het is van belang om daarbij te investeren in informatiesystemen en transportsystemen. Daarnaast is Banister van mening dat de fossiele brandstoffen duurder gemaakt moeten worden, om het gebruik hiervan te ontmoedigen. Het planologische aspect is dat er ingezet moet worden op steden met een hogere dichtheid, zodat de reisafstanden kleiner worden. Dit brengt ons bij de volgende paragraaf, het ruimtelijke beleid.

2.5 Interactie en spanningen tussen het economische en duurzame aspect

Het economische- en duurzame aspect zijn in de voorgaande paragrafen los van elkaar besproken, maar zij staan ook onderling met elkaar in verband. Een goede bereikbaarheid met het openbaar vervoer is niet alleen gunstig voor de lokale economie (Topp & Pharoah, 1994; Heres et al., 2013), maar tegelijkertijd is het ook een vorm van duurzaamheid. Voor het milieu is het tenslotte beter dat er één bus rijdt in plaats van twintig auto's (European Commission, 2004; Melia, 2010). Daar komt bij dat een goede bereikbaarheid voor zo min mogelijk congestie en daarmee samenhangende luchtverontreiniging en geluidsoverlast zorgt (Ministerie van Infrastructuur en Milieu, 2011).

Daarnaast bestaan er ook enkele spanningen tussen het economische- en duurzame aspect. Vanaf de jaren '60 groeide het bewustzijn van de milieuproblematiek. De urgentie voor het vormen van milieubeleid werd in de jaren '70 ook politiek gevoeld. Grootschalige aandacht voor het milieubeleid in Nederland ontstond eind jaren '80, dit blijkt onder andere uit de introductie van het eerste nationale milieubeleidsplan in 1989 (De Roo, 2001). Het weren van auto's uit de binnenstad past bij deze bewustwording van de milieuproblematiek, omdat de luchtverontreiniging en geluidsoverlast hierdoor verminderd kan worden (Melia, 2010). Tegelijkertijd waren de ondernemers rond 1990 aanvankelijk tegen het autovrije beleid. "Burgerorganisaties en bewonersorganisaties bleven maar hameren op het sterk terugdringen van het autogebruik, terwijl zakelijke organisaties alle maatregelen die bedoeld waren om het autogebruik terug te dringen verwierpen" (Tsubohara, 2010, p.387). Vanwege duurzame en milieugerelateerde motieven was het wenselijk om de binnenstad autovrij te maken, maar de ondernemers vreesden voor een verminderde bereikbaarheid van hun winkels. De winkeliers waren bang dat de klanten wegbleven en dat de omzet omlaag zou gaan (Topp & Pharoah, 1994; Tsubohara, 2010).

2.6 Conceptueel model



Figuur 1: Conceptueel model

De in dit hoofdstuk besproken begrippen, theorieën en hun onderlinge relaties worden weergegeven in bovenstaand conceptueel model (figuur 1). Het is de vraag in hoeverre het economische- en duurzame aspect daadwerkelijk van invloed zijn op het (toekomstig) beleid van de autovrije binnenstad. Hier wordt in hoofdstuk 4 en hoofdstuk 5 dieper op ingegaan.

Hoofdstuk 3: Dataverzameling en methodologie

3.1 Inleiding

Dit hoofdstuk gaat over de verschillende aspecten rondom de dataverzameling van dit onderzoek. Het doel hiervan is om een relatie te leggen tussen de onderzoeksvraag en de gegevens die nodig zijn om deze te beantwoorden. Daarnaast wordt er duidelijk gemaakt voor welke aanpak is gekozen en waarom deze is gekozen. In dit onderzoek wordt gebruik gemaakt van zowel primaire als secundaire data. Beide vormen van dataverzameling worden in de volgende paragrafen toegelicht.

3.2 Primaire dataverzameling

De primaire data is verzameld door middel van de methode interviewen. De interviews vormen een belangrijke bron van informatie voor dit onderzoek. Voor de interviews zijn medewerkers van de gemeente Groningen en Emmen benaderd, die in hun werkveld te maken hebben met de beleidsvoering aangaande de autovrije binnenstad. Van beide gemeenten zijn twee medewerkers geïnterviewd. Op deze manier is gepoogd een goed beeld te krijgen van de actuele en toekomstige ontwikkelingen omtrent het beleid van een autovrije binnenstad. De keuze om interviews af te nemen ligt voor de hand, omdat het beleid per stad verschilt en er weinig wetenschappelijke literatuur te vinden is over het toekomstige beleid van autovrije binnensteden.

Van zowel de gemeente Groningen als de gemeente Emmen is er een beleidsadviseur verkeer en vervoer geïnterviewd. De autovrije binnenstad gaat ten slotte over het beleid ten aanzien van auto's in de binnenstad, daardoor past dit onderwerp in het straatje van beleidsadviseurs verkeer en vervoer. De beleidsadviseurs verkeer en vervoer zijn goed op de hoogte van de actuele ontwikkelingen rondom de autovrije binnenstad. Daarnaast kunnen zij aangeven in welke mate de bereikbaarheid van de binnenstad, alsmede luchtverontreiniging en geluidsoverlast een rol spelen bij de beleidsvorming. Binnen de gemeente Emmen is er nog een interview gehouden met een stedenbouwkundige. Hiervoor is gekozen omdat een stedenbouwkundige vanuit een andere invalshoek naar het verkeer in de stad kijkt. Binnen de gemeente Groningen is er naast een beleidsadviseur verkeer en vervoer nog een stadsadviseur bereikbaarheid geïnterviewd. De stadsadviseur bereikbaarheid weet veel over hoe de (binnen)stad bereikbaar is gehouden na het invoeren van het autovrije beleid, en hoe de bereikbaarheid in de toekomst zo optimaal mogelijk wordt gehouden.

De gehouden interviews waren semigestructureerd van aard, dit betekent dat er vooraf een lijst met vragen is opgesteld. De interviews duurden gemiddeld 45 minuten en zijn auditief opgenomen. De interviews zijn uitgewerkt door middel van transcriberen. De vragenlijst bestaat uit 16 vragen, die gaan over hoe het beleid ten aanzien van auto's in de binnenstad vroeger was, de huidige situatie en het toekomstige autovrije beleid. Er werd ook gevraagd in welke mate economische en duurzame aspecten hierbij een rol hebben gespeeld. Ten slotte is er gevraagd wat er volgens de geïnterviewden zal gebeuren indien de auto's weer worden toegelaten in de gebieden waar zij momenteel geweerd worden. De verkregen informatie is op een kritische wijze geanalyseerd door te realiseren dat de gegeven antwoorden vanuit een bepaald perspectief zijn.

Voor een overzicht van de geïnterviewde personen, zie bijlage 1. De gehele vragenlijst van de interviews is terug te vinden in bijlage 2.

3.3 Secundaire dataverzameling

Het literatuuronderzoek vormen tezamen met de beleidsdocumenten van de gemeenten Groningen en Emmen de kern van de secundaire dataverzameling in dit onderzoek. Voor informatie over het huidige autovrije beleid in Groningen en Emmen en hoe zij hier in de toekomst mee om zullen gaan, waren vooral beleidsdocumenten van de gemeenten Groningen en Emmen van belang. Uiteraard zullen de beleidsdocumenten afkomstig van de gemeenten niet honderd procent objectief zijn. De gemeenten stellen deze beleidsdocumenten namelijk zelf op, enige vorm van subjectiviteit ligt daardoor op de loer. Daarom wordt de informatie afkomstig uit beleidsdocumenten niet zomaar voor waar aangenomen. In paragraaf 5.2 worden er bijvoorbeeld vraagtekens gezet bij de beweringen van de gemeente Groningen. Helaas is er geen bestaande wetenschappelijke literatuur over de toekomst van het autovrije beleid gevonden. Dat er überhaupt geen overvloed is aan wetenschappelijke literatuur over het fenomeen van de autovrije binnenstad, wordt ook benadrukt door Melia (2010). In zijn artikel *'Carfree, low-car, what's the difference?'* stelt hij namelijk dat de literatuur over de Europese autovrije ontwikkeling beperkt is.

3.4 Ethische aspecten

Met de verkregen informatie uit de interviews is zorgvuldig en vertrouwelijk omgegaan. Voorafgaand aan het interview is er toestemming gevraagd voor de audio-opname. Daarnaast is de transcriptie van het interview naar de desbetreffende persoon gestuurd, zodat hij/zij de mogelijkheid heeft gehad om de gegeven antwoorden te wijzigen, aan te vullen of zelfs geheel te verwijderen. Er zijn achteraf overigens geen uitspraken gewijzigd of geheel verwijderd. De transcripten van de gehouden interviews staan bovendien niet in de 'normale' bijlage, maar worden los aangeleverd in een vertrouwelijke bijlage.

Hoofdstuk 4: Hoe heeft het beleid van de autovrije binnenstad zich door de jaren heen ontwikkeld?

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt uitgelegd hoe het beleid ten aanzien van auto's in de binnenstad zich door de jaren heen heeft gevormd. Eerst worden er enkele algemene ontwikkelingen besproken, om vervolgens specifiek het ontstaan van het autovrije beleid in Groningen en Emmen toe te lichten. Daarbij wordt er gekeken naar de invloed van het in hoofdstuk 2 besproken economische- en duurzame aspect. Voor een verduidelijking van de genoemde straatnamen in dit hoofdstuk, zie bijlage 3 en 4.

Zoals in paragraaf 1.3 reeds is aangegeven, wordt er onder 'vroeger' de jaren '90 van de vorige eeuw verstaan. Echter blijft het expliciet afbakenen van tijdspannes voor de ontwikkelingen van het autovrije beleid lastig, omdat de periode van het grootschalig autovrij maken van binnensteden in de jaren '90 niet zomaar uit de lucht kwam vallen. Daar zijn de nodige ontwikkelingen aan vooraf gegaan, denk aan het verkeerscirculatieplan in Groningen dat al in 1977 werd ingevoerd (Tsubohara, 2010). Vandaar dat er in paragraaf 4.2 ook enkele ontwikkelingen uit de periode vóór 1990 worden besproken.

4.2 Beleid vroeger

Het beleid van de autovrije binnenstad hangt samen met het autogebruik van de mens. Het is dan ook logisch dat het beleid ten aanzien van auto's ontstaan is in de tijd dat het autogebruik onder de Nederlandse bevolking aanzienlijk toenam. De eerste auto's reden eind 19e eeuw door de Europese steden (Crawford, 2002). Tot na de tweede wereldoorlog was er nauwelijks beleid voor auto's in de steden, omdat auto's simpelweg niet grootschalig aanwezig waren. Auto's konden vrijwel overal komen, dus ook voor de deur van winkels gevestigd in stadscentra. In de jaren '60 en '70 was het dan ook de trend om te parkeren tot aan de deur, vaak op de marktpleinen (Goudappel Coffeng, 2012). Dit was volgens de twee geïnterviewde beleidsadviseurs verkeer en vervoer ook in Emmen en Groningen het geval. Het toenemende autoverkeer had tot gevolg dat er in de jaren '60 een steeds kritischer houding ontstond ten aanzien van auto's in de steden. Men dacht bijvoorbeeld dat de 'auto-oriëntatie' slecht zou zijn voor de steden, omdat door de toename van het autoverkeer de veiligheid van voetgangers en fietsers steeds meer in het geding kwam. Dit vormde de aanleiding voor de eerste discussies over strategieën om de auto te scheiden van het overige verkeer. Zodoende werd het reduceren van het autogebruik in de loop der jaren een punt op de gemeentelijke agenda van de beleidsplanning verkeer en vervoer (Monheim, 2008).

Dat het concept van de autovrije binnenstad pas rond 1990 grootschalige bekendheid kreeg, valt tevens af te leiden uit het feit dat het aantal conferenties over autovrije binnensteden begin jaren '90 aanzienlijk toenam (Topp & Pharoah, 1994). Zo vormde de Europese Commissie in 1992 de 'European Club of Car-Free Cities', wat de belangstelling van een groot aantal steden trok (Likuski, 2009).

4.2.1 *Beleid vroeger in Groningen*

Voor wat betreft Groningen heeft er midden jaren '70 van de vorige eeuw een omslag plaatsgevonden in het ruimtelijke beleid. In 1977 kwam namelijk het verkeerscirculatieplan (VCP), maar hierin stond het op grote schaal weren van auto's nog niet centraal (Gemeente Groningen, 2011). *“Tot die tijd was het beleid volop de groei volgen. Het gevolg daarvan was dat, toen er meer auto's kwamen, er ook meer wegen moesten komen. Op dat moment lagen er dan ook plannen om hele stukken binnenstad te slopen voor het verkeer”*, aldus de stadsadviseur bereikbaarheid van de gemeente Groningen. De focus lag dus tot halverwege de jaren '70 hoofdzakelijk op de economie. *“Het VCP werd ingesteld om een beter verblijfsklimaat te creëren door de verkeerschaos tegen te gaan. Op dat moment kon je met de auto in principe nog overal komen, behalve in de Herestraat, dat was toen al een voetgangersgebied. Het idee was niet van die auto moet de stad uit, maar het doorgaande verkeer dat geen bijdrage levert aan de binnenstad, dat moet om de binnenstad heen. De binnenstad zelf moet wel bereikbaar zijn, maar niet dat je er doorheen kan rijden”*, vertelde de stadsadviseur bereikbaarheid. De binnenstad was na invoering van het VCP dus nog wel bereikbaar per auto, maar men kon er niet meer van alle kanten doorheen rijden (Tsubohara, 2010). De in de binnenstad gevestigde ondernemers waren ten tijde van de invoering van het VCP fel tegen. De stadsadviseur bereikbaarheid zei: *“Er was met name onder de ondernemers behoorlijk wat weerstand; van wij willen dat plan niet, dadelijk raken wij klanten kwijt”*. Na invoering van het VCP was de binnenstad nog steeds goed bereikbaar met het openbaar vervoer; *“De bussen reden toen nog via de Vismarkt naar de Grote Markt. Daarnaast kon men de auto nog op veel plaatsen in de binnenstad parkeren”*, vertelde een beleidsadviseur van de gemeente Groningen. Hier kwam na het autovrij maken van de binnenstad rond 1990 een einde aan (Tsubohara, 2010).

Het autovrij maken van grote delen van de Groningse binnenstad startte in de jaren '90 van de vorige eeuw (Gemeente Groningen, 2011). De stadsadviseur bereikbaarheid vertelde: *“Er kwam opnieuw een verkeersnota die vooral inzoomde op het parkeervraagstuk, iets wat het VCP eigenlijk niet had opgelost”*. Parkeerplaatsen werden zoveel mogelijk aan de rand van de binnenstad gerealiseerd, om de loopafstanden naar de binnenstad beperkt te houden (Tsubohara, 2010). Op deze wijze werd ervoor gezorgd dat de bereikbaarheid van de binnenstad, het economische aspect, op peil werd gehouden. Daarnaast bleef de binnenstad goed bereikbaar met het openbaar vervoer, denk aan de bushaltes bij de Grote Markt. De ondernemers kwamen eind jaren '80 met de observatie dat de voetganger wel heel erg door de Herestraat werd geperst. *“Daar creëerde zich dus eigenlijk een voetgangersprobleem. Het waren nota bene de ondernemers die zeiden dat het voetgangersgebied moest uitbreiden. Vijftien jaar daarvoor wilde men de auto nog voor de deur, maar langzamerhand zag men kennelijk de meerwaarde van een goed verblijfsklimaat voor de voetganger”*, aldus de stadsadviseur bereikbaarheid.

De milieuproblematiek en het tegengaan van luchtverontreiniging en geluidsoverlast, het duurzame aspect, waren destijds niet de redenen om auto's uit de binnenstad te weren. De binnenstad van Groningen werd hoofdzakelijk autovrij gemaakt om op deze wijze meer ruimte te creëren en om de hinder voor voetgangers en fietsers tegen te gaan. Op de vraag in hoeverre luchtverontreiniging en geluidsoverlast in het verleden een rol gespeeld hebben bij de besluitvorming om de binnenstad autovrij te maken, was het antwoord: *“Destijds was het toch vooral vanuit de leefbaarheid in de zin van ruimtebeslag en hinder voor voetgangers, en niet zo zeer vanuit luchtverontreiniging of zo. We hebben ook, vergeleken met andere steden, een relatief schone lucht.”*, vertelde de stadsadviseur bereikbaarheid van de gemeente Groningen.

4.2.2 *Beleid vroeger in Emmen*

In Emmen begon de gemeente, net als in Groningen, rond 1990 met het autovrij maken van de binnenstad. Een stedenbouwkundige van de gemeente Emmen vertelde dat het centrum eind jaren '80 autovrij gemaakt werd. Voor die tijd kon men vrijwel overal met de auto in het centrum komen. *“Als je toen een cabriolet had, kon je langs die terrasjes om op te vallen”*, aldus de beleidsadviseur verkeer en vervoer. De ondernemers gevestigd in de binnenstad van Emmen waren in eerste instantie, net als in Groningen, fel tegen het autovrije beleid. Op de vraag tegen welke problemen de gemeente aanliep ten tijde van het invoeren van het autovrije beleid, antwoordde de beleidsadviseur verkeer en vervoer: *“Wat ik weet uit die tijd is dat zeg maar het besluit om de auto uit de binnenstad te halen, dat de middenstand al heel snel roept van; dat kost omzet, dat kost banen, de gezelligheid gaat uit de stad. Als je het doorgaande verkeer uit de binnenstad weghaalt, krijg je de kritiek van; ze kunnen niet meer bij ons komen, we worden niet meer gezien”*. Het eerste autovrije gebied in Emmen was 'de Weiert', al snel gevolgd door een groot deel van de Hoofdstraat, de Noorderstraat en de Derkstraat (Kruidenier, 2010).

Om de bereikbaarheid van de binnenstad goed te houden, het economische aspect, zette de gemeente Emmen vooral in op het parkeerbeleid. De beleidsadviseur verkeer en vervoer van de gemeente Emmen vertelde dat de winkeliers de parkeerplaatsen zo dicht mogelijk bij het centrum wilden: *“...dan zegt de middenstand; dat is verder dan 600 meter lopen, niet doen. Maar na heel veel praten komen we dan bij elkaar tot een compromis, toch iets dichterbij het centrum”*. De parkeerplaatsen werden, indien mogelijk, zo dicht mogelijk bij het centrum gerealiseerd. Dit is overeenkomstig met de literatuur, waarin gesteld wordt dat de aantrekkelijkheid van het centrum kan worden vergroot door te zorgen voor een lage weerstand in de vorm van een goede parkeersituatie, en daarmee een goede bereikbaarheid. Om de weerstand te verkleinen moeten de parkeerplaatsen zo dicht mogelijk bij de binnenstad gerealiseerd worden (Stienstra & Bisschops-Severens, 2010). Een andere maatregel die de gemeente Emmen heeft genomen om de bereikbaarheid van de autovrije binnenstad goed te houden, is door te investeren in het openbaar vervoer. *“Met de invoering van de verblijfsgebieden in de stad, is de halte Markt aangelegd. Daar is een haltevoorziening gekomen om mensen te verleiden om met de bus naar het centrum te gaan”*, aldus de beleidsadviseur verkeer en vervoer. Daarnaast stelde de beleidsadviseur dat het autovrij maken van de Emmense binnenstad op deze wijze heeft gezorgd voor een (kleine) impuls van het openbaar vervoer.

De milieuproblematiek en het tegengaan van luchtverontreiniging en geluidsoverlast, het duurzame aspect, had net als in Groningen geen invloed op het autovrije beleid. In Emmen was de invoering van het autovrije beleid gebaseerd op het creëren van een aangenaam verblijfsklimaat voor de voetganger. Zo vertelde de beleidsadviseur verkeer en vervoer van de gemeente Emmen: *“We hebben de principiële keus gemaakt om de Hoofdstraat te laten inrichten als een gebied waar de voetganger geprioriteerd is”*. Op de vraag in hoeverre luchtverontreiniging en geluidsoverlast in het verleden een rol gespeeld hebben bij de besluitvorming om de binnenstad autovrij te maken, was het antwoord: *“Dat luchtverontreiniging een aspect is geweest om verkeerskundige maatregelen te nemen, nee godzijdank niet.”*, aldus de beleidsadviseur verkeer en vervoer. Dit verschilt met de opvatting van Döpp en Albers (2008). Zij stellen dat de klimaatverandering en milieuproblematiek onder andere invloed hebben op thema's als mobiliteit en logistiek. Dit was ten tijde van de invoering van het autovrije beleid in de jaren '90, zo blijkt uit de interviews, dus niet het geval.

4.3 Beleid nu

Onder het huidige beleid wordt het autovrije beleid anno 2015 verstaan. Tegenwoordig wordt er, in tegenstelling tot vroeger in de jaren '70 en '80, op veel plaatsen in Europa het beleid van een autovrije binnenstad gehanteerd (Melia, 2010). Aangezien dit onderzoek zich focust op het autovrije beleid in de plaatsen Groningen en Emmen, zal daar in de volgende subparagrafen aandacht aan besteed worden. Voor kaarten met de omvang van het huidige autovrije gebied, zie bijlage 3 en 4.

4.3.1 Huidige beleid in Groningen

De gemeente Groningen voert momenteel een ruimtelijk beleid dat zich focust op de compacte stad (Gemeente Groningen, 2009; 2015). Met een compacte stad wordt een stedelijk gebied met een gevarieerd landgebruik en een hoge dichtheid bedoeld (Commission of the European Communities [CEC], 1990, in Williams, 1999). De compacte stad is gebaseerd op een efficiënt vervoerssysteem en heeft een stedelijke opbouw die het wandelen en fietsen stimuleert (Banister, 2008; Brehenty 1992, in Dempsey 2010). Dit contrasteert met de autogeoriënteerde stedelijke uitdijning (Burton, 2000). De gemeente Groningen voert naar eigen zeggen een ruimtelijk beleid dat zich richt op het stimuleren van alternatieven voor de auto. Het stimuleren van wandelen en fietsen wordt gedaan door de nadruk te leggen op korte verplaatsingsafstanden en het creëren van optimale kansen voor openbaar vervoer en de fiets (Gemeente Groningen, 2009; 2015). Dit is in overeenstemming met de theorieën van Banister (2008) en Brehenty (1992, in Dempsey 2010). Zo wordt er binnen de ringwegen slechts in zeer beperkte mate ruimte gecreëerd voor de auto (Gemeente Groningen, 2009). Voor het huidige autovrije gebied is gekozen omdat het oorspronkelijke autovrije gebied, de Herestraat en later de Zwanestraat, te klein bleek. De gemeente heeft toen gekeken naar wat zij het 'kernwinkelgebied' vonden, en dit is vervolgens autovrij gemaakt. Het 'kernwinkelgebied' *"is een soort analyse uit economische hoek, waar de meeste winkels in de binnenstad gevestigd zijn"*, aldus de stadsadviseur bereikbaarheid van de gemeente Groningen.

De bereikbaarheid van de binnenstad, het economische aspect, wordt zo optimaal mogelijk gehouden door de aanleg van parkeergarages aan de rand van het centrum en door P+R voorzieningen aan de stadsrand. Daarom richt de bereikbaarheid per auto zich voornamelijk op de randen van het centrum. Op deze wijze poogt de gemeente Groningen de loopafstanden zo klein mogelijk te houden (Gemeente Groningen, 2009; 2015, Tsubohara, 2010). Stienstra & Bisschops-Severens (2010) stellen bovendien dat de loopafstand van de parkeergarages naar de binnenstad essentieel kan zijn voor het economisch functioneren van de binnenstad. In de binnenstad zelf wordt uitsluitend het economisch noodzakelijke verkeer doorgelaten gedurende bepaalde venstertijden. Voor bewoners van de binnenstad is er de mogelijkheid om te parkeren op basis van een vergunning. Dit gebeurt overigens zo beperkt mogelijk (Gemeente Groningen, 2009; 2015). Daarnaast rijden de bussen momenteel nog langs de Grote Markt, waardoor de binnenstad ook met het openbaar vervoer goed bereikbaar is. In de toekomst gaat dit wellicht veranderen (Gemeente Groningen, 2015), dit wordt in het volgende hoofdstuk nader besproken.

Het tegengaan van luchtverontreiniging en geluidsoverlast, het duurzame aspect, zijn momenteel nauwelijks van invloed op het huidige autovrije beleid. Doordat de auto's geweerd worden in de binnenstad, zorgen zij daar niet voor luchtverontreiniging en geluidsoverlast. Een beleidsadviseur van de gemeente Groningen vertelde bovendien *"Er gelden voor geluidsoverlast normen, die worden gehandhaafd. Van ernstige luchtverontreiniging is hier geen sprake, we hadden in het verleden bij het station een paar punten waar we er overheen zaten, maar dat is opgelost door schonere bussen"*.

4.3.2 Huidige beleid in Emmen

Qua ruimtelijk beleid in de gemeente Emmen ligt de focus naar eigen zeggen vooral op ‘shared space’. Op diverse plaatsen binnen de gemeente wordt shared space toegepast, bijvoorbeeld in de Hesselterbrink in de wijk Bargeres (Gemeente Emmen, 2012). Reid et al. (2009) definiëren shared space als een plaats die ontworpen is om het aantal verplaatsingen ter voet en het comfort daarvan te vergroten, door de dominantie van motorvoertuigen terug te brengen. Er is in mindere mate segregatie tussen voetgangers en auto’s dan bij gebruikelijke straatprofielen, waar bijvoorbeeld een aparte rijbaan is voor het autoverkeer (Kaparias et al., 2012). Het centrumgebied is echter een voetgangerszone, daar is dus geen sprake van shared space aangezien daar geen auto’s worden toegelaten.

Op de vraag waarom het huidige autovrije gebied in Emmen aangewezen is als voetgangerszone waar de auto’s geweerd worden, was het antwoord van de beleidsadviseur verkeer en vervoer: *“Dat is heel simpel, dat is het kernwinkelgebied. Ja, het kernwinkelgebied, het hart van de stad”*. Net als in Groningen omvat het huidige autovrije gebied dus het ‘kernwinkelgebied’ (zie bijlage 3 en 4). Van dit zogenoemde kernwinkelgebied is een voetgangerszone gemaakt, om het verblijfsklimaat van de voetgangers en fietsers te verbeteren, aldus de beleidsadviseur verkeer en vervoer.

Om de bereikbaarheid van de binnenstad, het economische aspect, zo goed mogelijk op peil te houden, wordt er ingezet op een zo praktisch en efficiënt mogelijk parkeerbeleid. De gemeente Emmen ziet naar eigen zeggen het belang van voldoende parkeergelegenheid nabij het centrum en dus op loopafstand van de binnenstedelijke voorzieningen (Gemeente Emmen, 2008; 2012). Dit is overeenkomstig met literatuur, waarin Stienstra & Bisschops-Severens (2010) stellen dat de loopafstanden essentieel zijn voor het economisch functioneren van de binnenstad. Daarnaast wordt ervoor gezorgd dat het centrum per openbaar vervoer goed bereikbaar is, door de bushaltes zo dicht mogelijk bij het centrum te houden (Gemeente Emmen, 2008; 2012). Ook wil de gemeente Emmen met bepaalde acties het openbaar vervoer sterker onder de aandacht te brengen, door bijvoorbeeld tijdens de feestdagen voor gratis vervoer per bus te zorgen (Gemeente Emmen, 2008). Op deze wijze probeert de gemeente Emmen het openbaar vervoer aantrekkelijk te maken, dit is volgens Topp & Pharoah van belang om een autovrije binnenstad goed bereikbaar te houden. *“Bevoorradingsverkeer is toegestaan gedurende venstertijden”*, aldus de beleidsadviseur verkeer en vervoer.

Een andere overeenkomst met Groningen is dat het tegengaan van luchtverontreiniging en geluidsoverlast, het duurzame aspect, ook in Emmen geen rol spelen in het huidige autovrije beleid. Een geïnterviewde medewerker van de gemeente Emmen stelde: *“De hemel is hier blauw, de lucht is hier schoon. Dat toont toch aan dat het hier gezond vertoeven is”*. Deze opvatting wijkt af van de perceptie van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (2011), waarin benadrukt wordt dat de uitdaging met betrekking tot het klimaat fors is.

Momenteel staat het autovrije beleid volgens de gemeente Emmen niet ter discussie. Zo vertelde een geïnterviewde medewerker van de gemeente Emmen over het autovrije beleid: *“Dan wordt de zaak ingevoerd, daarna treedt de periode van gewenning op. En dan ziet men toch ook dat het voordelen heeft. Dan hoor je de meningen van de gebruikers; van nou zo ongezellig is dat niet, ik kan nu Kees en Marietje vrij laten rondhuppelen, terwijl ze vroeger moesten oppassen voor de auto’s”*.

Hoofdstuk 5: Toekomstig beleid van de gemeente Groningen en Emmen ten aanzien van de autovrije binnenstad

5.1 Inleiding

In het voorgaande hoofdstuk is duidelijk geworden hoe het beleid van de autovrije binnenstad zich door de jaren heen heeft ontwikkeld. Daarnaast is de huidige stand van zaken van het autovrije beleid in Groningen en Emmen besproken. Dit hoofdstuk zal zich toespitsen op de vraag hoe de toekomst van het autovrije beleid er in Groningen en Emmen uit zal zien. Er wordt gekeken in hoeverre de bereikbaarheid van de binnenstad, alsmede luchtverontreiniging en geluidsoverlast van invloed zijn op het toekomstige autovrije beleid in de binnensteden van Groningen en Emmen. Zoals in paragraaf 1.3 is aangegeven, wordt onder ‘toekomst’ de periode van 2016 tot 2020 verstaan.

5.2 Toekomstvisie gemeente Groningen

Uit zowel de gehouden interviews binnen de gemeente Groningen als de analyse van de beleidsdocumenten over toekomstvisies, blijkt dat er de komende jaren geen redenen zullen zijn voor een ingrijpende nieuwe koers. Op de vraag of de autovrije zone in de toekomst vergroot of verkleind gaat worden, antwoordde de stadsadviseur: *“Nee, nou ja, misschien marginaal”*. Uitgangspunt voor het nieuwe beleid in de binnenstad is het voortzetten van wat er de afgelopen decennia bereikt is (Gemeente Groningen, 2009; 2015). Desondanks is de kans groot dat de voetgangerszone, en daarmee het autovrije gebied, in de toekomst vergroot gaat worden. Binnen de gemeente Groningen zijn momenteel plannen om de bussen uit het centrum te halen en via de Diepenring te laten rijden. Als deze plannen doorgaan, wordt de Oude Ebbingestraat ook een autovrij gebied (Gemeente Groningen, 2015). Dit staat enigszins op gespannen voet met de opvattingen van Topp & Pharoah (1994) en Heres et al. (2013), zij stellen namelijk dat het openbaar vervoer van belang is om de bereikbaarheid van een autovrije binnenstad goed te houden. Maar de gemeente Groningen ziet de bereikbaarheid daardoor echter niet achteruit gaan: *“Met het wijzigen van de busstructuur is het centrum van de stad nog steeds goed per openbaar vervoer bereikbaar, maar worden drukke loop- en fietsroutes en pleinen zo min mogelijk doorsneden en geven we de verblijfskwaliteit een enorme impuls.”* (Gemeente Groningen, 2015, p.52). Of het centrum daadwerkelijk goed bereikbaar blijft per openbaar vervoer indien de bussen niet meer worden toegelaten in de binnenstad, valt te betwisten.

Voor het economische aspect, de bereikbaarheid van de binnenstad, zal de bereikbaarheid per auto zich in de toekomst blijven richten op de randen van het stadscentrum (Gemeente Groningen, 2009; 2015). Daarnaast worden de binnenstedelijke parkeerplaatsen op straat, voor de bewoners, verder teruggebracht. Om ervoor te zorgen dat de binnenstad in de autovrije toekomst optimaal bereikbaar blijft, wordt er nog meer ingezet op het openbaar vervoer. Daarmee wordt bedoeld dat er meer bussen zullen gaan rijden en de lijnen beter op elkaar worden afgestemd. De parkeergarages aan de randen van het stadscentrum, en P+R systemen buiten de stad zullen voor het autoverkeer naar de stad toe belangrijk blijven. Voor wat betreft het goederenvervoer naar de binnenstedelijke voorzieningen, wil de gemeente Groningen de logistieke sector slimmer organiseren (Gemeente Groningen, 2015). *“De venstertijden zullen in de toekomst strikter worden gehandhaafd”*, aldus de beleidsadviseur verkeer en vervoer van de gemeente Groningen.

Het duurzame aspect, het tegengaan van luchtverontreiniging en geluidsoverlast, gaat ook in de toekomst geen grote rol spelen in het autovrije beleid. Zelfs als alle auto's in de toekomst volledig elektrisch rijden, dan nog zullen zij in de toekomst niet meer worden toegelaten in het centrum. Uiteraard is er dan minder sprake van luchtvervuiling en geluidsoverlast door auto's (RIVM, 2008), maar dit waren in Groningen in de jaren '90 niet de redenen om de auto's uit het centrum te weren. Het ging destijds vooral om het creëren van ruimte en het verminderen van hinder voor voetgangers en fietsers. Ook in de toekomst zal de auto daar niet bij passen. De stadsadviseur bereikbaarheid van de gemeente Groningen zei: *"Het feit dat een auto elektrisch is, lost het probleem van de gebrekkige ruimte niet op"*. We kunnen stellen dat luchtverontreiniging en geluidsoverlast in de toekomst nauwelijks van invloed zijn op het autovrije beleid. Dit verschilt met de opvattingen van Döpp & Albers (2008) en het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (2011). Zij stellen dat de klimaatverandering en milieuproblematiek onder andere invloed heeft op thema's als mobiliteit en logistiek en dat de uitdaging met betrekking tot het klimaat fors is, en toeneemt in de toekomst. Dit lijkt dus niet op te gaan voor de invloed van luchtverontreiniging en geluidsoverlast op het autovrije beleid. Het beleid in de binnenstad richt zich primair op het versterken van de aantrekkelijkheid van verblijfsklimaat van de binnenstad (Gemeente Groningen, 2009; 2015). Bovendien vonden de geïnterviewde medewerkers van de gemeente Groningen het onaantrekkelijk als er auto's in de binnenstad rijden en ze overal geparkeerd staan. Een beleidsadviseur zei: *"...want geparkeerde auto's, dat blik vind je ook niet mooi"*. Duurzaamheid gaat in de toekomst voor de logistieke sector wel een grotere rol spelen, de gemeente Groningen wil het logistieke verkeer in 2025 helemaal 'zero emissie' hebben (Gemeente Groningen, 2015). Dit is in overeenstemming met de opvatting van Döpp & Albers (2008), zij stellen namelijk dat de klimaatverandering invloed heeft op onder andere de logistiek in de stedelijke omgeving.

5.3 Toekomstvisie gemeente Emmen

In Emmen vindt momenteel een ombuiging plaats in het beleid ten aanzien van auto's. Tot 2012 was het beleid zoals gezegd in paragraaf 4.3.2 vooral autogericht. Tegenwoordig zet de gemeente steeds meer in op het openbaar vervoer en fietsen. Dit heeft voor de toekomstige omvang van de autovrije zone in Emmen, zo bleek uit de gehouden interviews, echter nauwelijks gevolgen. In tegenstelling tot Groningen zijn er binnen de gemeente Emmen momenteel geen plannen om het huidige autovrije gebied aan te passen. *"Een vergroting van de autovrije zone is onwaarschijnlijk, mede doordat het kernwinkelgebied 'de Weiert' zal blijven"*, aldus de beleidsadviseur verkeer en vervoer van de gemeente Emmen. De auto zal in de toekomst niet meer worden toegelaten in het stadscentrum van Emmen, omdat de gemeente Emmen een aantrekkelijk verblijfsklimaat voor voetgangers en fietsers wil behouden (Gemeente Emmen, 2012). Dit argument zien we tevens terug in Groningen. Een stedenbouwkundige bij de gemeente Emmen, zag de autovrije zone eerder verkleind dan vergroot worden. Dit om de leegstad tegen te gaan en andersoortige winkels aan te trekken die meer afhankelijk zijn van de auto, zoals meubelzaken. De stedenbouwkundige zei: *"Het zou daarom voor de uiteinden van het huidige voetgangersgebied, en dan met name delen van de Hoofdstraat, een mogelijkheid kunnen zijn om de auto daar in de toekomst weer een iets prominentere rol te geven"*. De stedenbouwkundige was niet van mening dat de gehele Hoofdstraat weer toegankelijk moest worden voor de auto, want het doorgaande verkeer voegt niets toe aan de binnenstad en moet daarom geweerd worden. *"Daarnaast is het ook niet noodzakelijk om het verkeer een doorgaande weg door het centrum te bieden, daarvoor is de Hondsrugweg een beter alternatief"*, aldus de stedenbouwkundige van de gemeente Emmen.

Voor wat betreft het economisch aspect, de bereikbaarheid van de binnenstad, blijft parkeren ook in de toekomst een belangrijke rol spelen. *“...aan de zuidkant vindt nog die stadsuitbreiding plaats, daar zit ook het vergroten van de parkeerkelder bij met 220 plaatsen, dat begint volgend jaar”*, aldus de beleidsadviseur verkeer en vervoer van de gemeente Emmen. Dit komt overeen met de opvatting van Stienstra & Bisschops-Severens (2010), die het belang van voldoende parkeergelegenheid benadrukken. Op bestaande en geschikte parkeerlocaties aan de rand van de stad wordt ingezet op hoogwaardige haltes voor openbaar vervoer (Gemeente Emmen, 2008; 2012). Tevens zal er een dynamisch reizigers informatie systeem (DRIS) komen, om de parkeerfaciliteiten en de bereikbaarheid daarvan efficiënter te maken. *“Er komt een heel nieuw wegbewijzeringplan te staan, en het is dynamisch, zodat je ook weet hoeveel parkeerplaatsen er op een bepaalde plek nog beschikbaar zijn. Is er een parkeerfaciliteit vol, dan wordt je keurig netjes doormiddel van het DRIS systeem verwezen naar een andere parkeerplaats”*, zo vertelde de beleidsadviseur. Daarnaast gaat er, net als in Groningen, nog meer ingezet worden op het openbaar vervoer. Het openbaar vervoer zal in de toekomst net als nu gepromoot worden door middel van acties vanuit de gemeente, om de mensen kennis te laten maken met het openbaar vervoer. Verder wordt er gepoogd de verbindingen te verbeteren en er meer bussen te laten rijden (Gemeente Emmen, 2012).

Het tegengaan van luchtverontreiniging en geluidsoverlast, het duurzame aspect, zullen in de nabije toekomst naar alle waarschijnlijkheid geen invloed hebben op het autovrije beleid in Emmen. Dit is niet in overeenstemming met de literatuur, waarin gesteld wordt dat de uitdaging met betrekking tot het klimaat fors is en alleen maar verder zal toenemen in de toekomst (Ministerie van Infrastructuur en Milieu, 2011). Daarnaast wordt verondersteld dat de klimaatverandering invloed heeft op thema's als mobiliteit in stedelijke gebieden (Döpp & Albers, 2008). Dit heeft te maken met het feit dat er volgens de geïnterviewde medewerkers van de gemeente Emmen geen sprake is van milieuproblematiek in de vorm van geluidsoverlast en luchtverontreiniging. Desondanks wordt duurzame mobiliteit in de toekomst wel gestimuleerd. De beleidsadviseur verkeer en vervoer vertelde namelijk dat er in de parkeergarages oplaadpunten voor elektrische auto's gerealiseerd gaan worden. De gemeente Emmen gaat de technologie dus zo goed mogelijk gebruiken, wat volgens Banister (2008) noodzakelijk is om duurzame mobiliteit te bereiken.

Zowel in Groningen als in Emmen staat het beleid van de autovrije binnenstad in de toekomst niet ter discussie. In Groningen gaat de autovrije zone waarschijnlijk vergroot worden, in Emmen blijft de omvang van de autovrije zone naar alle waarschijnlijkheid hetzelfde. De autovrije zone zal in de toekomst in ieder geval niet verdwijnen, althans niet in Groningen en Emmen. In de tabellen 1 en 2 op de volgende pagina, worden de bevindingen van hoofdstuk 4 en hoofdstuk 5 nogmaals kort en bondig weergegeven. Tevens zijn de vele overeenkomsten tussen beide plaatsen duidelijk terug te vinden in de tabellen.

Tabel 1: Invloed economische en duurzame aspecten op beleid van de autovrije binnenstad

Invloed economische en duurzame aspecten op beleid van de autovrije binnenstad		
	Groningen	Emmen
Vroeger (de jaren '90)	<p><u>Economische aspect:</u> parkeerplaatsen werden na het autovrij maken nabij de binnenstad gerealiseerd. Bushaltes bleven in het centrum.</p> <p><u>Duurzame aspect:</u> het tegengaan van luchtverontreiniging en geluidsoverlast waren destijds geen redenen voor het invoeren van de autovrije zone.</p>	<p><u>Economische aspect:</u> parkeerplaatsen werden na het autovrij maken nabij de binnenstad gerealiseerd. Daarnaast kwam er een bushalte nabij het centrum.</p> <p><u>Duurzame aspect:</u> het tegengaan van luchtverontreiniging en geluidsoverlast waren destijds geen redenen voor het invoeren van de autovrije zone.</p>
Tegenwoordig (2015)	<p><u>Economische aspect:</u> parkeerbeleid nog steeds van belang, parkeervoorzieningen nabij het centrum. Daarnaast wordt er meer ingezet op het openbaar vervoer.</p> <p><u>Duurzame aspect:</u> de normen worden gehandhaafd, maar van milieuproblematiek is volgens de gemeente, naar eigen zeggen, geen sprake. De invloed op het autovrije beleid is dan ook nihil.</p>	<p><u>Economische aspect:</u> parkeerbeleid is nog steeds van belang, parkeervoorzieningen nabij het centrum. Daarnaast wordt er meer ingezet op het openbaar vervoer.</p> <p><u>Duurzame aspect:</u> de normen worden gehandhaafd, maar van milieuproblematiek is volgens de gemeente, naar eigen zeggen, geen sprake. De invloed op het autovrije beleid is dan ook nihil.</p>
Toekomst (2016-2020)	<p><u>Economische aspect:</u> het parkeerbeleid blijft in de toekomst van belang voor de bereikbaarheid van de binnenstad. Parkeervoorzieningen blijven dicht bij het centrum. Verder wordt er nog meer ingezet op het openbaar vervoer. Echter wordt de bus wordt wellicht uit het centrum gehaald.</p> <p><u>Duurzame aspect:</u> luchtverontreiniging en geluidsoverlast zullen geen redenen zijn om het autovrije beleid in de toekomst te wijzigen. Al zouden alle auto's in de toekomst volledig elektrisch rijden, dan nog worden zij niet meer toegelaten in de binnenstad.</p>	<p><u>Economische aspect:</u> het parkeerbeleid blijft in de toekomst van belang voor de bereikbaarheid van de binnenstad. Parkeervoorzieningen blijven dicht bij het centrum. Verder wordt er nog meer ingezet op het openbaar vervoer.</p> <p><u>Duurzame aspect:</u> luchtverontreiniging en geluidsoverlast zullen geen redenen zijn om het autovrije beleid in de toekomst te wijzigen.</p>

Tabel 2: Omvang autovrije zone

Omvang autovrije zone (zie ook bijlage 3 en 4)		
	Groningen	Emmen
Voor 1990	Alleen de Herestraat en de Zwanestraat.	Alleen winkelcentrum 'de Weiert'.
Anno 2015	Het 'kernwinkelgebied'.	Het 'kernwinkelgebied'.
2016-2020	Wordt waarschijnlijk vergroot, toevoeging Oude Ebbingestraat aan het autovrije gebied.	Blijft waarschijnlijk hetzelfde.

Hoofdstuk 6: Conclusie en aanbevelingen voor vervolgonderzoek

6.1 Inleiding

Dit hoofdstuk bespreekt de conclusies die getrokken kunnen worden uit dit onderzoek. De resultaten worden nogmaals kort besproken, daarbij wordt de volgorde van de deelvragen gebruikt. Als laatste wordt er antwoord gegeven op de hoofdvraag. De verwachting was dat luchtverontreiniging en geluidsoverlast in het verleden van invloed hebben gehad op de invoering van het autovrije beleid. Daarnaast werd er verondersteld dat het toekomstige beleid van de autovrije binnenstad enkele veranderingen zal ondergaan, doordat duurzaamheid een steeds grotere rol gaat spelen. De laatste verwachting was dat er verschillen in het ontstaan- en de toekomst van het autovrije beleid in Groningen en Emmen zouden zitten. Dat deze verwachtingen grotendeels onjuist waren, wordt in de volgende paragraaf duidelijk.

6.2 Conclusie

Als eerste is er gekeken naar wat een autovrije binnenstad precies inhoudt. Volgens Topp & Pharoah (1994) verwijst de term 'autovrije binnenstad' naar beleid dat door overheden kan worden toegepast om de stad aantrekkelijker en economisch vitaler te maken. Dit kan gedaan worden door het reduceren van de aanwezige rijdende en geparkeerde auto's, alsmede het stimuleren van reismethoden die beter verenigbaar zijn met de stad. Een autovrije binnenstad is daarom niet per definitie een binnenstad waar alle auto's daadwerkelijk verdwenen zijn.

Vervolgens is het ontstaan van het autovrije beleid in beeld gebracht. De algemene ontwikkeling van het autovrije beleid hangt samen met het de opkomst van het autogebruik (Crawford, 2002). Zowel in Groningen als in Emmen werd er rond 1990 begonnen met het autovrij maken van de binnensteden. Om de binnenstad bereikbaar te houden, het economische aspect, werd er hoofdzakelijk ingezet op het parkeerbeleid. Dit heeft ervoor gezorgd dat de gemeenten Groningen en Emmen de parkeervoorzieningen zo dicht mogelijk bij de binnenstad hebben gerealiseerd. Tegenwoordig speelt het parkeerbeleid nog steeds een belangrijke rol, de parkeer plaatsen worden daarom nog steeds zo dicht mogelijk bij de binnenstad gehouden. Daarnaast werd er beide plaatsen ingezet op het openbaar vervoer. Zo werd er in Emmen ten tijde van het autovrij maken van de binnenstad een bushalte nabij het centrum aangelegd. In Groningen bleef de bus door het centrum rijden, dat is in de huidige situatie nog steeds zo.

Het tegengaan van luchtverontreiniging en geluidsoverlast, het duurzame aspect, vormde in beide plaatsen niet het motief om in de jaren '90 het autovrije beleid in te voeren. In Groningen werd de binnenstad autovrij gemaakt om meer ruimte te creëren en de hinder voor voetgangers en fietsers tegen te gaan. In Emmen was de invoering van het autovrije beleid gebaseerd op het creëren van een aangenaam verblijfsklimaat voor de voetganger. In de huidige situatie omvat het autovrije gebied zowel in Groningen als in Emmen het kernwinkelgebied. Ook in de huidige situatie heeft het duurzame aspect nauwelijks invloed op het autovrije beleid. Enerzijds doordat de auto's geweerd worden in de binnenstad en ze daardoor geen luchtverontreiniging en geluidsoverlast veroorzaken, anderzijds omdat er in beide gemeenten naar eigen zeggen geen sprake is van milieuproblematiek in de zin van luchtverontreiniging en geluidsoverlast.

Door middel van bovenstaande informatie kan de hoofdvraag 'Wat is de toekomst van het beleid dat gemeenten hanteren ten aanzien van de autovrije binnenstad?' beantwoord worden. De conclusie die getrokken kan worden is dat toekomst van het beleid dat gemeenten hanteren ten aanzien van de autovrije binnenstad niet radicaal zal verschillen van de huidige situatie. Het autovrije beleid staat dan ook niet ter discussie. Voor het economische aspect blijft het parkeerbeleid van belang; de parkeerfaciliteiten zullen zo dicht mogelijk bij de binnenstad worden gehouden. Dat parkeerplaatsen dicht bij de binnenstad essentieel zijn voor de economie van de (binnen)stad, wordt tevens benadrukt door Stienstra & Bisschops-Severens (2010). Verder zetten Groningen en Emmen nog meer in op het openbaar vervoer. Dit strookt met de opvattingen van Topp & Pharoah (1994) en Heres et al. (2013), die aangeven dat het openbaar vervoer belangrijk is voor de bereikbaarheid van de binnenstad. De invloed van deze economische aspecten op het autovrije beleid zijn beperkt, alleen in Groningen gaat een aanpassing van het openbaar vervoer vermoedelijk voor een (kleine) uitbreiding van het autovrije gebied zorgen.

De invloed van het duurzame aspect op het autovrije beleid in de toekomst is wederom nihil. Dit is opvallend omdat Döpp & Albers (2008) en het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (2011) stellen dat de klimaatverandering en milieuproblematiek invloed hebben op thema's als mobiliteit, en dat de uitdaging met betrekking tot het klimaat fors is en zal toenemen in de toekomst. Dit lijkt dus niet op te gaan voor de invloed van luchtverontreiniging en geluidsoverlast op het autovrije beleid. Het blijft natuurlijk de vraag in hoeverre het toekomstige beleid dat gemeenten hanteren ten aanzien van de autovrije binnenstad voorspelt kan worden op basis van twee cases. Desalniettemin bestaat het vermoeden dat er ook bij andere steden met een autovrije binnenstad in de toekomst geen grote veranderingen zullen plaatsvinden in het autovrije beleid. Dit vermoeden wordt bevestigd doordat er veel overeenkomsten te ontdekken zijn in de toekomstvisies van Groningen en Emmen, ondanks het verschillende ruimtelijke beleid.

6.3 Aanbevelingen vervolgonderzoek

Er kunnen diverse aanbevelingen voor vervolgonderzoek gedaan worden. Ten eerste kan het interessant zijn om te onderzoeken hoe de ondernemers aankijken tegen het beleid van de autovrije binnenstad. Dit onderzoek heeft zich vooral gericht op de beleidsmakers, namelijk de gemeente Groningen en Emmen. Deze andere invalshoek leidt wellicht tot hele andere informatie.

De tweede aanbeveling heeft te maken met de milieuproblematiek in steden. Zowel in Groningen als in Emmen zouden geluidsoverlast en luchtverontreiniging volgens de medewerkers niet aan de orde zijn. Je kunt je afvragen in hoeverre dat echt zo is en of de situatie niet beter kan. Streven de gemeenten naar een zo schoon mogelijke omgeving, of wordt 'slechts' gepoogd de norm de halen, en wordt er verder geen aandacht aan besteed?

De derde en laatste aanbeveling voor vervolgonderzoek gaat over de nieuwe plannen van de gemeente Groningen. Blijft de binnenstad wel goed bereikbaar indien de bussen uit de binnenstad gehaald worden en via de diepenring moeten rijden? Volgens de literatuur is het openbaar vervoer van belang is voor een goede bereikbaarheid van een autovrije binnenstad. Daarnaast zullen de loopafstanden toenemen. Volgens Stienstra & Bisschops-Severens (2010) zorgen grotere loopafstanden juist voor meer weerstand, waardoor het onaantrekkelijk kan zijn om de binnenstad te bezoeken. Bovendien zullen bejaarden en mindervaliden de grotere loopafstanden waarschijnlijk niet appreciëren.

Literatuurlijst

- Banister, D. (2008). The sustainable mobility paradigm. *Transport policy*, 15, 73-80.
- Breheny, M. (1992). The compact city: an introduction. *Built Environment*, 18, 241-246.
- Burton, E. (2000). The compact city: just or just compact? A preliminary analysis. *Urban Studies*, 11, 1969-2001.
- CBS (2014). *Reizigerskilometers (personen); vervoerwijzen, regio's*. Geraadpleegd op 27-02-2015 via <http://statline.cbs.nl/Statweb/publication/?VW=T&DM=SLNL&PA=81126NED&D1=0&D2=1-7&D3=0&D4=a&HD=150301-2020&HDR=T,G1&STB=G2,G3>
- CBS (2014). *CBS: Minder kilometers bedrijfsvoertuigen, meer personenautokilometers*. Geraadpleegd op 28-02-2015 via <http://www.cbs.nl/nl-NL/menu/themas/verkeer-vervoer/publicaties/artikelen/archief/2014/2014-4207-wm.htm>
- CBS (2015). *Personenauto's; voertuigkenmerken, regio's, 1 januari*. Geraadpleegd op 27-02-2015 via [http://statline.cbs.nl/Statweb/publication/?DM=SLNL&PA=71405NED&D1=14-17&D2=0&D3=\(I-6\)-I&VW=T](http://statline.cbs.nl/Statweb/publication/?DM=SLNL&PA=71405NED&D1=14-17&D2=0&D3=(I-6)-I&VW=T)
- Crawford, J.H. (2002). *Carfree Cities*. 2^e Editie. Utrecht: International Books
- Dempsey, N. (2010). Revisiting the Compact City? *Build Environment*, 1, 5-8.
- Detailhandel Nederland (2009). *Trends binnenstad 2009*. Amsterdam: Joh
- Döpp, S.P., Albers, R.A.W. (2008) . *Klimaatverandering in Nederland: Uitdagingen voor een leefbare stad*. Utrecht: TNO
- El-Geneidy, A. M., & Levinson, D. M. (2006). *Access to Destinations: Development of Accessibility Measures Access to Destinations Study*. MN/RC-2006-16. Minneapolis, MN: University of Minnesota.
- European Commission (2004). *Reclaiming city streets for people. Chaos or quality of life?* S.l.: Office for Official Publications of the European Communities
- Gaffron, P. (2002). *The Implementation of Walking and Cycling Policies in British Local Authorities – Idea(l)s into Action?* Hamburg: Verkehrsplanung und Logistik
- Geerlings, H. (2012). *Nu verplaatsen, in de tijd van morgen: uitdagingen voor duurzaamheid, mobiliteit, en governance in een dynamische wereld*. Rotterdam: Erasmus Universiteit Rotterdam.
- Gemeente Emmen (2008). *Gebiedsprogramma Masterplan Emmen-Centrum 2020*. Emmen: Gemeente Emmen
- Gemeente Emmen (2012). *Oog voor mobiliteit. Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan 2012-2020*. Emmen: Gemeente Emmen

- Gemeente Emmen (2012). *Wat is Shared Space?*. Geraadpleegd op 14-04-2015 via <http://gemeente.emmen.nl/wonen-en-leven/verkeer/shared-space.html>
- Gemeente Groningen (2015). *Bestemming Binnenstad. Inspraakversie 06/2015*. Groningen: Gemeente Groningen
- Gemeente Groningen (2009). *Parkeerbeleid gemeente Groningen 2010-2020*. Groningen: Gemeente Groningen
- Gemeente Groningen (2009). *Binnenstad.nu, impulsen voor een beste binnenstad, 2009-2015*. Groningen: Gemeente Groningen
- Gemeente Groningen (2011) *Nota Duurzame Mobiliteit 2011 – 2020*. Geraadpleegd op 18-04-2015 via http://gemeente.groningen.nl/regelgeving/121252_1.1 Groningen: Gemeente Groningen
- Geurs, K.T. (2006). *Accessibility, land use and transport*. Utrecht: Universiteit Utrecht.
- Goudappel Coffeng (2012). *Nieuwe impulsen voor centrumgebieden*. Deventer: Goudappel Coffeng
- Heres, D.R., Jack, D., Salon, D. (2013). Do public transport investments promote urban economic development? Evidence from bus rapid transit in Bogotá, Colombia. *Transportation*, 41, 57-74
- Hoogendoorn-Lanser, S., Schaap, N., Gordijn, H. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid. (2011). *Bereikbaarheid anders bekeken*.
- Kruidenier, M. (2010). *Emmen architectuur stedenbouw landschap*. Groningen: Het Grafisch Huis
- Kaparias, I., Bell, M.G.H., Miri, A., Chan, C., Mount, B. (2012). Analysing the perceptions of pedestrians and drivers to shared space. *Transportation Research*, 15, 297-310
- Likuski, A. (2009). *Car-free progress in the urban realm*. Geraadpleegd op 02-07-2015 via <http://andylikusky.googlecode.com/git/carfree.html>
- Melia, S. (2010). Carfree, low-car, what's the difference? *European Transport Conference, 2010*
- Ministerie van Infrastructuur en Milieu (2011). *Werk maken van klimaat – Klimaatagenda 2011-2014*. Utrecht: Ministerie van Infrastructuur en Milieu
- Monheim, H. (2008). *Street network management for better walking conditions. From a historical analysis to a radical concept*. Geraadpleegd op 14-03-2015 via: https://www.uni-trier.de/fileadmin/fb6/prof/RAU/Downloads/carfree_citiescost.pdf
- Monheim, H. (2008). *Strategies and elements for the promotion of Pedestrians*. Geraadpleegd op 14-03-2015 via: <https://www.uni-trier.de/fileadmin/fb6/prof/RAU/Downloads/COSTstrategies.pdf>
- Næss, P., Næss, T., Strand, A. (2009). *The challenge of sustainable mobility in urban planning and development in Oslo Metropolitan Area*. Oslo: Institute of Transport Economics.
- RBM Verkeer en Vervoer. (2006). *Westlands Verkeer en Vervoersplan*.
- Reid, S., Kocak, N., & Hunt, L. (2009). *Shared space project – Stage 1: Appraisal of shared space*. sl: sn

RIVM (2008). *Gezondheidseffecten van wegverkeer: een quickscan*. Bilthoven; Rijksinstituut voor volksgezondheid en milieu

Roo, G. de (2001) *Planning per se, planning per saldo. Over conflicten, complexiteit en besluitvorming in de milieuplanning*. Derde herziene druk. Den Haag: Sdu Uitgevers.

Stienstra, S.J., Bisschops-Severens, D. (2010). *Effect van parkeren op binnenstadsstructuur en verplaatsingspatronen*. Roermond: sn

Topp, H., Pharoah, T. (1994). Car-free city centres. *Transportation*, 21, 231-247

Tsubohara, S. (2010). Democracy through Political Parties and Public Participation: The Case of the Planning History of Groningen, The Netherlands. Groningen: s.n.

Williams, K. (1999). Urban intensification policies in England: problems and contradictions. *Land Use Policy*, 16, 167-178.

Wegener, M., Fürst, F. (1999). Land-Use Transport Interaction: State of the Art. *Berichte aus dem Institut für Raumplanung*. 46, 1-97.

World Commission on Environment and Development (WCED). (1987). *Our Common Future*. Oxford: Oxford University Press

Bijlagen

Bijlage 1: Overzicht interviews

Naam:	Functie:	Gemeente:
Ben Krikken	Beleidsadviseur verkeer en vervoer	Emmen
Eugene Sauren	Stedenbouwkundige	Emmen
Hans Vissers	Stadsadviseur bereikbaarheid	Groningen
Jeanet Halsema	Beleidsadviseur verkeer en vervoer	Groningen

De transcripties van de gehouden interviews zijn los aangeleverd in een vertrouwelijke bijlage.

Bijlage 2: Vragenlijst interviews

Voorafgaand aan het interview

- Nogmaals duidelijk maken wat de rechten zijn van de persoon in kwestie
- Nogmaals laten weten dat het gesprek auditief wordt opgenomen

Vraag 1: Kunt u mij vertellen wat precies uw functie is binnen de gemeente?

Vraag 2: Sinds wanneer voert uw gemeente in Emmen / Groningen actief beleid ten aanzien van auto's in de binnenstad?

- wat is toentertijd (jaartal) de reden geweest om beleid te ontwikkelen ten aanzien van auto's in de (binnen) stad?
- Hoe was de situatie voordat het eerste beleid ingevoerd werd? Konden de auto's overal komen? (=verleden; beleid)

Vraag 3: Tegen welke problemen zijn er aangelopen toen het beleid ingevoerd werd?

Vraag 4: Zijn er in de periode vanaf de invoering van het beleid tot aan nu veel dingen aangepast/ veranderd? Zo ja, wat precies? Waarom? (=verleden; beleid)

Vraag 5: Waarom is er voor dit gebied / deze straten gekozen om die autovrij te maken?

- Groningen; VCP 1977. Het autoluw / autovrij maken van grote delen van de binnenstad in de jaren '90. Waarom niet meer/minder straten autovrij? Alleen Herestraat bijv.
- Emmen; alleen de hoofdstraat en het winkelcentrum, de Wilhelminastraat bijvoorbeeld niet, terwijl daar ook winkels en winkelend publiek is. Waarom niet meer / minder straten autovrij? (=verleden → nu ; beleid)

Vraag 6: Over het huidige beleid: waarom is er voor dit beleid gekozen?

- Groningen: focus op compacte stad, waarom bijvoorbeeld geen shared space/gedeeld ruimtegebruik? (maar een strikte scheiding van de auto's i.p.v. gemengd)
- Emmen: focus op shared space, waarom geen groter autovrij gebied? (scheiding auto's) (=nu; beleid)

Vraag 7: Hoe werkt het huidige beleid ten aanzien van auto's in de binnenstad precies? Venstertijden voor bevoorradingsverkeer / vergunningen / pasje voor bewoners?

Vraag 8: Zijn er momenteel nog problemen met/ discussies over het beleid dat op dit moment gehanteerd wordt? Zo ja, hoe gaan deze verholpen worden? (=nu; beleid)

Vraag 9: Aansluitend bij de vorige vraag; wat zijn volgens u de voor- en nadelen van het huidige beleid? (focus op Shared Space of Compacte Stad) (=nu; beleid)

Vraag 10: In welke mate hebben de economische belangen meegespeeld / of spelen nog mee bij de besluitvorming?

- hoe stonden bijvoorbeeld de winkeliers toentertijd tegenover dit besluit? En nu? (=verleden → nu ; economisch)

Vraag 11: Hoe is ervoor gezorgd dat de bereikbaarheid van de binnenstad niet verslechterd is na het invoeren van het beleid?

- zijn er veranderingen doorgevoerd op het gebied van openbaar vervoer? Is het invoeren van de autovrije binnenstad een impuls geweest voor het openbaar vervoer?

-is de fiets- en wandelinfrastructuur na die tijd ook verbeterd? Hoe?

(= verleden → nu; beleid, bereikbaarheid economisch)

Vraag 12: Welke effecten heeft het invoeren van een autovrije binnenstad volgens u gehad op de diversiteit(bijvoorbeeld het winkelaanbod) van de binnenstad?

-zijn er de voorzieningen dichter bij elkaar gekomen / meer geclusterd dan voorheen, doordat men meer aangewezen is op de fiets of om te lopen?

-is de dichtheid ook qua woningen / inwonersaantal toegenomen?

Vraag 13: Tegenwoordig zijn thema's als het milieu, gezondheid en duurzaamheid erg populair. In welke mate hebben zaken als luchtverontreiniging en geluidsoverlast een rol gespeeld (of spelen een rol) bij de besluitvorming ten aanzien van auto's in de (binnen)stad?

-Tegenwoordig meer dan vroeger?

-Gaan deze milieuaspecten volgens u in de toekomst nog een grotere rol spelen?

-Zo ja, hoe gaat dit zich verhouden tot het beleid van auto's in uw stad?

(= verleden, nu & toekomst; duurzaamheid)

Vraag 14: Spelen er op dit moment nog andere zaken dan reeds besproken rondom het beleid van de autovrije binnenstad in deze stad / gemeente? Zo ja, welke zijn dit?

(=beleid; nu)

Vraag 15: Wat is de toekomstvisie van Emmen / Groningen ten aanzien van auto's in de binnenstad? Zijn er elementen die de komende jaren een grotere rol van betekenis zullen krijgen? Zo ja, welke?

- gaat de autovrije zone in de toekomst wellicht vergroot worden, of juist verkleind?

Waarom?

(=beleid; toekomst)

Vraag 16: Tot slot een 'wat als' vraag: wat zal er volgens u gebeuren als de auto's op dit moment weer worden toegelaten in het deel waar ze nu geweerd worden?

(=beleid; toekomst)

Tot slot:

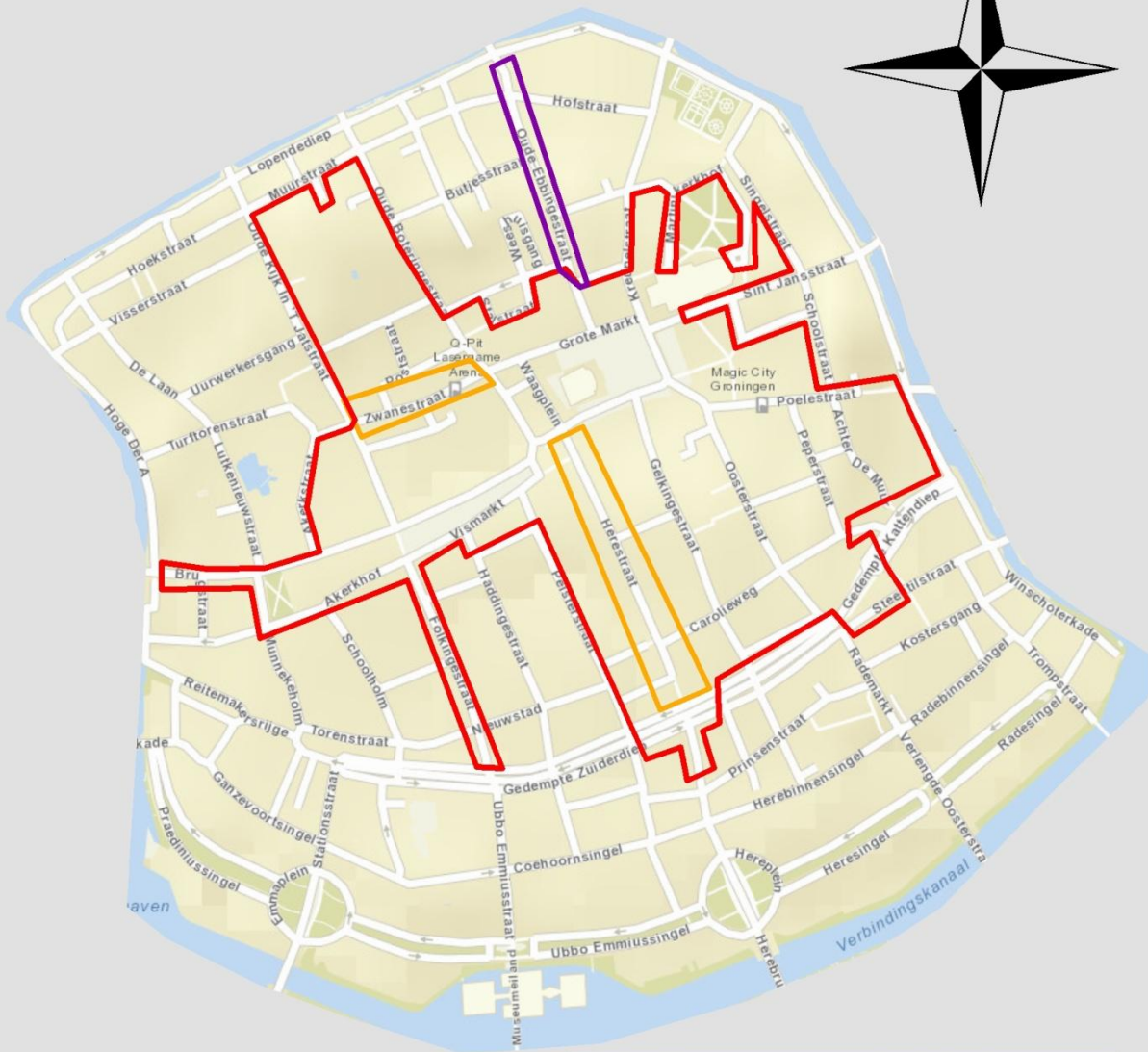
Heeft u zelf nog op- of aanmerkingen, of dingen die volgens u nog niet ter sprake zijn gekomen maar wellicht wel relevant zijn?

Kent u nog iemand die mij ook veel zou kunnen vertellen over dit onderwerp?

Afronden.




Bijlage 3: GIS-kaart autovrije zone Groningen

Autovrije zone Groningen



Legenda

Autovrije zone

-  Huidige autovrije zone
-  Oorspronkelijke autovrije zone
-  Toekomstige uitbereiding autovrije zone

0 0,2 0,4 0,8
Kilometers

Autovrije zone Emmen

