

Rowin Petersma: 'Maak van langzaam rijden een positieve ontwikkeling'

INTERVIEW

Op sommige dagen lijkt de Randstad één grote file. Wie met de auto van Amsterdam naar Rotterdam gaat moet maar afwachten hoe lang hij erover doet. Maar in plaats van te foeteren of je er mokkend bij neer te leggen kun je de gegeven file ook opvatten als een kans, zegt architect Rowin Petersma (1963).

Samen met enkele collega's bepleit hij het idee van de 'langzame stad': maak de snelweg door de stad doelbewust langzamer, daar win je ruimte en leefbaarheid mee.

Is de stad niet al langzaam genoeg?

'De stad en de snelweg botsen op elkaar, inderdaad. Nederland telt enorm veel auto's. In de afgelopen vijftig jaar is ons autopark gegroeid tot 210 auto's per vierkante kilometer, bijna vier keer zoveel als het Europese gemiddelde. Tezelfdertijd groeiden onze steden. 70 procent van onze woningvoorraad is gebouwd in de afgelopen vijftig jaar.

'Lange tijd hield de ene ontwikkeling geen rekening met de andere, maar eind jaren negentig sloeg de paniek om de files toe. Sindsdien roept de ene partij om meer asfalt en is de ander daar uit milieu-overweging op tegen. Maar uiteindelijk realiseert iedereen zich dat de mobiliteitsgroei eindig is. Die mentaliteitsverandering zou ergens moeten landen.

'Bij discussies over betere mobiliteit gaat het vaak om de economie. Maar ongemerkt zijn we ons leven gaan inrichten op de vertraging. Toch groeit de economie gestaag. We nemen de vertraging steeds meer als een gegeven. In dat geval kun je het beter ten goede aanwenden.'

Hoe doe je dat?

'Wij hebben onderzoek gedaan op drie beruchte fileplekken: op de A10-West in Amsterdam, op de A13 in Delft ter hoogte van de Ikea-vestiging en op de A16 in Dordrecht ter hoogte van de geluidswal.

'Wij hebben ons de vraag gesteld: wat zijn de voordelen als je de weg hier verlangzaamt naar 50 kilometer per uur? We hebben allerlei betrokkenen gehoord. Vervolgens hebben we drie oplossingen getekend.'

Wat schiet de stad hiermee op?

'Dat verschilt per locatie. In Amsterdam kun je een ruimtewinst boeken ter grootte van tweederde van het oostelijk havengebied als je de A10-West terugbrengt tot een stadsboulevard.

'Je kunt ruimte die nu opgaat aan vluchtstroken, viaducten en op- en afritten, aanwenden voor stoepen, parken, fietspaden en huizen. Door aanleg van een park en een stadsboulevard kun je de herstructurering van de westelijke tuinsteden helpen. Je trekt de wijk met een aantrekkelijke ingreep dichterbij de stad.

'Ook in Delft kun je veel ruimtewinst boeken. Die stad zit nu tegen zijn grenzen aan, er is geen ruimte meer voor woningbouw. Als je gebouwen die nu in de stad staan naar de rand van de snelweg verplaatst, komt er in het centrum ruimte voor woningbouw vrij.

'Datzelfde doe je in Dordrecht. De sociale wijken die langs de snelweg staan, hebben weinig openbare ruimte. De snelweg doorkruist hun pad naar het water. Door het aantal rijstroken terug te brengen, geef je ruimte terug aan de stad. Het leefklimaat van de mensen die daar in de buurt wonen gaat er dan sterk op vooruit.

'In alle gevallen levert het grond op, en grond is schaars, vooral in het stedelijk gebied. Ontwikkelaars reageren vol belangstelling. Het biedt kansen voor gemeente en bouwers.'

Dat gaat wel ten koste van de automobilist.

'Ons plan gaat uit van een toegestane snelheid van 50 kilometer per uur. Daar moet je eerlijk over zijn. Bij de huidige toegestane snelheid van 80 kilometer leg je de A10-West af in tien minuten. Althans, als er geen file staat, anders vergt het wel dertig minuten. Bij een snelheid van 50 kilometer duurt de reistijd twaalf minuten. Maar dan kom je niet in de file en je hebt geen onzekerheid over je reistijd.

'Maar wij zijn het er niet mee eens dat deze oplossing ten koste zou gaan van de automobilist. Langzamer rijden kost weliswaar meer tijd, maar de automobilist kan dan wel langs de A10 zijn boodschappen doen. Langzaam rijden verbetert de interactie tussen mensen, dat maakt mensen gelukkiger, vinden wij.

'Je gaat de snelweg heel anders aanwenden dan waarvoor hij ooit bedoeld was. De automobilist rijdt dan door een langzame stad, met levendigheid en bebouwing langs de weg, inclusief zebrapaden.

'In een stedelijk gebied is een achtbaansnelweg die doorrijdt zonder vertragingen nu eenmaal een illusie. Eigenlijk is de snelweg in de stad achterhaald.'

Stuit dit plan niet op veel ongeloof bij automobilisten?

'Mensen zijn zo gewend aan doorstroming dat ze zich niet kunnen voorstellen dat je bewust vertraging accepteert. Maar in de praktijk gebeurt het allang. Elke dag ondervinden mensen vertraging op grote schaal. Ons plan erkent dat en keert het ten goede.

'We zijn ook niet anti-auto. Elke illusie dat het fileprobleem ooit oplost verdwijnt als je een half uurtje over de Autorai loopt. De auto geeft een eigen wereld, daar hechten mensen aan. Het is ook geen kwestie van automobilisten-pestten. Wij bepleiten alleen dat we in de stad de auto op een andere manier leren gebruiken.'