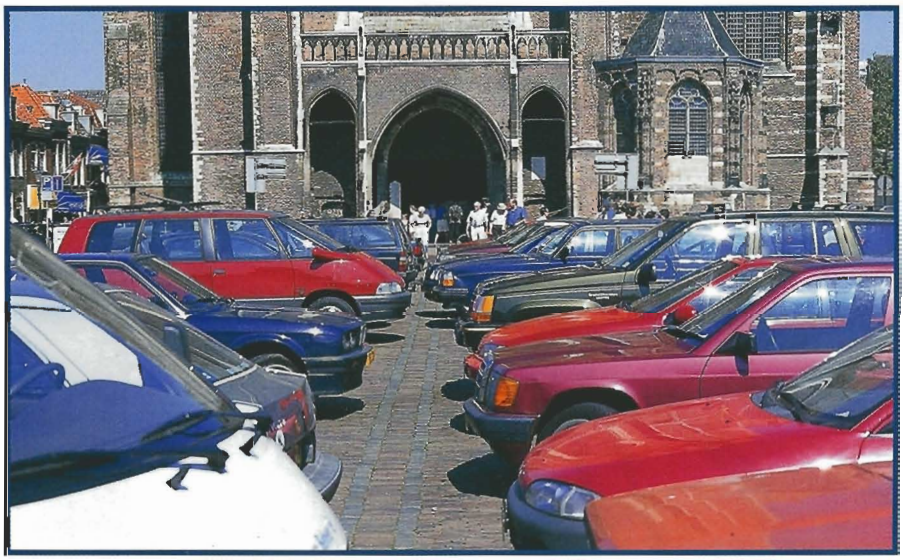
Goede stadscentra vaak slecht bereikbaar per auto

Kwaliteit en bereikbaarheid

Over het verband tussen autobereikbaarheid en kwaliteit van de binnenstad is al veel geschreven: no parking, no business is vaak de teneur. Een analyse van de situatie in 30 gemeenten, laat echter zien dat de kwaliteit van de binnenstad soms haaks staat op de autobereikbaarheid.



Een aantrekkelijke binnenstad redt het economisch wel, ondanks een matige bereikbaarheid.

Het belang van de autobereikbaarheid voor het functioneren van de binnenstad is al vaak onderwerp van onderzoek geweest. Van Dinteren [1] kwam tot de conclusie dat winkelbezoekers de kwaliteit van het winkelapparaat en de winkelomgeving het zwaarst laten wegen bij hun keuze om ergens te gaan winkelen. De bereikbaarheid van de winkelvoorzieningen bleek van secundair belang. Ook Meurs c.s. [2] ontdekten dat parkeervoorzieningen niet doorslaggevend zijn voor centrumbezoekers. Wel vonden zij dat centrumbezoekers die geconfronteerd worden met restrictief parkeerbeleid soms uitwijken als er een even goed alternatief winkelcentrum voorhanden is.

Van Kesteren c.s [5] presenteerden een tabel waaruit bleek dat de koopkrachtbinding uit de regio in Utrecht duidelijk terugliep in een periode waarin de autobereikbaarheid werd beperkt. Dat gold niet alleen voor inwoners uit de 'groeikern'-buurgemeenten met sterk groeiende stadscentra. Ook inwoners van stabiele gemeenten uit de omgeving gingen minder in Utrecht winkelen. In hetzelfde artikel wordt gemeld dat in Enschede een duidelijke stijging van de koopkrachtbinding uit de regio waarneembaar was na het realiseren van meer bezoekersplaatsen (uitbreiding betaald-parkeergebied).

Een hypothese

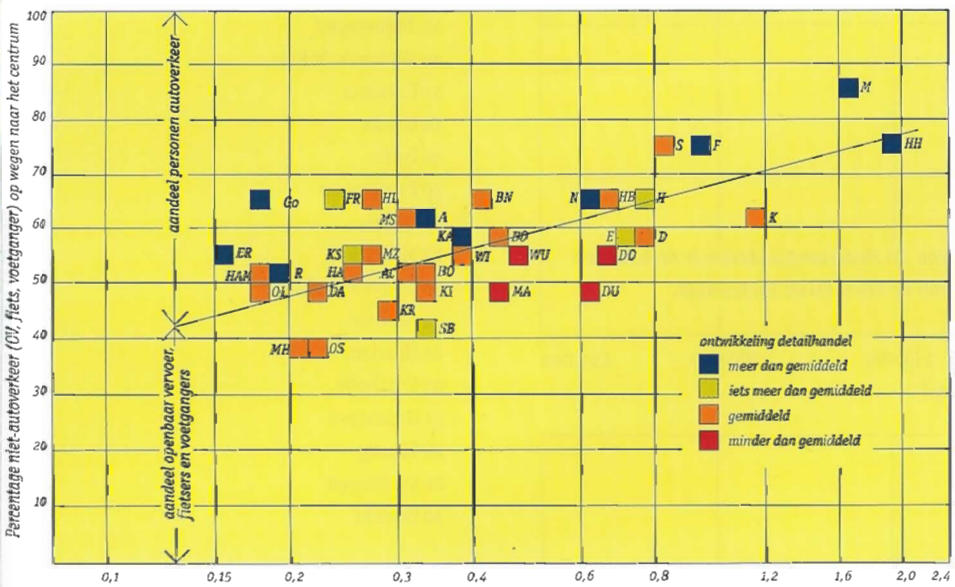
Bovenstaande bevindingen lijken soms tegenstrijdig. Toch zijn ze wel met elkaar te rijmen, mits een volgend verband geldt: de noodzakelijke autobereikbaarheid van een stadscentrum is (mede) afhankelijk van de kwaliteit van het winkelgebied.

De meeste steden kennen de sterke en

* Rob Althuisius is onlangs afgestudeerd als Technisch Planoloog aan de Rijksuniversiteit Groningen. Dit artikel doet verslag van een stageonderzoek, uitgevoerd bij Goudappel Coffeng te Deventer.

Rob Althuisius,
*Rijksuniversiteit Groningen**
Roel Meilof,
Goudappel Coffeng

uitwisselbaar



1.

Apel & Lehmbrock ontdekten dat winkelgebieden in binnensteden met een achterblijvend parkeeraanbod iets vaker bovengemiddeld presteren. Hier de vervoerwijze bij winkelbezoek en de ontwikkeling van de detailhandel in het centrum van een aantal Duitse steden (gerelateerd aan de grootte van de stad).

zwakke punten van hun binnenstad en hebben de kwaliteit van de autobereikbaarheid daarop afgestemd. Daarom kan Van Dinteren constateren dat dit item niet zo belangrijk is. Steden die dit evenwicht te veel negeerden, komen in een kritische zone terecht. Dergelijke steden zullen merken dat veranderingen in het parkeeraanbod wel degelijk van invloed zijn op de omzet. Een stad die de kritische grens bereikt met z'n autobereikbaarheid en die bereikbaarheid nog verder terugdringt, verliest koopkrachtbinding uit de regio (Utrecht?). En omgekeerd: een stad in de kritische zone die de bereikbaarheid voor de auto verbetert, wint die koopkracht terug (Enschede?).

Duits onderzoek

Apel & Lehmbrock [3] vonden in Duitsland een bevestiging voor de hypothese dat bereikbaarheid en centrumkwaliteit met elkaar samenhangen. Zij ontdekten dat parkeeraanbod en autogebruik in Duitsland verband houden met de kwaliteit van de winkelgebieden. Voor het parkeeraanbod vonden zij een zwak verband. Voor de modal split vonden zij daarentegen een heel sterk verband. Winkelgebieden in binnensteden met een achterblijvend parkeeraanbod functioneren iets vaker bovengemiddeld! Winkelgebieden met een overwegend laag aandeel autobezoekers (en dus veel voetgangers en bezoekers per openbaar vervoer en fiets) functioneren zelfs overwegend bovengemiddeld (fig. 1). De vraag die zich nu opdringt is: geldt wat Apel in Duitsland vond ook in Nederland? Daartoe zijn de gegevens van dertig Nederlandse steden vergeleken [4]. Daarbij is uitgebreid ingegaan op de kwaliteit en aantrekkelijkheid van stadscentra.

Er is in het verleden veel onderzoek gedaan naar kwaliteitsindicatoren, onder meer om koopstromen te kunnen voorspellen. Van veel van deze indicatoren zijn data beschikbaar van Nederlandse winkelcentra. Op basis van de beschikbare data kon een groot aantal indicatoren worden meegenomen in het onderzoek. De indicatoren zijn onderverdeeld in vijf categorieën:

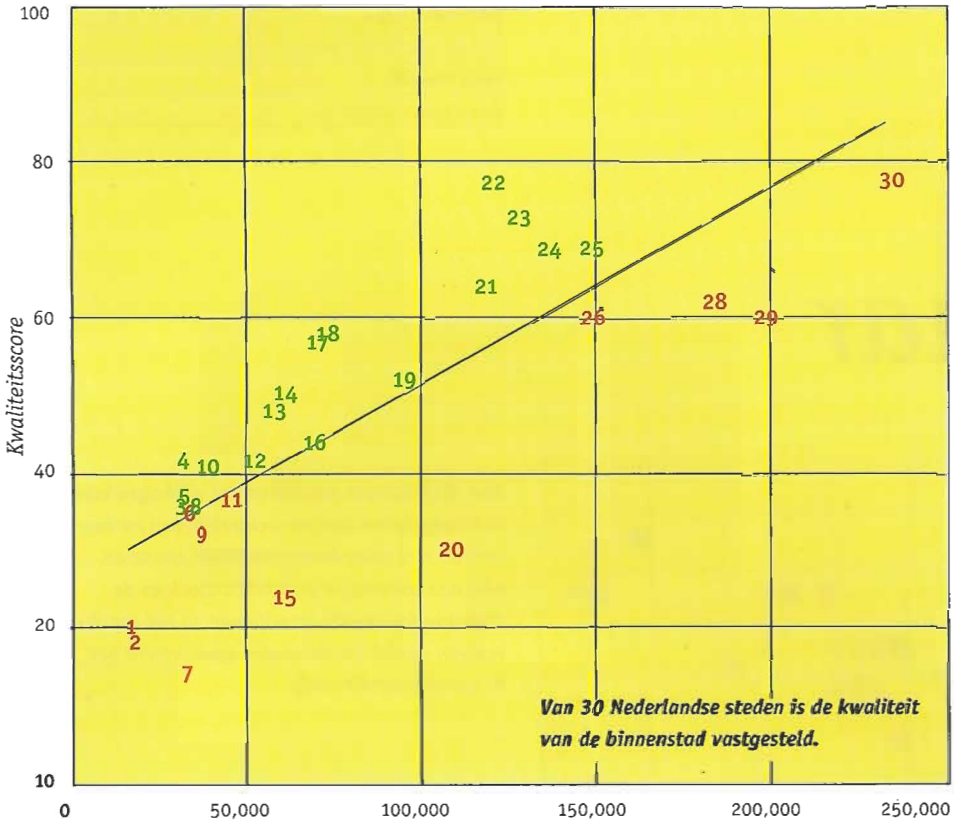
- omvang van het winkelbestand;
- samenstelling van het winkelbestand;
- huurprijzen;
- overige publieksverzorgende voorzieningen;
- belevingswaarde.

In totaal zijn van 34 indicatoren de scores bepaald die allemaal iets zeggen over de kwaliteit van de binnenstad. Na de gegevensverzameling zijn de gegevens gestandaardiseerd om ze toepasbaar te maken voor het onderzoek. Vervolgens zijn op verschillende wijzen de totaalscores berekend voor de steden. Gevoeligheidsanalyses wezen uit dat de scores weinig gevoelig zijn voor variatie in wegingsfactoren. Figuur 2 geeft een beeld van de resultaten.

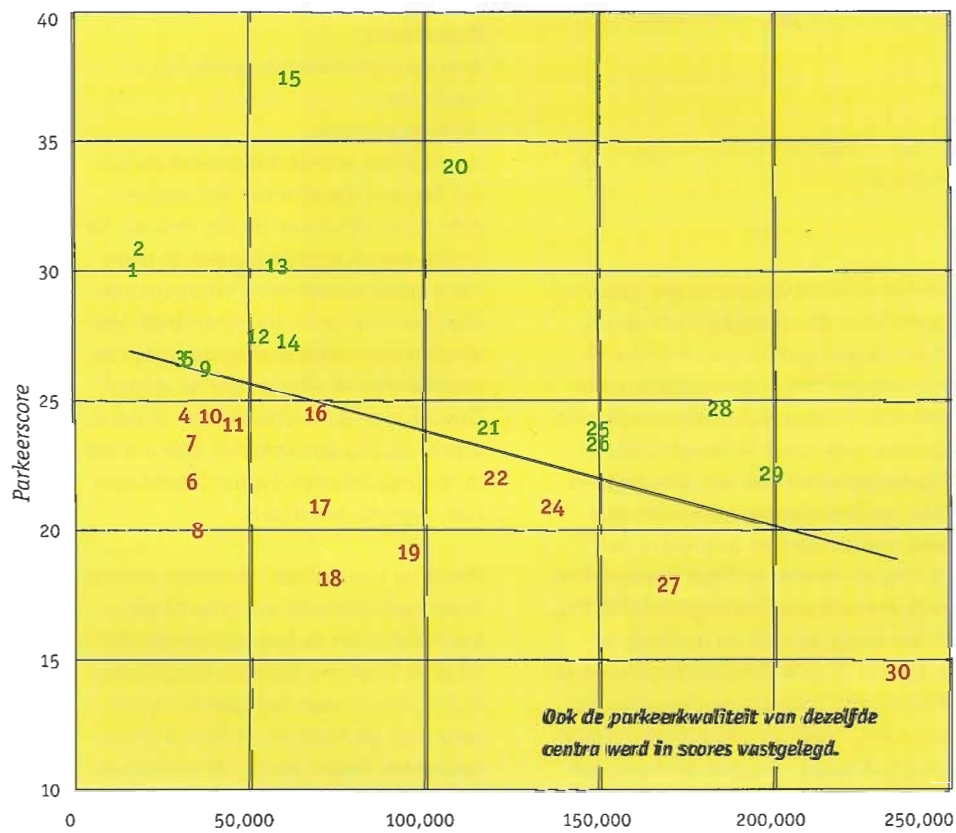
Nadat de kwaliteit van de stadscentra in beeld was gebracht, werd de bereikbaarheid onder de loep genomen. Op dit punt bleek minder data beschikbaar te zijn, vooral waar het gaat om gegevens over de modal split van centrumbezoekers. Reden om in het onderzoek de bereikbaarheidskwaliteit op te vatten als parkeerkwaliteit.

Het Hoofdbedrijfsschap Detailhandel heeft in 1997 een wegingsinstrument ontwikkeld voor de bereikbaarheid van stadscentra. Dit instrument is toegepast om de parkeerkwaliteit van dezelfde centra in scores vast te leggen. Figuur 3 geeft daarvan de resultaten.

Wat al zichtbaar is bij vergelijking van deze twee figuren, wordt in figuur 4 nog



2.



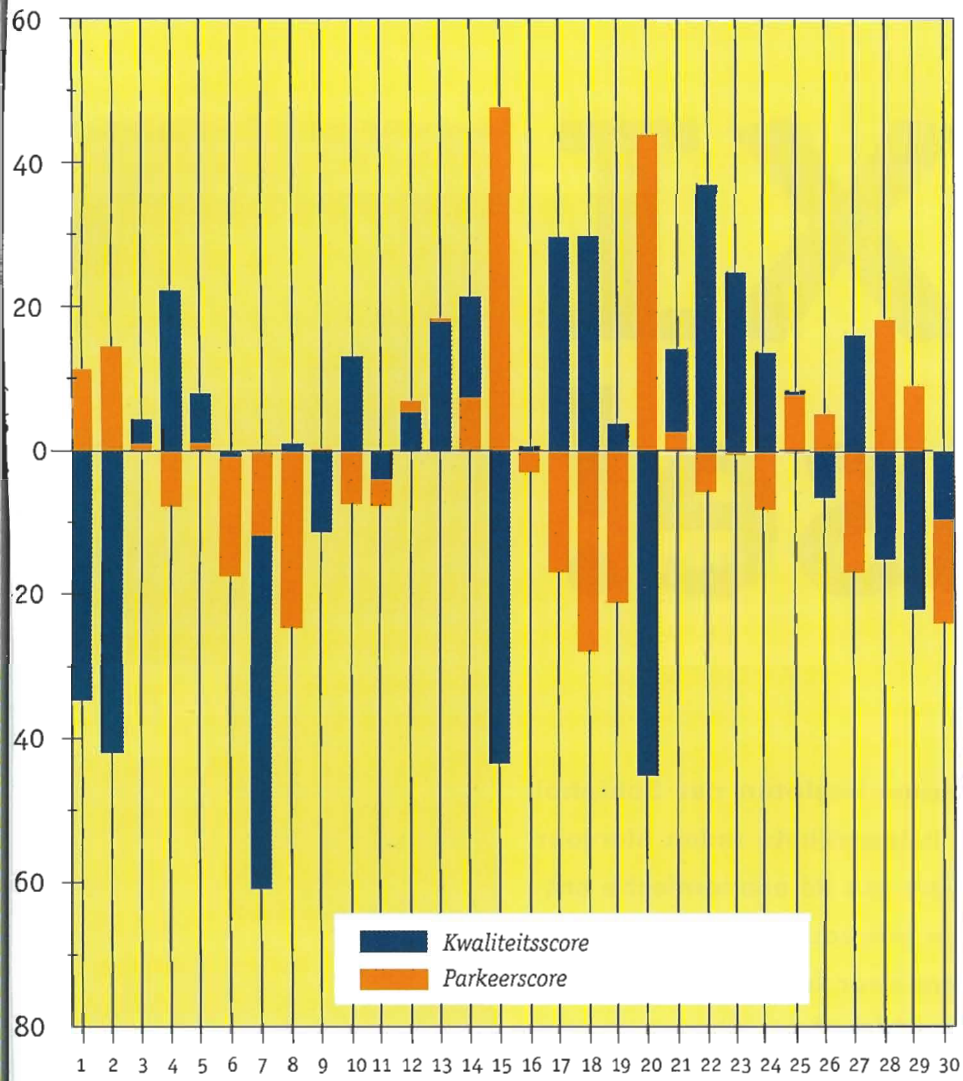
3.

1 Eibergen
2 Weesp
3 Oldenzaal
4 Bussum
5 Valkenswaard
6 Wageningen
7 Maassluis
8 Terneuzen
9 Woerden
10 Harderwijk
11 Waalwijk
12 Oosterhout
13 Veenendaal
14 Zeist
15 Nieuwegein
16 Alphen a/d Rijn
17 Deventer
18 Gouda
19 Delft
20 Zoetermeer
21 Leiden
22 Maastricht
23 's-Hertogenbosch
24 Arnhem
25 Haarlem
26 Enschede
27 Groningen
28 Tilburg
29 Eindhoven
30 Utrecht

duidelijker: weinig attractieve centra bieden vaak een goede parkeerkwaliteit. En omgekeerd: goede binnensteden blijven 'onder de maat' met hun parkeervoorzieningen. Uiteraard geldt dit niet voor alle steden, maar de uitzonderingen zijn vaak wel te verklaren, hetzij door concurrentie van nabijgelegen steden, hetzij door andere plaatselijke (of regionale) kenmerken. Analyse van de data heeft aangetoond dat er een significante relatie is (R= -0,63, overschrijdingskans kleiner dan 1 procent). De conclusie van het onderzoek is dan ook: wat Apel & Lehmbrock in Duitsland vonden, wordt op hoofdlijnen teruggevonden in Nederland.

Door de aard van de studie kon slechts een deel van de problematiek in kaart worden gebracht. Er is uitgebreid ingegaan op kwaliteitskenmerken van centra en op parkeerkwaliteit, maar geografische en demografische aspecten zijn buiten beschouwing gelaten.

Naast de genoemde indicatoren zijn er nog de nodige zinvolle indicatoren te bedenken die vanwege gebrek aan beschikbare data niet konden worden meegenomen. Te denken valt aan de omzet van de detailhandel, een indicator die op z'n minst enige relevantie heeft als het gaat om het neerzetten van de kwaliteit van de binnenstad! Een belangrijk gegeven ontbreekt ook nog aan de bereikbaarheidskant: de modal split van centrumbezoekers in de dertig gemeenten. In het kader van het afstudeeronderzoek kon dat niet uitputtend aan de orde komen. De deelconclusie van Apel & Lehmbrock in Duitsland -dat de relatie tussen modal split en centrumkwaliteit sterker is dan de relatie



4.

Weinig attractieve centra bieden vaak een goede parkeerkwaliteit. En omgekeerd: goede binnensteden blijven 'onder de maat' met hun parkeervoorzieningen.

parkeeraanbod en centrumkwaliteit-kon in het onderzoek dus niet worden bevestigd.

Concurrentiepositie

Kan de Nederlandse (binnen)stad wat met dit verkennende onderzoek?
Eerst even: wat kan die stad er niet mee doen?
Hoewel het goed mogelijk is dat er causale verbanden zijn, zijn deze in onze studie niet ontdekt. Een stad X mag op grond van dit onderzoek dus niet redeneren: onze stad heeft een lage parkeerkwaliteit, omdat de binnenstad een bovengemiddelde kwaliteit heeft. Of nog mooier: de binnenstad heeft een bovengemiddelde kwaliteit, omdat deze een lage parkeerkwaliteit heeft.
Een stad die z'n eigen positie in de grafiek opzoekt, moet voorzichtig zijn met het trekken van conclusies. Een voorbeeld: Utrecht zou uit de grafiek kunnen opmaken dat de centrumkwaliteit benedengemiddeld is. Een voorbarige uitspraak als je bedenkt dat Utrecht vanwege z'n grootte een 'buitenbeentje' is in het onderzoek en daarmee weinig invloed had op het bepalen van de regressielijn.
Het onderzoek levert wel een nuttige bijdrage in het proces waarin veel steden bezig zijn om van een eendimensionale aanpak te komen tot een meerdimensionale aanpak van de functioneringsproblematiek van hun centra. Het maakt zichtbaar dat bereikbaarheid en centrumkwaliteit een innige samenhang vertonen.
Hoe kan de stad hiermee aan de gang gaan? Het lijkt ons goed te eindigen met een idee over de praktische toepassing, in een paar stappen toegelicht.
Steden zoeken kennelijk een positie op de bereikbaarheidsschaal op die past bij hun positie op de kwaliteitsschaal. Welnu, maak dat expliciet. Wordt in uw stad een matige autobereikbaarheid gecompenseerd door een goede kwaliteit van de binnenstad? Of functioneert de binnenstad matig en is de autobereikbaarheid ter compensatie redelijk tot goed? Een stad kan voor zichzelf vaststellen of ze op evenwichtige positie zit. Is dat evenwicht er niet in een bepaalde stad, is bijvoorbeeld de binnenstadkwaliteit matig en scoort de autobereikbaarheid ook matig, dan zou zo'n stad zich kunnen herbezinnen op z'n koers.
Als uit zo'n plaatsbepaling blijkt dat de binnenstad relatief slecht scoort op bereikbaarheid, dan was er traditioneel één oplossingsrichting: verbeter de bereikbaarheid! Vanuit het in dit artikel gepresenteerde inzicht kan het zoeken naar een evenwichtspositie twee kanten uitgaan: òf de stad richt zich vooral op de verbetering van de centrumkwaliteit en neemt de bereikbaarheid daarbij integraal mee, òf de stad richt zich vooral op z'n bereikbaarheid! Dat laatste zal die stad doen die weinig kansen ziet op een positieverbetering van de binnenstad in de concurrentieslag met andere steden.

Literatuur

1. *Dinteren, J.H.J. van (1990). Winkelomgeving en consumentengedrag gaan hand in hand. In: Tijdschrift voor Marketing no. 9 p. 26-32.*
2. *Meurs, H., E. Meijer en J. Pommer (1997). No parking, no business? In: Verkeerskunde no. 9 p. 30-34.*
3. *Apel, D. en M. Lehmbrock (1990). Stadtverträgliche Verkehrsplanung. Chancen zur Steuerung des Autoverkehrs durch Parkraumkonzepte und Bewirtschaftung. Deutsches Institut für Urbanistik. Berlin.*
4. *Althuisius, R. (1998). Kwaliteit en bereikbaarheid van stadscentra. Afstudeerscriptie de Rijksuniversiteit Groningen. Onderzoek uitgevoerd bij Goudappel Coffeng te Deventer.*
5. *Kesteren, E.E. van, A.I.J.M. van der Hoorn & R.H. Oldenburger (1995). Detailhandel wijkt niet voor autoluwe binnenstad. In: Verkeerskunde no. 9 p. 22-26.*

Kortweg

- Uit Duits onderzoek blijkt dat bereikbaarheid en centrumkwaliteit met elkaar samenhangen.
- Een onderzoek onder 30 Nederlandse steden bevestigt het beeld dat weinig attractieve centra vaak een goede parkeerkwaliteit bieden. En omgekeerd.
- Centrumkwaliteit en bereikbaarheid moeten daarom in balans worden gebracht.