

**Leeftijd:** 55  
**Beroep:** **Hoogleraar Regionale Economie,**  
**Universiteit Wageningen**  
**Motto:** **Richt de openbare ruimte duurzaam in**



## De Langzame Humane HoofdStructuur (LHHS)

*De aanleg van spoorwegen en snelwegen heeft vaak negatieve ruimtelijke effecten die tot nu toe grotendeels zijn genegeerd. Het lijkt erop dat, hoewel bedoeld om gebieden, plaatsen en mensen te verbinden, grootschalige infrastructuur steeds meer het tegenovergestelde effect heeft. Gebieden raken juist geïsoleerd, met ruimtelijke compartimentering is het gevolg. Hoe is deze paradox te verklaren?*

Bij belangrijke verkeersknooppunten zien we vaak, als een groen eiland temidden van het voortrazende verkeer, tussen de elkaar kruisende wegen, een onbenut stuk grond liggen dat slechts dient als ruimtelijke afscheiding. Mensen komen daar niet, en het is voor de daar voorkomende dieren moeilijk van hun 'eiland' af te komen zonder platgereden te worden. Voor een bioloog moet het interessant zijn onderzoek te doen naar de daar voorkomende flora en fauna.

### Ecologische Hoofdstructuur

Iets dergelijks doet zich ook op grotere schaal voor. Natuurgebieden dreigen door de alsmaar toenemende asfaltering geïsoleerd te raken. Hiervoor heeft men de Ecologische Hoofdstructuur bedacht (EHS), die als doel heeft natuurgebieden met elkaar te verbinden zodat dieren naar believen kunnen migreren. Zo zijn er verschillende 'ecoducten' gebouwd om het wild ongehavend belangrijke verkeersaders te laten passeren. Overigens kunnen voetgangers van de soort Homo Sapiens hier geen gebruik van maken. Ook voor de mens heeft de beschreven ruimtelijke compartimentering gevolgen. Relatief dunbevolkte rurale gebieden raken geïsoleerd omdat zij zich temidden van snelwegen, waterwegen en spoorwegen bevinden. Deze verbindingen hebben ongetwijfeld een positief effect op de ontsluiting van stedelijke gebieden, maar juist het tegenovergestelde effect op de gebieden waar zij doorheen lopen. De bewoners, die vóór de aanleg van een snelweg nog gemakkelijk per fiets de stad konden bereiken om daar te werken en boodschappen te doen, worden nu gedwongen de auto te nemen om via een verafgelegen oprit naar de snelweg alsnog in de stad te geraken. Op deze manier lost de aanleg van weer een nieuwe snelweg het fileprobleem niet op, maar genereert deze extra autoverkeer, waardoor het fileprobleem op de wegen en het parkeerprobleem in de stad worden vergroot.

### Vicieuze cirkel

Ook de stadsbewoner lijdt hieronder. Was het vroeger nog tamelijk eenvoudig om te voet of per fiets een ommetje te maken door het groene buitengebied van de stad, tegenwoordig is dat minder gemakkelijk door het steeds dichtere net van snelwegen en spoorwegen. Het gevolg laat zich raden. Ook de stadsbewoner is vaker gedwongen om zich eerst per auto naar het platteland te verplaatsen om daar te recreëren, met filevorming als gevolg. Op deze manier ontstaat een vicieuze cirkel van toenemend autoverkeer, waardoor meer wegen moeten worden aangelegd met als gevolg toenemend autoverkeer et cetera.

We weten het, de aanleg van snelwegen is duur. Ook de aanleg van fietstunneltjes en het in de vaart houden van goedkope of gratis veren kosten geld. Daarom zijn in de afgelopen jaren veel voet- en fietspaden afgesloten vanwege de aanleg van weer een snelweg. Ook zijn onder het mom van het streven naar een grotere verkeersveiligheid veel spoorwegovergangen afgesloten. Verder zijn veel van staatswege gesubsidieerde veren uit de vaart genomen of geprivatiseerd, hiermee het fiets- en voetgangersverkeer bemoeilijkend of soms zelfs onmogelijk makend. Het argument hiervoor was steeds dat er in tegenstelling tot vroeger nu voldoende bruggen aanwezig zijn. Men heeft zich kennelijk niet gerealiseerd dat deze bruggen vooral het autoverkeer van dienst zijn en veel minder de fietsers, laat staan de voetgangers.

### Geld speelt geen rol

Maar nu ik in de komende 5 jaren 500 miljard te besteden heb, speelt geld geen rol en stel ik voor de ruimtelijke compartimentering via de inrichting van een Langzame Humane Hoofdstructuur (LHHS) op te heffen, en de voetgangers en de fietsers weer de ruimte te geven waar zij recht op hebben. Deze

voorziet in de aanleg op grote schaal van tunneltjes onder spoor- en snelwegen en het in de vaart houden en brengen van gratis fiets- en voetgangersveren over rivieren en kanalen. Tevens zullen vele nieuwe kruisingsvrije fiets- en voetpaden worden aangelegd. Overigens kunnen ook dieren van de LHHS gebruik maken, zodat ook de EHS met dit initiatief wordt ondersteund.

Wandelgebieden zullen met elkaar worden verbonden en de fietser wordt geen strobreed meer in de weg gelegd. Zodoende worden de verbindingen tussen stad en land hersteld. Dit heeft een groot aantal positieve effecten: het autoverkeer en daarmee het energieverbruik worden teruggedrongen; er wordt een bijdrage geleverd aan de oplossing van het fileprobleem en het parkeerprobleem met positieve economische gevolgen; en de mensen bewegen meer hetgeen bevorderlijk is voor hun gezondheid. Kortom, het welzijn en de welvaart van de bewoners van stad en land worden vergroot. Waar wachten we nog op?

[Terug naar het boekenoverzicht](#)