



Integraal wegontwerp positief voor verkeersveiligheid en leefomgeving

‘Win-win’ met KIM

Auteurs: J. Kleinhaarhuis, Mobycon

SAMENVATTING

De KIM-Karavaan stelt de vraag centraal hoe landschappelijke, cultuurhistorische en ruimtelijke criteria een rol kunnen spelen bij de aanleg en herinrichting van wegen en hoe kan worden bijgedragen aan een grotere verkeersveiligheid. Speciale aandacht gaat uit naar doorgaande wegen waar een spanningsveld bestaat tussen de verkeerskundige functie enerzijds en de ruimtelijke kwaliteit anderzijds. Uit ervaring blijkt dat bijna alle wegbeheerders te maken hebben met dit dilemma. Een ‘leesbare’ en veilige weg hoeft niet zoveel tekst en uitleg door borden en strepen op de weg. Dat karakter en ontwerp aansluiten bij de omgeving is hierbij cruciaal. De resultaten uit de interactieve en interdisciplinaire aanpak worden veelal breed gedragen bij zowel de beleidsmakers als bij de bewoners.

Inleiding

Niet overal staat de (auto)verkeersfunctie voorop. In verblijfsgebieden staat het gebruik door verschillende mensen centraal en is de auto te gast. Maar hoe is dit bij gebiedsontsluitingswegen waarlangs mensen wonen, of basisscholen staan? En wat kunnen lokale omgevingskenmerken, zoals landschap, cultuurhistorie en ecologie bijdragen aan een veilig wegontwerp? Samen met mede-initiatiefnemers Keuning Instituut en Belvédère trok Mobycon met de KIM-Karavaan (KIM= Kwaliteit In Mobiliteit) door het land om samen met experts uit verschillende disciplines op bovenstaande vragen een antwoord ‘op maat’ te vinden.

Erosie

In de laatste 50 jaar is in de kwaliteit van onze publieksruimte veel veranderd. Was het vroeger een ontmoetingsplek die alle verschillende functies verenigde, nu is het veranderd in een ‘op functies ingedeelde ruimte’. Het is deze verandering die vooral voor onze wegen het ingrijpendst is geweest. Was de weg van oudsher een deel van het landschap en van de samenleving die de ruimte als publiek domein deelden, dan is het nu in veel gevallen en verkeersader geworden, die er overal hetzelfde uitziet en die ronduit bedreigend is voor andere gebruikers dan autobestuurders. Zo is bijvoorbeeld de Nassaulaan in

Delft in de loop der jaren 'gemuteerd' van een dorps-, levendige en 'menselijke' weg in stedelijke as. Auto-verkeer staat hierin centraal, niet het intermenselijke. Historische ontwikkelingen hebben in de ruimtelijk kwalitatieve zin een enorme 'erosie' veroorzaakt van de weg als landschappelijk en cultureel element. Wegen waren vroeger deel van het landschap waarin ze waren ontstaan en weerspiegelden vaak ook de geschiedenis die de mens met zijn omgeving had. Zo ook de Nassaulaan. De aanliggende functies waaronder een supermarkt hebben zich naar de weg gericht en ontvangen de automobilist met open armen. Kwetsbare en 'menselijke' functies wijken af van dit patroon, waaronder de basisschool langs de 'ooit zo rustige' Nassaulaan. Middels hekken is deze school afgeschermd van de boze buiten wereld en beveiligd tegen de vijand: de auto. Op basis van netwerkstudie door de gemeente Delft en een nieuw VCP (verkeers-circulatieplan) is de Nassaulaan 'gedowngraded' en gecategoriseerd als een erftoegangsweg. In samenwerking met de gemeente Delft en belanghebbenden heeft De Karavaan een ontwerp voor de nieuwe Nassaulaan gemaakt, waarbij middels een versmald profiel (lees: verbreed trottoir), een plateau en variatie in wegverharding de aandacht gevestigd wordt op de schoolomgeving. Het attentieniveau van de automobilist wordt verhoogd en daarmee dus ook de verkeersveiligheid. De basis voor dit ontwerp is in een vroeg stadium gelegd door de visie op netwerkniveau. Hierin worden keuzes gemaakt: GOW of ETW? Auto of Aanwonende? Dit is de kern van de aanpak zoals gehanteerd wordt bij De Karavaan en vormt het uitgangspunt voor een integrale visie op de weg. De littekens in het stedelijk weefsel, ontstaan door maatschappelijke, historische ontwikkelingen kunnen hiermee enigszins hersteld worden en bijdragen aan een leefbare situatie.

Netwerk

Het netwerk aan wegen was vroeger veelal bepaald door de fysieke mogelijkheden en beperkingen van de omgeving. Daarnaast werd het bepaald door culturele en bestuurlijke grenzen. Met de komst van het autosysteem is in eerste instantie hetzelfde netwerk in gebruik genomen door het gemotoriseerde verkeer. Tot zover veranderde er niet veel. Ook omdat de auto in de samenleving eerst nog samenviel met dezelfde



Delft, Nassaulaan: attentie schoolomgeving

(sociale)ordering als in de gemeenschap, gaf je voorrang aan auto's die deel van de publieke ruimte waren.

Echter met de toename van de aantallen en de snelheid veranderde dit en langzamerhand werd de auto in zijn gedrag dominanter. De vorm van veel van de huidige wegen weerspiegelt deze ontwikkeling nog steeds. Gevolg van deze ontwikkeling was dat in het wegennetwerk voor de mensfuncties in de ruimte steeds minder plek overbleven. Later heeft de schaalvergroting in de landbouw ook nog een groot deel van de kleine wegen en paden opgeruimd die van oudsher als een handelsnetwerk over ons gehele continent heen waren gespannen. Wat is overgebleven als netwerk is niet meer dan een aantal rudimentaire segmenten die vaak nauwelijks meer als netwerk zijn te gebruiken. Daarnaast zijn de afgelopen decennia vele nieuwe wegen toegevoegd die volkomen auto-noom over het landschap heen zijn gelegd. Vervolgens is ook de vorm van de wegen sterk veranderd.

Was het vroeger een ontmoetingsplek voor mensen, dan is het nu een plek voor auto's waar aan de rand vaak nog enige ruimte is overgebleven voor mensen. Ook de fietsers kunnen de weg nauwelijks meer gebruiken zodat daar dan weer fietspaden voor moeten worden gemaakt. Uiteindelijk is de weg veranderd in een autonome monofunctionele ruimte die op geen enkele wijze meer recht doet aan wat de weg ooit voor die plek betekend.

Gebruiksvriendelijk

In de loop der jaren heeft het (sectorale) 'verkeersdenken' dus een overheersende invloed gekregen op de inrichting van de openbare ruimte. Gevolg daarvan is dat de gebruiker van de openbare ruimte wordt gedwongen een gedrag te vertonen dat past bij het sectorale systeem dat in het betreffende deel van de openbare ruimte leidend is. Middels diverse verkeerstekens, signalen, en markeringen worden de spelregels aangegeven in de openbare ruimte. Deze bepalen in zulke situaties in grote mate de gebruiksmogelijkheden hiervan. De gebruiker van de ruimte kan echter in veel gevallen heel goed zelf inschatten wat van hem verwacht wordt. Naar mate de ruimte gebruiksvriendelijker is ingericht wordt dit alleen maar sterker. 'Gebruiksvriendelijker' betekent in deze context echter niet 'meer regels'. Integendeel. Door minder te reguleren met borden en verkeerstekens en zo veel mogelijk een beroep te doen op het zelfregulerend vermogen van mensen wordt sociaal gedrag aangemoedigd. Mensen door middel van oogcontact laten onderhandelen over voorrang. Oogcontact dus letterlijk als basis voor aangepast en veilig gedrag. In dat geval verliezen sommige verkeersborden hun functie. Veel verkeersborden zijn dus bij een 'onderhandelings-situatie' overbodig en werken zelfs onoverzichtelijkheid in de hand. 60 tot 70 procent van de ongevallen zijn immers zogenaamde 'voorrangsongevallen'... In vele gevallen blijven 'spelregels' juridisch gezien uiteraard noodzakelijk. Echter op gelijkwaardige kruispunten binnen verblijfsgebieden kan veelal op grond van 'gelijkwaardigheid' gehandeld worden.

Betrokkenheid

Uit verschillende onderzoeken is reeds gebleken dat omgevingskenmerken invloed hebben op de verkeersveiligheid. De situering van bebouwing dicht



De maagweg: ruimte voor recreatie

langs een weg bijvoorbeeld heeft een snelheidsreductie van 30% tot gevolg, ten opzichte van een 'onbebouwde weg'. De optische versmalling van het wegprofiel is hier de oorzaak van. Voor berm- en laanbeplanting geldt hetzelfde principe. Hans Monderman van het Keuning Instituut legt dit als volgt uit: "laat de bomen langs de weg staan. Mensen zijn zich meer bewust van risico's dan wanneer ze langs een kale berm racen en in de sloot belanden. Het gevoel van onveiligheid kan je helpen het veilig te houden, bovendien voldoe je zo aan het cultuurhistorische aspect van het landschap".

Bovenstaande citaat geeft aan dat er een duidelijke relatie bestaat tussen cultuurhistorie en verkeersveiligheid. In negen van de tien gevallen beschouwen wij onze ruimte vanaf de weg. Vanuit zijn functie als plek (om te zijn), of om er langs naar elders te gaan, was de weg in veel gevallen een 'belvedere'. In onze landschappen vormen de door mensen aangelegde netwerken van wegen en paden een onlosmakelijk deel



van de culturele identiteit. Cultuurhistorie geeft ruimten een bepaalde identiteit. Een eigen karakter. Het gevoel van betrokkenheid speelt hierbij een belangrijke rol: betrokkenheid bij de ruimte leidt tot aangepast, sociaal, verkeersgedrag, en dus verkeersveiligheid. Het zijn vooral deze waarden die centraal staan in het project De Karavaan. Op welke wijze kunnen plannen voor bestaande of nieuwe wegen zo worden bijgestuurd dat daarmee de oude waarden kunnen worden hersteld met behoud van de functies die de weg ook heden moet kunnen vervullen. Of nog liever zelfs een versterking ervan.

Interdisciplinair

Aan de hand van een 'case' wordt behandeld hoe de aanpak van 'De Karavaan' werkt. Gekozen is voor de meest recente case: 'De Haagweg als ontwerpopgave', in opdracht van Projectbureau de Westlandse zoom van de gemeente Westland. De keuze voor deze weg komt voort uit de wens de Haagweg, gelegen tussen Monster en Den Haag, in te richten al een 'recreatieve kustweg'. In die bewoording staat deze historische gradiënt te boek in de 'Kwaliteitsagenda De Westlandse zoom'. Deze kwaliteitsagenda is de

stedenbouwkundige visie en dient als leidraad voor de ruimtelijke ontwikkelingen die in de nabije toekomst zullen plaatsvinden in de gemeente Westland. De Haagweg maakt in de toekomst deel uit van de bebouwde kom. Dit gegeven leidt tot een verlaging van de maximumsnelheid naar 50km/uur. De huidige vormgeving van de Haagweg, volgens het 'racebaanconcept', komt niet overeen met het predikaat 'recreatieve kustweg', waarbij gepleit wordt het fietsen, paardrijden, skeeleren en wandelen te bevorderen. Maar hoe komen deze wensen in de vormgeving van de weg tot uiting? Een projectteam bestaat, naast de verschillende vakmensen (stedenbouwkundigen, verkeerskundigen, civieltechnici en landschapsarchitecten) uit alle niveaus op het gebied van besluitvorming; 'van wethouder tot civieltechnicus'. In een workshop met het projectteam is een discussie opgestart waar het nieuwe ontwerp aan dient te voldoen. Omdat de weg over een afstand van vier kilometer vier verschillende landschapstypen doorsnijdt (dorp-polder-duinbos) is bepaald dat deze unieke kwaliteit beslist terug dient te komen in het nieuwe ontwerp. De groenstroken langs en 'in' de weg worden ingevuld op basis van het aangrenzende landschap. Dat wil zeggen: bomen

in de groenstroken in het 'bosgedeelte', duingras op het 'duingedeelte' en populieren in de 'polder'. Daarnaast krijgt de recreant een eigen ruimte. Het huidige profiel kent aan beide zijden een fietspad. In het nieuwe ontwerp worden deze paden gebundeld tot een brede recreatieve strook, waarbij tevens ruimte voor ruiters wordt meegenomen. Tijdens de inventarisatie is namelijk gebleken dat 'paardrijden' een belangrijk aandeel vormt in de recreatieve-verkeersstromen. Variatie in de ligging van deze 'recreatieve strook' is mogelijk. In een van de varianten wordt zelfs voorgesteld deze in de middenberm te leggen, zodat de recreant letterlijk centraal staat in het nieuwe ontwerp. Uit een vervolgstudie moet blijken of dit mogelijk is in relatie tot de 'schrikreactie' van paarden als het verkeer aan beide zijden passeert. Daarbij komt dat de kruispunten speciale aandacht verdienen in relatie tot de verkeersveiligheid en de voorrangssituatie voor de recreant. Door het aantal complexe uitwisselingspunten te beperken (volgens het zgn. LaRGaS-principe) kan hier invulling aan worden gegeven, wat tevens bijdraagt aan de kwaliteit van de doorstroming.

Context

De case 'Haagweg' is dus een mooi voorbeeld van de interdisciplinaire KIM-aanpak. De culturele, historische en natuurlijke aspecten zijn hierbij sturend in de vormgeving en inrichting. Opvallend is dat normaal gesproken meestal wel duidelijk is welke middelen er zijn om aan de oplossing van een probleem of doel-

stelling bij te dragen. Die staan immers veelal in de verkeerskundige boekjes. De vraag die daarvoor gesteld zou moeten worden is; 'wat willen we met die weg?' Deze vraag wordt vaak onvoldoende beantwoord, waardoor het instrumentarium (lees: ASVV) richting geeft aan de uiteindelijke oplossingen. Vroegtijdig in het proces een weg in een ruimere context te beschouwen is de manier om een probleem gezamenlijk aan te pakken. Verkeer heeft immers steeds meer (negatieve) invloed op de directe leefomgeving en het woongenot van mensen. Samenwerking met andere vakdisciplines is hierbij onvermijdbaar. Samen komen tot een ontwerp waarin iedereen zijn plek vindt is het streven om tot een veiligere inrichting te komen. Een ontwerp wat de karakteristiek van de lokale omgeving weerspiegelt en aanspreekt bij de bewoners. Betrokkenheid maakt veilig. Een verkeersplein in Leeuwarden hoeft namelijk toch niet identiek ('uit het boekje') vormgegeven te zijn als in Maastricht?

Een goed functionerende openbare ruimte vraagt dus om het maken van keuzes in een vroeg stadium. Juist bij het ontwerpen van een verkeersnetwerk. Welk gebruik staat centraal? Belangrijk hierbij is te weten dat niet overal de (auto)verkeersfunctie voorop staat. Die tijd is geweest. In de verblijfsgebieden staat het gebruik door de verschillende mensen centraal en is de auto te gast. Voor de gebiedsontsluitende wegen met aangrenzende functies, zoals basisscholen, supermarkten ed., geldt een grotere en nieuwe uitdaging. Hoe groter het spanningsveld tussen verkeersfunctie en verblijfsfunctie, hoe meer de nadruk moet worden gelegd op een integrale aanpak.