

QuickScan wegen door stedelijk groen



Inhoud

Stedelijk verdichten en vergroenen hand in hand.....	3
Rustig groen als basisbehoefte	4
GIS-Analyse	5
4 typen wegen door groen.....	6
Routes nood-en hulpdiensten	9
Verkeersmodel versus Experiment	9
Toekomstige mobiliteit versus toekomstige leefbaarheid	9
Financiering.....	10

Stedelijk verdichten en vergroenen hand in hand

Mensen willen graag in een stedelijke omgeving wonen met hogere dichtheden als daar maar kwalitatieve publieke ruimte en groen tegenover staat. Dat bleek onlangs weer uit onderzoek van Springco in opdracht van Stichting Wonen in Den Haag¹. “Uit het onderzoek blijkt dat mensen zoeken naar een omgeving met meer parken, meer verblijfskwaliteit en meer sociale binding met de buurt waarin men woont. Dat komt omdat mensen groen associëren met een gezonde stedelijke levensstijl.”

Uit recent onderzoek van milieuorganisatie Natuur & Milieu² blijkt dat gemeentes weinig ruimte maken voor groen in de openbare ruimte. Hoewel er de laatste jaren steeds meer aandacht is voor het belang van voldoende groen in de stad, delft ook in nieuwbouwwijken groen vaak het onderspit. Dit is slecht nieuws voor de leefbaarheid van steden.

Verdichting en vergroening kunnen en moeten hand in hand gaan. Natuur & Milieu wil daarom dat de overheid groennormen gaat invoeren om verdere verstening van gemeentes tegen te gaan. Een groennorm biedt echter geen garantie voor de groenkwaliteit die de bewoners in een stedelijke omgeving zoeken. De meeste groene bermen langs wegen bijvoorbeeld, worden in de centrale grondgebruik registratie (de Basisregistratie Grootchalige Topografie) ingedeeld in de categorie ‘Groenvoorziening’. Hiermee is de bewoner van stedelijk gebied echter niet van groen voorzien. Ervaring met parkeernormen, functiescheidingsnormen en tal van andere normen leert dat normen vaak ook bijdragen aan boekhoudkundige oplossingen, vergaande juridificering en juridische blokkade van andere sectoren.

Een norm die groen koppelt aan het aantal bewoners, belemmert bouwen binnen reeds bebouwd gebied. Door woningbouw neemt het aantal bewoners toe en zou ook het groen moeten toenemen. Als dat niet lukt wordt een groennorm een obstakel voor verdichting en de oorzaak dat weilanden vol worden gebouwd. Daar kan immers onder veel creativiteit wel veel groen gerealiseerd worden. Netto verdwijnt er dan echter juist groen, maar aan de regel wordt voldaan.

Daar is geen juridisch-planologische creativiteit voor nodig maar echte creativiteit. Ook los van de woningbouw zijn er mogelijkheden om meer kwalitatieve groen-omgevingen te creëren. In dit stuk wordt daar een idee voor uiteengezet.

Gelukkig is dit ook helemaal niet nodig. Als er maar creatief en kritisch naar het ruimtegebruik wordt gekeken.

Eenzijds creativiteit om locaties te vinden die het bestaande groen niet aantasten. In dat kader heeft de provincie Zuid-Holland eerder gepubliceerd over ruimte op en langs overgedimensioneerde verkeersruimte³, planoptimalisatie door lagere parkeernormen bij nieuwbouw, gebruik van ruimte tussen gebouwen in jaren 60-70 wijken⁴, efficiënter ruimtegebruik door functiemenging⁵ en over intensievere laagbouw in dorpen⁶.

Anderzijds is creativiteit nodig om het bestaande groen kwalitatief en kwantitatief te versterken. In het kader van dit laatste vraagt ik met deze publicatie aandacht voor het meest laag hangend fruit als het om de kwantiteit en kwaliteit van groen gaat: onnodige wegen door het groen.

¹ <https://www.ad.nl/den-haag/haagse-huishoudens-willen-meer-groen-in-woonomgeving-wat-staat-voor-gezonde-levensstijl~a3f6706e/>

² <https://natuurenmilieu.nl/app/uploads/Rapport-Verstening-Openbare-Ruimte.pdf>

³ <https://www.zuid-holland.nl/onderwerpen/ruimte/wonen/verstedelijking-verkeersruimte/>

⁴ https://www.zuid-holland.nl/publish/pages/28754/rapportage_ruimte_zat_in_de_stad_in_zuid-holland.pdf

⁵ <https://www.zuid-holland.nl/publish/pages/27387/discussiestukverstedelijkingenfunctiemenging.pdf>

⁶ <https://www.zuid-holland.nl/publish/pages/28755/inspiratieboekvoorcompactenkwalitatiefbouweninkleinekernen.pdf>

Rustig groen als basisbehoefte.

Groen speelt een belangrijke rol in de leefbaarheid. Als rustgevende kleur, als demping van geluid, als verkoeling, als bron van verse zuurstof, als stoffilter. Maar ook als tegenpool van drukte. Kwaliteit van een gebouwde omgeving is nabijheid van rust en reuring. Als de reuring ontbreekt is het geen echte stad. Als de rust ontbreekt is het een onleefbare stad. In de dorpen is er vaak al meer rust en groen, hoewel ook daar voldoende kansen zijn voor meer rustig groen, zoals we zullen zien.

De massale opkomst van de auto in de jaren 70, waarbij elk hoekje van de stad toegankelijk werd gemaakt voor autobereikbaarheid, maakte grote delen van de publieke ruimte nagenoeg onleefbaar. Rust en fysieke veiligheid zijn primaire levensbehoeften.

Overlast gevende bedrijven zijn de afgelopen decennia stilaan verhuist naar bedrijventerreinen of hebben hun geluidshinder verminderd dankzij stillere productieprocessen. Hierdoor is verkeersgeluid nagenoeg de enige overgebleven vorm van structurele geluidsoverlast. Dit geluid is een grote stressor: een continue bron van spanning voor de mens⁷⁸. Het wijst de mens continu op de aanwezigheid van levensgevaar.

Wandelend of fietsend in de openbare ruimte is men, continu alert op verkeer. Zeker met kinderen, ouderen en honden. In een groene omgeving vormt autoverkeer en -geluid een mogelijk nog grotere stressor. De wandelaar of recreant wil zijn alertheid laten zakken, maar wordt daarin gefrustreerd omdat hij/zij verkeersgeluid hoort. Het geluid is voldoende om spanning te geven, ook al ontbreekt de reële fysieke dreiging.

Autovrij stedelijk groen kan een belangrijke bijdrage leveren aan meer prikkelarme, stressvrije openbare ruimte. En zo aan een gezondere stedelijke leefomgeving.

Groen zonder rust is nagenoeg waardeloos voor dorpingen en stedelingen die in hun directe omgeving prikkelarme omgevingen zoeken. *“Een stille plek is een oase van rust in de drukke stad. Mensen willen buiten, op een stille plek, afstand nemen of even bijkomen, wandelen of fietsen, nadenken/dromen/ nietsdoen, vrijheid en geen verplichtingen ervaren en/of weer opladen/nieuwe energie krijgen. De meeste stadsbewoners kennen een stille plek in de buurt. Deze stille plek is groen of ligt aan het water, in een hofje of in een binnenblok. De meeste mensen vinden het belangrijk dat er geen drukte of lawaai is, dat het rustig is in vergelijking met de omringende buurt, dat er prettige kleuren zijn, dat het ruimtelijk is en goed onderhouden/schoon” (Gezondheidsraad, 2006).*

In stiltegebieden is geluid niet harder dan 40 decibel en alleen vanuit bronnen die bij die omgeving horen. Een blik op de stiltegebieden kaart in de Atlas-leefomgeving⁹, leert dat de officiële stiltegebieden niet in de stad te vinden zijn. Voor de officiële groene stiltegebieden is men aangewezen op de gebieden buiten de stad.

Met enige inzet is het wellicht ook mogelijk om meer stilte te creëren in de groengebieden binnen de stad of zelfs echte officiële stiltegebieden te maken. Dit zal ook de natuurinclusiviteit, biodiversiteit en bewegen ten goede kunnen komen.

⁷ <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0013935115301985>

⁸ Prasher D. Is there evidence that environmental noise is immunotoxic?. Noise Health 2009;11:151-5

⁹ <https://www.atlasleefomgeving.nl/stiltegebieden>

GIS-Analyse



Kaart GIS-analyse Wegen door stedelijk groen Bron: Barend Jansen

De kritische en creatieve manier waarop vergroend kan worden, is door te kijken naar de wegen die momenteel door het groen in steden en dorpen loopt en mogelijk anders kan worden ingericht. We hebben in kaart gebracht hoeveel verkeersruimte door stedelijk groen loopt en mogelijk overdadig of overtollig is. Hiervoor zijn alle wegen met lagere capaciteit en intensiteit geselecteerd die door groen lopen en waar geen woningen aan staan.

Uit de analyse komt ca. 300 kilometer weg dat daar mogelijk niet hoeft te zijn en in dat geval onnodig het groen opsplijst en verstoord. Het betreft ca. 1500 hectare kwalitatief groen die zou kunnen worden toegevoegd aan het stedelijk gebied, als de geluidsruimte wordt meegerekend. Dat is een toename van ruim 8% stedelijke groen. Uit de analyse kunnen grofweg vier typen wegen door groen worden onderscheiden:

4 typen wegen door groen

1. Verkeerskundig onnodig: Weinig gebruikte wegen die door stedelijke groengebieden lopen. Veel wegen die vroeger te voet, te fiets of met paardenwagen begaanbaar waren moesten in de loop van de 20^e eeuw ook met de auto begaanbaar worden gemaakt. Die ratio heeft geleid tot zeer veel verharding. Ook op plekken waar het niet per se logisch of zelfs onwenselijk is om auto's te laten rijden, zoals in onze stedelijke groengebieden. Dit heeft deels een achtergrond in de 19^e-eeuwse stadsparken, waar parcoursen werden aangelegd voor paard en wagen. Een deel van deze parcoursen zijn later geasfalteerd en toegankelijk gemaakt voor automobilisten. Het gaat soms ook om oude wegen die men aanvankelijk voor autoverkeer ontsloten heeft omdat het van oudsher een belangrijke verbinding was, maar die inmiddels in onbruik zijn geraakt omdat er grotere en bredere infrastructuur speciaal voor de auto is aangelegd.

Deze wegen worden weinig gebruikt en functioneren meestal slechts nog als sluiproute voor een paar omwonenden in de buurt. Het doorgaande verkeer en het meeste bestemmingsverkeer gebruiken deze weg niet. Dit is het echt laaghangend fruit als het gaat om de versterking van de stedelijke groen. Ook de grote parkeerplaatsen midden in het groen die soms aan deze wegen, leveren veel ruimte voor meer groen op. Auto's parkeer je aan de rand van het groengebied, als je er al met de auto naartoe gaat. Met de fiets of te voet kan je genieten van de omgeving.



2. Alternatieve route: Meer gebruikte wegen door groengebieden terwijl er een goed alternatief bestaat langs het groen.

Veel plekken kunnen langs een veelvoud van routes worden bereikt. Als verkeer kan worden gebundeld op die alternatieve routes kunnen wegen door groen worden vrijgespeeld. Het komt veel voor dat parallel aan een weg door het groen één of twee brede doorgaande wegen zijn aangelegd waarop het verkeer kan worden gebundeld. Verkeerscirculatieplannen kunnen bundeling ook haalbaarder maken. Hierdoor ontstaat minder kruisend verkeer en

kunnen zelfs veel knelpunten verdwijnen. Hiermee kan het groen worden versterkt en ook de verkeersdoorstroming.



3. Asfaltbrij: Wegen en groenstroken die samen een park kunnen vormen.

De naoorlogse stedenbouw en verkeerskunde typeren zich door het combineren van groenstructuren met verkeersstructuren. Dit wordt ook wel verkocht als het Amerikaanse concept van de parkways: wegen door groen waar men eindeloos doorheen kan rijden. De meeste Amerikanen stappen niet eens uit bij het bezoek van een park. Door de omvang van de Amerikaanse parken zou deze groenbeleving in theorie vanuit de auto nog ontspannend kunnen werken.

De gecombineerde groen-verkeersstructuren bieden soms kansen om grotere groen gebieden te creëren. Bijvoorbeeld als meerdere wegen naar hetzelfde punt parallel naast elkaar lopen. Of als er voor relatief lange stukken geen aantakende wegen zijn en er een overgedimensioneerde hoofdstructuur aanwezig is die sluiting van een deel kan opvangen. In een enkel geval zelfs een zo voor maximale snelheid zo ruim mogelijk opgezet verkeersplein.



4. Wegen tussen water en groen.

Het Leidse singelpark is een mooi voorbeeld van hoe water en groen elkaar versterken en voor een verademing kunnen zorgen in een stedelijke omgeving. In Zuid-Holland zijn er tal van waterkanten in het groen die dezelfde potentie hebben. Van rustige wandelpaden langs een kanaal tot heuse rivierpanorama's. De verblijfskwaliteit langs het water kan in potentie op veel plekken worden verbeterd of versterkt door de langs liggende infrastructuur alleen nog open te houden voor bestemmingsverkeer. Op deze manier zouden grotere aaneengesloten groenblauwe slingers kunnen worden gerealiseerd dwars door het stedelijk gebied van Zuid-Holland. Dit sluit aan op het 'Aquapunctuur concept' om waterkanten in ieder geval aan één kant als publieke ruimte in te richten¹⁰ en het is een concrete uitwerking van het PAL-advies "Natuurlijk verder met een sterk groenblauw netwerk".¹¹



Veel uit de GIS-analyse geselecteerde wegen zullen om uiteenlopende redenen niet daadwerkelijk in aanmerking komen om het groen te versterken. Maar wellicht zien lezers kansen en kijken ze door deze publicatie met een ander oog naar de wegen in hun gemeente. Evenzo zullen er in sommige gemeenten geen wegen uit de GIS-analyse zijn gekomen. We willen deze publicatie desondanks met

¹⁰ www.aquapunctuur.nl

¹¹ https://www.zuid-holland.nl/publish/pages/9931/natuurlijk_verder_met_een_sterk_groenblauw_netwerk.pdf

alle Zuid-Hollandse gemeenten delen. Want evengoed zou dit lezers in die gemeenten kunnen inspireren en aan het denken kunnen zetten over locaties die niet op deze kaart staan.

Routes nood-en hulpdiensten

Indien van belang kunnen wegen altijd blijven functioneren als route voor nood- en hulpdiensten.

Verkeersmodel versus Experiment

Modellen zijn slecht in het voorspellen van alternatief gedrag. Verkeerskundigen stellen op basis van verkeersmodellen dat bundeling niet haalbaar is. De verkeersmodellen voorspellen overal knelpunten als er een weg wordt afgesloten. Hiermee zal het idee van minder autoverkeer door het groen, snel in de kiem worden gesmoord. Mensen maken echter wel eens andere keuzes dan in modellen wordt aangenomen. Zij kunnen niet alleen kiezen voor andere routes, maar ook voor

- andere modaliteiten (lopen, fietsen, OV),
- andere tijdstippen (buiten de spits)
- andere bestemmingen of
- helemaal niet gaan/laten bezorgen

Dit wordt niet of nauwelijks meegenomen in verkeersmodellen. Die zijn hoofdzakelijk op het waterloopkundig model gebaseerd: als het water/verkeer ergens niet door kan, dan zoekt het op hetzelfde moment via een andere route zijn weg naar dezelfde bestemming.

Werkelijke metingen van afsluitingen tonen echter regelmatig een ander beeld. Bij goed gemonitorde tijdelijke of permanente afsluitingen vanwege onderhoud, natuurgeweld of transformatie naar voet- of fietspad, heeft men geleerd dat de verkeersmodellen het gedrag van mensen lang niet altijd correct voorspellen. Er werden bij gemonitorde verkeersafsluitingen vaak grote afnames van het totale verkeer gemeten¹², in plaats van nieuwe knelpunten elders. Afgaan op het verkeersmodel is geen afdoend argument om alles bij hetzelfde te houden. Alleen de praktijk kan uitwijzen wat er echt gaat gebeuren. Door een weg af te sluiten is er ook weer een kruispunt en dus een knelpunt minder. Ook het scheiden van fiets- en autoverkeer kan de doorstroming weer verbeteren. De totale reistijd kan daardoor gelijk blijven ondanks meer verkeer.

Over verkeerscirculatieplannen wordt vaak jarenlang op papier gevochten in ontwerpbestemmingsplannen, om het vervolgens niet te halen in de gemeenteraad. De weerstand als gevolg van angst van bewoners en bedrijven is gebaseerd op negatieve scenario's die in de praktijk niet uit hoeven te komen. Ervaring van een mogelijke toekomstige situatie is de beste manier om te laten zien hoe het zou kunnen worden. Alleen experimenten met tijdelijke afsluitingen en werkelijke ervaringen, met goede monitoring en evaluatie van zowel het verkeer als de groenkwaditeitswinst, kunnen een betrouwbaar beeld geven van een toekomstige situatie.

Toekomstige mobiliteit versus toekomstige leefbaarheid

Op sommige verkeersinfrastructuur is eerder serieus bestudeerd of een park haalbaar is^{13 14}. Uiteindelijk zijn plannen afgeschoten op basis van de redenering dat bij verdichting ook meer autoverkeer komt, waardoor de nu overbodige weg straks wel nodig zou zijn. Verdichten met het huidige automobiliteitsbezit en -gedrag als uitgangspunt zal geen leefbare omgevingen opleveren en staat vergroeningsinitiatieven nu al in de weg. Er is echter ook een andere manier van verstedelijken

¹² https://nacto.org/docs/usdg/disappearing_traffic_cairns.pdf

¹³ <https://www.udlab.nl/app/download/15825361824/Beatrixzone+rapport2018.pdf?t=1591269917>

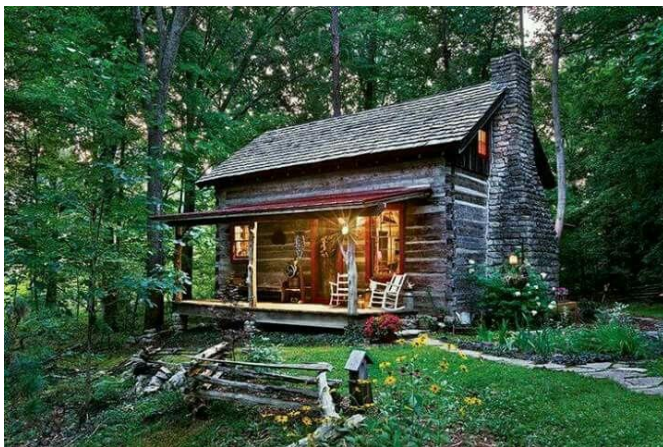
¹⁴ <https://www.luzarchitecten.nl/sites/default/files/Voorhof%20Achtergronddocument.pdf>

denkbaar, met een andere mobiliteitsstrategie. Een mobiliteitsstrategie die versterken van het stedelijk groen niet in de weg staat.

Financiering

Verwijderen van infrastructuur kost geld. Asphalt afvoeren kan prijzig zijn, zeker als het onverhoopt vervuild asphalt betreft. Er zijn meerdere manieren om dit te financieren. Bijvoorbeeld door het uitsparen van kosten voor vervanging, aanpassing of ander onderhoud. Ook uitsparen van kosten voor ecoducten of andere fauna-passages kan een bron van financiering zijn.

Een andere manier om dit te bekostigen is door hier en daar op het voormalige tracé enkele kavels voor tiny-houses uit te geven. Kleine woningen in het groen kunnen door hun aanwezigheid de beleving van de groenomgeving versterken met hun idyllische ligging en sprookjesachtig voorkomen. Ook al kan niet iedereen zo wonen, dan is dat geen reden om dat enkelen te ontzeggen. Ook de mensen die er graag zouden wonen, zullen genieten van de aanblik en het de bewoners gunnen.



Als het afsluiten van een weg door groen niet haalbaar is kan geluid en verkeer ook worden verminderd door

1. fietsstraten/auto te gast,
2. 30km-wegen
3. woonerf
4. aarde wallen langs infrastructuur plaatsen.