

Stads- en dorpsstraten: Leefstraten als onderdeel van verblijfsgebied

1. Tendens: Opkomst van de stads- en dorpsstraat

Mobiliteit is een groot goed. Het maakt dat we ons kunnen verplaatsen en daarmee stellen we onszelf in staat om ons leven te leiden zoals we dat graag willen. In Nederland is de mobiliteit van ons allemaal. Iedereen schijnt er verstand van te hebben. De belangen zijn zeer uiteenlopend maar we sluiten niemand uit.

In Nederland is vanaf de jaren 90 van de vorige eeuw de veelheid aan wegen en straten uitgewerkt in een wegencategorisering, ons allemaal bekend als Duurzaam Veilig. Duurzaam Veilig is een ontwerpprincipe waarin drie wegencategorieën beschreven zijn: erftoegangswegen, gebiedsontsluitingswegen en stroomwegen. Aan de categorieën zijn ontwerpprincipes gekoppeld voor de kruisingen en wegvakken.

Het is een krachtig ontwerpprincipe dat verweven is met het verkeersbeleid. Het wordt breed gedragen en is goed onderbouwd.

Tijdens onze jaren dat we werkzaam zijn in het ontwerpen van de openbare ruimte merken we dat niet alle straten en wegen goed in te richten zijn met behulp van het Duurzaam Veilig principe. En dat is logisch. Niet alle straten en wegen zijn gelijk, zodat de inpassing ervan in een 'strak' ontwerpprincipe soms knelt.

Wij zien in toenemende mate de opkomst van de Stadsstraat en Dorpsstraat. Een straat die zich kenmerkt met meer verkeer dan gemiddeld in een verblijfsgebied en dan toch een (be)leefstraat is. Een straat waar de woonfunctie dominant is en waar juist een grote rol weggelegd is voor fietsers en voetgangers.

2. (Be)leefstraat verdient om uitgewerkt te worden

Wij zijn niet de enigen die dat gemerkt hebben. Het inrichtingsvraagstuk van straten en wegen die zich moeilijk laten indelen speelt al vanaf de jaren 70 van de vorige eeuw, toen er meer aandacht kwam voor meer verkeersveiligheid. Bij de ontwikkeling van Duurzaam Veilig werd het opeens een belangrijk aandachtspunt. Immers, wat heb je aan een ontwerpprincipe met een heldere indeling als daar niet alle straten en wegen een goede plek kunnen krijgen. We noemden ze dan maar 'grijze wegen'. Dan hadden deze lastpakken in ieder geval een stempel.

Sinds 2019 is de discussie over de grijze wegen in een stroomversnelling geraakt door de 'greenpaper over witte wegen' van Adriaan Walraad). Bureau Goudappel haakte snel aan met 'het nieuwe 30'. Dit is snel opgepakt door CROW, waar Mobycon de introductie van de GOW30 heeft uitgewerkt.

Wat ons betreft gaat de GOW30 niet ver genoeg. Het geeft een verkeerd beeld van drukke straten die specifiek onderdeel zijn van het verblijfsgebied en dus een woonstraat zijn, of zouden moeten zijn. De indeling van deze categorie bij de 'verkeerswegen' is onvoldoende. Wij vinden dat we specifiek naar de verschillende typen verblijfsstraten moeten kijken. De recente verkenning van CROW-KpVV naar het woonerf 2.0 duidt ook in die richting.

Waarom is nu de tijd rijp voor deze nieuwe ontwikkelingen?

De wereld draait niet alleen om verkeer. Er is meer in de deze wereld waar aandacht voor moet zijn. We hoeven alleen maar de woorden klimaat, gezondheid, stikstof en fijnstof te noemen, en u weet dat het zo is. Hierdoor is er een ander afwegingskader ontstaan dan een paar jaar geleden. Verder nemen ook de voetganger en fietser een prominentere rol in de beslissingsmatrix. De klassieke problemen tussen fietsers en voetgangers – veel te gemakkelijk 'langzaam verkeer' genoemd – aan de ene kant en de auto aan de andere zijn aangevuld met 'nieuwe' problemen tussen voetgangers en fietsers. Hoewel we al tijden roepen dat de voetganger meer ruimte van een hogere kwaliteit moet krijgen, zien we verbeteringen. Onze vraag is wel of dat wel breed wordt opgepakt.

Al met al, het domein van de auto wordt kleiner en gaan we steeds meer kennismaken van de mogelijke nadelige gevolgen voor de auto ten gunste voor iedereen. Naar niet alleen de automobilist heeft een inkrimpend gebied te verwachten. We zien dat de drang naar meer groen ook de speelruimte voor kinderen in de straat minder wordt. Ook hier moeten we naar kijken als we het hebben over leefbare straten.

3. Onze insteek voor drukke leefbare straten

Zoals eerder vermeld zijn er straten en wegen die niet goed in deze categorieën passen. Het drukke straten die in woongebieden liggen, eigenlijk zou het wel minder mogen met al dat verkeer, terwijl dat niet altijd lukt. Toch mag het dan geen automatisme zijn dat de straten als wegen worden benoemd met 50 km/uur als snelheidsregime. Wij vinden dat onjuist omdat een woonstraat al een probleem heeft en met een snelheidsregime van 50 km/uur dubbel wordt gestraft.

Daar hebben we toch de GOW30 voor, hoor ik jullie (bijna) vragen. Ja en nee. "Ja" als het gaat om wegen en straten die in mindere mate in woongebieden liggen of als 50-corridor moeten worden omgebouwd. "Nee" als het gaat om drukke straten in verblijfsgebieden waar een gebruikelijke inrichtingsvrijheid van een woonstraat beschikbaar moet zijn. Vrijheid om maatwerk te kunnen leveren en niet vast te zitten in een keurslijf van allerlei voorgeprogrammeerde inrichtingsprincipes. Dus de vrijheid om vrijliggende fietspaden te mogen vervangen als een gemengd verkeersbeeld tot een beter verblijfsgebied leidt, waar kruisingen gelijkwaardig mogen zijn en waar ook veel minder de nadruk ligt op verkeer.

En heel belangrijk, dat eisen en wensen van bewoners als uitgangspunt kunnen worden genomen. En als dat zo wordt ingestoken, weten wij daar als deskundigen dan wel raad mee?

Mooi allemaal. Mooi verhaal, of juist niet. Wat doen we hier?

Reinier en ik zijn voor elkaar 2 vreemde eenden. Wij komen uit een ander werkveld, denken anders en hebben een andere werkwijze. En toch werken we veel samen. Niet alleen aan opdrachten. We weten elkaar te vinden als we twifelen, als we zeker zijn of het leuk vinden elkaar te spreken over de openbare ruimte.

Wij vinden dat je de inrichting van de openbare ruimte niet mag overlaten aan één werkdiscipline. Niet aan verkeerskundigen, niet aan landschapsarchitecten. Samenwerken, samen discussiëren en samen afwegingen maken, hoe klein de projecten ook zijn, is erg belangrijk. Hierbij stel ik als verkeerskundige (ik chargeer mijn functie een beetje) vragen op het gebied van landschapsinrichting en Reinier stelt vooral vragen op het gebied van verkeer. Heel lastig soms om antwoord te geven, maar het moet. We willen iedereen meegeven dat het integraal werken een absolute must is. Meer dan we een aantal jaren voor ogen hadden. En dan zijn er nog veel meer vakdisciplines die een plekje hebben in de complexe opgaven in de openbare ruimte.

Voorbeeldprojecten

Complexe projecten, projecten met een randje vinden we leuk om aan te werken. Reinier heeft meerdere ontwerpogaven gehad waarbij er sprake was van een drukke verkeersroute (Chaam). Léon is al hele lange tijd in de weer met het downgraden van (drukke) verkeersroutes (Culemborg, Tiel).

Wij zijn samengebracht in 2018. Dit is vooruitlopend op de discussies over grijze en witte wegen en de totstandkoming van GOW30. In Heeswijk-Dinther, gemeente Bernheze, zijn we op basis van die expertise aan de slag gegaan. Léon verteld daar graag over in het eerste voorbeeld.

Reinier is hoofdontwerper van de herinrichting van de Cityring in Tilburg. Hij gaat jullie hierover meenemen in het tweede voorbeeld.



Afbeelding: Eerste resultaat herinrichting Heeswijk-Dinther

4. Stads- en dorpsstraten, ons voorstel

In ons denken hebben we in stedelijk gebied en dorpen te maken met woongebieden. Daartussen liggen straten corridors wegen die het gebied scheiden en verbinden. In de publicatie 'Stedenbouw en Verkeer, samen een kunde apart' worden er twee begrippen onderscheiden en beschreven. Dit zijn verkeerscapaciteit en wooncapaciteit.

Als een straat erg druk is, zeg maar rond de 8.000 mvt/etmaal, is het geen rustige woonstraat te noemen. Toch als de wooncapaciteit aanwezig is, willen de bewoners en gebruikers de straat en het omliggende gebied optimaal gebruiken. Het zou dan normaal moeten zijn dat alle functies die bij een woongebied horen tot uiting kunnen komen. Hoe we dat doen is een nieuw leerproces van analyseren, overleggen en ontwerpen.

Kijken we naar het theoretisch kader, is een drukke straat een verkeersroute en krijgt de stempel GOW30. De voorrang doet het goed bij het OV en de fiets. Hier is wel sprake van een zogenaamde 'haaststraat'.

Tot zover niets aan de hand. Behalve dat aan de GOW30 eisen worden voorgedrukt dat het een voorrangsroute moet zijn. Dat vinden we heel apart. Om twee redenen.

1. Een verblijfsgebied moet juist minder voorspelbaar zijn dan een verkeersgebied. Bij voorspelbare inrichting is de rijsnelheid hoger, wat juist niet de bedoeling is.
2. Gelijkwaardige kruispunten zijn juist een manier om de rijsnelheid van auto's en wellicht ook fietsers te beïnvloeden. Als je tenminste niet wil vervallen in een schijn oplossing of het toepassen van drempels en andere verkeersmaatregelen.
3. Bewoners worden dubbel gestraft. Het is al druk en dan wordt de hoofdfunctie, de wooncapaciteit, niet erkend. Dubbel gestraft.

Meer aandacht voor de wat 'minder-haaststraat', of wel de 'ruststraat'.

Niets ten nadele van de huidige GOW30 en het denkkader dat deze nieuwe type tot stand heeft gebracht. Naast een '30-weg' in de categorie verkeer, hoort er ook eentje te zijn in de categorie verblijven. En dan niet zo onduidelijk als ETWI en E TWII.

Wij vinden dat het tijd is dat ook in een verblijfsgebied onderscheid gemaakt wordt in verschillende heldere types.

Uitgangspunt om het verblijfsgebied specifieker in te delen komt voort uit de wens om grotere woongebieden te creëren. In de grotere zones zijn nu eenmaal straten die verkeer op basis van ligging aantrekken. Er zijn ook straatjes waar er volstrekt geen sprake is van enig verkeer. Daarnaast zijn er veel straten die we gewoon woonstraten noemen.

Wij komen tot drie type straten in het verblijfsgebied:

1. De verzamelaar;
2. De spreider;
3. De erven.

De erven zijn de oude woonerven, de spreiders zijn de 'gewone gelijkwaardig geschakelde' woonstraten. De verzamelaar is de drukke(re) route in het verblijfsgebied die door een strategische ligging in het verblijfsgebied meer verkeer aantrekt en verwerkt.

Er moet een nieuwe kunde ontwikkeld worden. Niet voor de woonerven en reguliere woonstraten. Wel voor de 'verzamelaar' waar verkeerscapaciteit en wooncapaciteit elkaar ontmoeten

Onze projecten laten zien dat het mogelijk is grotere inclusieve woongebieden te maken. Wij hebben al onze expertise ingezet. De kunde moet verder worden ontwikkeld en onderzocht. Wie doet mee?