

## Stappend door de stad

Enkele voorbeschuwingen naar aanleiding van het ANWB-concept Verkeer in de stad

Van:

- Boudewijn Bach
- Eddie Kips
- Hans Speetjens
- Job Haug
- Marjolein de Lange
- Jan Veugelers
- Steven Schepel
- Rob Methorst (2\*)

+++++

Ir. ing. **Boudewijn Bach**; Stedenbouwkundige SHO.

Nu kwetsbaar verkeer in stedelijke ruimte verder in de knel komt en meer 'lopen & spelen obesitas het best bestrijdt', is het tijd om het beste uit oude plannen voor (Woon)erven en 'Monderman's' Shared Space' naar vandaag te vertalen. Daarbij moeten de gebruikskwaliteit van het publiek domein, de mogelijkheid tot spel en intermenselijk ontmoeten vanuit de verplaatsings-kenmerken van kwetsbare ruimte-gebruikers gidsend worden. Maar, hierbij mag de complexiteit van de regelgeving niet vergroten, geen chaos van (verkeerd)borden ontstaan en moet, en moet de barrière werking afnemen (ten minste rond scholen en de bestemming-/herkomst-punten van ouderen.

Dit behoeft niet te wachten op de zelfsturende auto. Het is eerder de kwaliteitssprong die de introductie daarvan versnelt.

+++++

**Eddie Kips**

Voor voetgangers en fietsers in de stad levert 30 km/u allerlei problemen. Het is prijzenswaardig dat de ANWB hiervoor een verfijnde categorisering biedt met gebieden waar de voetganger centraal staat (max 10 km/u) en straten waar de fietser maatgevend is voor de snelheid (max 20 km/u).

Die opzet is verwant met voorstellen van de Duitse voetgangersvereniging (Arndt Schwab). Het is nog onduidelijk hoe de ANWB de relatie ziet met het huidige gebruik van de ruimte in woongebieden. Deze verblijfsgebieden zijn grotendeels (75%) 30 km/u met daarnaast (woon)erven (15%) en voetgangersgebieden (10%). In deze laatste twee staat de mens centraal (loopt midden op straat / is geen sluitpost) en is beperkt verkeer te gast met een maximum snelheid van 15 km/u (stapvoets).

Ook over het trottoir is het rapport helaas onduidelijk en dat geldt ook voor spelende kinderen op straat.

+++++

**Hans Speetjens**, Rijswijk (Leeuwendaal)

Mens en Straat: Goed dat de ANWB samen met andere experts en belangengroepen met dit plan komen. Is het haalbaar en wat moet er veranderen?

Discipline: Opvoeden en het aanbrengen van de juiste mentaliteit om je bewust te houden aan de max. snelheid.

Hoe langzaam kun je rijden? Langzaam (auto-)rijden is technisch best moeilijk. Voor een fiets is 10 km langzaam: evenwicht, E-fiets snor- en bromfietsen rijden niet graag langzaam.

Conclusie: langzaam rijden moet je leren.

Parkeren in de woonerven aandacht vanwege de veiligheid. Bereikbaarheid brandweer. Zie Steven Schepel in najaar 2015.

Mijn voorkeur: 3 categorieën houden, maar verkeersbord woonerf voorzien van snelheidsaanduiding Conclusie: langzaam rijden moet je leren. En handhaven!

+++++

### **Job Haug, Beleidsmedewerker Mobiliteit, Toegankelijkheid en Huisvesting**

Dat lopen als volwaardige vervoerwijze erkend moet worden spreekt voor zich.

Daar horen allerlei maatregelen bij die de veiligheid waarborgen.

Toch zijn niet alle gebruikers van voetpaden bezig met vervoer.

Kinderen spelen, ouderen keuvelen, een dementerende weet niet wat hij doet maar kan wel als tijdverdrijf naar buiten gaan, sommige mensen zitten op een bankje andere staan te praten en kijken wat rond.

Op veel uitritconstructies die de laatste jaren zijn aangelegd is dit allemaal niet mogelijk, terwijl er juridisch sprake is van voetpaden.

Verkeersdeskundigen gaan soms wel erg soepel om met voorzieningen die oorspronkelijk voor voetgangers waren ingericht.

Kortom gemeenten zijn vooral vanuit een financieel motief gespist op verkeersafwikkeling. Dat mensen die minder snel zijn, minder snel kunnen denken, situaties niet kunnen overzien ook op een veilige wijze van de woonomgeving gebruik moeten kunnen maken wordt veel te vaak vergeten.

Hier in Utrecht gaat het om een goede doorstroming.

Verkeerslichten worden overal verwijderd.

Waar kinderen tot voor kort nog zelfstandig over konden steken is nu een continue stroom verkeer.

In plaats van vooruit, lijken we steeds meer achteruit te lopen.....

+++++

### **Marjolein de Lange**

Sinds de jaren 70 (80) zijn er duidelijke keuzes gemaakt in het verkeersbeleid in Nederlandse steden waardoor veel stedelijke autokm's zijn vervangen door fietskm's. Dat heeft enorm bijgedragen aan levendige en steeds drukker wordende steden. Buitenlandse steden zijn er jaloers op.

Tegelijkertijd loopt dit succes nu (op bepaalde plekken en momenten) tegen grenzen op. Dat vraagt om verdergaande ambities en (nog) scherpere keuzes: Vóór meer ruimte voor lopen en fietsen en dat betekent ook kiezen voor minder ruimte voor autoverkeer en andere gemotoriseerd individueel vervoer.

Hoe we dat soort keuzen kunnen gaan maken is een spannende uitdaging die in ieder geval goede samenwerking vereist.

+++++

## **Jan Veugelers** (stedenbouwkundige)

Goed initiatief om meer aandacht te vragen voor “slow traffic” en de ruimtelijke vertaling daarvan. Wel veel nadruk op de fiets en fietsachtigen; minder op lopen en in het bijzonder het verblijven. “Verblijven” in de ruimte vraagt om specifiek, andere ruimtelijke kwaliteiten dan het “verplaatsen”. Goed om hier in de uitwerking meer aandacht aan te geven zo ook het opstellen van een wensstructuur voor het lopen. Misschien ook goed om inspirerende (buitenlandse) voorbeelden op te nemen bij de praktische uitwerking van de pilotsituaties. Een goed voorbeeld doet volgen !

+++++

## **Steven Schepel**

### DE DUIVEL zit in DE DETAILS

reactie van Steven Schepel op ANWB rapport ‘Verkeer in de stad’

Het uitgangspunt dat de straatgebruikers (niet alleen de ‘bestuurders’ volgens de huidige verkeersregels, maar ook alle soorten loslopers) hun straatgedrag moeten (kunnen) afleiden uit de straatinrichting is prima. En dat geldt natuurlijk ook voor de kruispunten /overgangen van de ene straatcategorie naar de andere.

Vraag is echter of het mogelijk is om voor 4 straatcategorieën binnen de bebouwde kom – voor het gemak aangeduid met max. 10, max. 20, max. 30, resp. max. 50 km/uur plus de aparte trottoirs/voetpaden, fietspaden, vrije ov-banen – en de vele daaruit voortkomende typen aansluitingen unieke en onderscheidende kenmerken te vinden waardoor de verschillende straatgebruikers onmiddellijk weten welk straatgedrag er, over en weer, verwacht mag worden.

Bovendien zal iedere categorie onvermijdelijk verschillende straattypen omvatten. Kijk naar de discussies over winkelstraten. Vaak zal er in beginsel overeenstemming bereikt kunnen worden dat de omstandigheden voor de voetganger leidend moeten zijn. Maar dan begint de discussie pas. Maatwerk blijft steeds opnieuw noodzakelijk om een redelijk draagvlak te bereiken:

- Wel/niet fietsen en waar fietsparkeren;
- Wel/niet medegebruik door auto’s (welke groepen en welke uren);
- Wel/niet autoparkeren (waar, op welke uren en hoe lang);
- .....

Ook voor woonstraten waar de omstandigheden voor buurtbewoners, voetgangers, fietsers en spelende kinderen leidend horen te zijn is maatwerk noodzakelijk. Enerzijds omdat juist daar uniformiteit ongewenst is. Variatie is in sterke mate bepalend voor het besef dat de wijkbewoners hier het belangrijkste zijn. Maar anderzijds ook om te voorkomen dat wild-west parkeren van auto’s en fietsen de doorgang belemmert en geen ruimte meer overlaat voor kinderspel en bewonerswensen:

- Wie, waar, hoe lang parkeren
- Wel/niet eenrichtingverkeer;
- Mogelijkheden voor het toevoegen van privé elementen
- .....

De indeling van voertuigen in families is interessant wanneer dat leidt tot eenvoudiger verkeersregels en betere bescherming van de straatgebruikers. Maar ook wat dit betreft zit de duivel in de details.

Is er bijvoorbeeld draagvlak om voor alle lichte, gemotoriseerde voertuigen – e-bike, snelle e-bike, snorfiets, bromfiets, motorfiets, brommobiel, apewagentje, brombakfiets, invalidenwagentje – hetzelfde regime (rijbewijs, plaats op de weg, leeftijd, helmplicht, parkeren, ..... ) in te voeren?

Het ANWB rapport is een mooi raamwerk voor een discussie over de details. Laten we proberen om de details stuk voor stuk te toetsen op duidelijkheid, effectiviteit en eenvoud.

+++++

### **Rob Methorst, Samenvatting 24 maart**

- Het positieve van de visie ‘Verkeer in de stad’ is dat de voetganger (in aanzet) weer echt een plek wordt toegekend in de openbare ruimte en verkeer en vervoer, EN dat verblijven in de openbare ruimte niet helemaal los wordt gezien van verplaatsen
- ‘Verkeer in de stad’ is, anders dan ‘Shared Space’ niet gebaseerd op ongefundeerde sociale theorieën, maar slaat wel door naar afwezigheid van een menselijke kant. In de visie worden Ruimte en Verkeer als dingen beschouwd, niet als functies. M.i. gaat het om een ruimtelijk systeem en daarbij gaat het om Gebruikswaarde, Belevingswaarde (waardering) en Toekomstwaarde. Ofwel: het voorzien in behoeften. Daarbij kan aansluiten bij Van Hagen zinvol zijn: onderscheid naar Basiswaarden (moeten voorzien worden), Dissatisfiers (ontevredenheid bestrijden), Satisfiers (tevredenheid, wervende kracht).
- Voetgangers zijn fundamenteel afwijkend van andere vervoerswijzen: geen voertuig, verplaatsen EN verblijven, ketenmobiliteit dominant. De term ‘voertuigsoorten’ is daarom ongelukkig gekozen.

+++++

### **Rob Methorst,**

opmerkingen bij “Verkeer in de stad” van Immers et al., 2015 (17 december 2015)

Mijn algemene conclusie is dat het een interessante gedachtenoefening is, die nog niet helemaal klaar is. Het is buitengewoon positief dat de ANWB deze stap heeft durven nemen, en daarvoor verdienen ze complimenten. Voor lopen en verblijven biedt het in principe verbeterde perspectieven, maar er valt nog wel heel wat te bespreken...

- Algemeen:
  - Het idee om te denken in vervoerswijze-families en ruimtelijke domeinen lijkt niet verkeerd maar rammelt nog wel in de uitwerking
  - Het is een groot plus dat ‘lopen’ gezien en bestempeld wordt als een volwaardige verplaatsingsvorm. Met de gebruikte terminologie wordt daar helaas weer wat afbreuk aan gedaan
  - Het voorstellen van een nieuwe ontwerpaanpak heeft nogal wat voeten in de aarde. Het nut en de noodzaak van de nieuwe aanpak staat niet als een paal boven water. Wat is de meerwaarde van het scheppen van extra categorieën voorzieningen. Zijn voetpad, fietspad en rijweg niet voldoende? Wegen de te verwachte inspanningen en investeringen op tegen de kosten en nadelen? Kan zo’n ingrijpende operatie wel worden opgezet nu we nauwelijks een andere ingrijpende operatie (categorisering voor Duurzaam Veilig) achter de rug hebben? Het lijkt me dat alleen inhoudelijke redenen niet voldoende is om te verwachten dat de aanpak algemeen kan en zal worden

overgenomen, zonder te kijken naar de 'buitenwereld' (omliggende landen, Europa, verdragen, niet-verkeersactiviteiten) en relevante bestuurlijke en maatschappelijke processen. Het verhaal is impliciet gebaseerd op de aanname dat we in Nederland zelfstandig gedragsregels voor verkeer en het ontwerp kunnen uitvaardigen. Dit is staat op gespannen voet met 'vrij verkeer tussen landen'.

- De indruk bestaat dat niet de mens maar dingen (stedelijke inrichting, verkeersmiddelen) centraal staan. De mens komt er bekaaid af: er wordt nauwelijks gerefereerd aan behoeften, vaardigheden en gelegenheid, en de grote verschillen daarin per subgroep en/of individuele mensen.
- Hoe worden de vereisten m.b.t. voorzieningen bepaald en wie is daarvoor de 'normmens'? Met name bij loop-voorzieningen is dit een cruciaal aspect, omdat daar de heterogeniteit van gebruikers het grootst is. De mens-kant verdient meer aandacht dan die is gegeven in het rapport.
- De ontwerpvisie betreft alleen de stedelijke omgeving. Het is de vraag of je die wel helemaal los kan zien van het buitengebied, omdat er daarmee natuurlijk ook uitwisseling is, zoals landbouwtractoren, bijzondere voertuigen etc. Hoe werkt de visie door op gedragsregels voor verkeer buiten de bebouwde kom?
- De gebruikte termen en definities zijn niet alle consistent en kunnen verwarring opwekken:
  - Voertuigfamilies: familie A 'lopen' bestaat grotendeels uit niet niet-voertuig gebruikers. Als lopen als volwaardige modaliteit gezien wordt, doet het 'traditionele' woordgebruik hier afbreuk aan.
  - Ruimte en verkeer: beide zijn 'dingen', maar het gaat om de functie die ze hebben. Bij 'verkeer' is dat verkeersfunctie (waar het verplaatsen plaats vindt; het ambulante deel van het ruimtelijk systeem) en die kan je 'verkeer' noemen, maar bij ruimte gaat het om de ruimtelijke functie, in het bijzonder het kenmerkende 'verblijven' als oorsprong en als doelbestemming (waar van alles plaats vindt en verplaatsen maar één van de vele functies is; het stationaire of residentiële deel van het ruimtelijk systeem). Het zou logischer zijn om het woord 'ruimte' overal te vervangen door 'verblijven' (vgl. schema blz. 29).
  - Ontmoeten wordt als 'laagste snelheidscategorie' bestempeld, met een (in relatie tot verblijven hoog) maximum van 10 km/h. Ook dit is verwarrend, want het betreft hier ook mensen die niet willen ontmoeten, maar er 'gewoon' iets doen. Voorstel: gebruik in plaats daarvan het neutralere (en ingeburgerde) 'verblijven'.
  - Voetgangers wijken in een aantal aspecten af van andere verkeersdeelnemers: ze gebruiken in principe geen voertuig, de groep is buitengewoon heterogeen (verschillende vaardigheden, behoeften, gelegenheid, hoeven niet 'gediplomeerd' verkeersdeelnemers te zijn), en functioneel betreft het drie (of vier) soorten activiteiten, namelijk: lopen van A naar B (als hoofdverplaatsing), lopen naar en van andere modaliteiten (als onderdeel van een ketenverplaatsing) en verblijven (alles wat niet als doel heeft om ergens heen te gaan: shoppen, hond uitlaten, spelen, iets verkopen, genieten van de zon, iets bekijken als toerist etc.). Het valt op dat aan zowel ketenmobiliteit als verblijven erg weinig aandacht besteed is; ten opzichte van de aandacht voor fietsen, komt lopen er nog bekaaid af.
  - Mobiliteit: (blz. 15) het aantal reizigerskilometers is toegenomen, maar het aantal verplaatsingen is helemaal niet toegenomen. Waar gaat het bij mobiliteit om: zo veel mogelijk kilometers afleggen, of om ergens te (kunnen) komen?
- Bij de inleiding wordt o.a. de vraag gesteld: op welke wijze kan de verdeling van de beschikbare verkeersruimte over de uiteenlopende vervoermiddelen worden onderbouwd.

Ik stel voor om 'verkeersruimte' te vervangen door 'verblijfs- en verkeersruimte' en 'vervoermiddelen' door 'vervoerswijzen'.

- Consultatie van experts en stakeholders: het komt me voor dat 'lopen en verblijven' erg mager vertegenwoordigd is.
- De passages over de wensstructuur zijn nog wat onvolwassen en vragen om een kritischer beschouwing. Wat betreft de ruimtelijke structuur is het schema gemakkelijk aanvechtbaar. Wellicht is het beter om terug te vallen op de oorspronkelijke ideeën over ruimtelijke kwaliteit van de RARO: gebruikswaarde, belevingswaarde en toekomstwaarde. Wat betreft de verkeerskundige wensstructuur worden feedback-loops gemist. Verder lijkt het me dat er 'harde' en 'zachte' wensen zijn te onderscheiden, vergelijkbaar met Van Hagen's behoeftenpiramide: basiswaarden, dissatisfiers en satisfiers.