

Iedereen veilig over straat.

Iedereen veilig over straat.

'Iedereen veilig over straat' is de missie van Veilig Verkeer Nederland. Duurzaam Veilig heeft hiervoor een goede basis gelegd. Met de uitgangspunten van Childstreet is een realistisch toekomstperspectief ontwikkeld, uitgaande van de verkeersveiligheid van de kwetsbaren op straat, zoals kinderen en de wandelende en fietsende senioren. Hierbinnen is ook plaats voor (woon)erven en andere vormen van shared space, het samen gebruiken van de openbare ruimte.

Janneke Zomervrucht, Geert Hendriks en Steven Schepel (Veilig Verkeer Nederland)

1. Veilige straten voor iedereen

"Iedereen veilig over straat", dat is de missie van VVN bij de aanpak van verkeersonveiligheid. Een noodzakelijk streven, want is de straat wel uitnodigend en veilig genoeg voor iedereen om te lopen en te fietsen?

- Kunnen kinderen voor de deur zorgeloos spelen op de stoep?
- Kunnen kinderen veilig op de fiets naar school en naar het zwembad?
- Kan opa samen met kleindochter op haar driewieler een leuk blokje om?
- Kan oma met de rollator of scootmobiel naar de winkel?

Voor de aanpak van verkeersveiligheid werkt men gebruikelijk met de 3E benadering van Duurzaam Veilig. Daarbij is Engineering het fundament: de inrichting van straten en wegen. Aanvullend, maar niet minder noodzakelijk, zijn andere vormen van gedragsbeïnvloeding, namelijk Education en Enforcement. Wij beperken ons in deze beschouwing tot de inrichting van de openbare ruimte binnen de bebouwde kom.



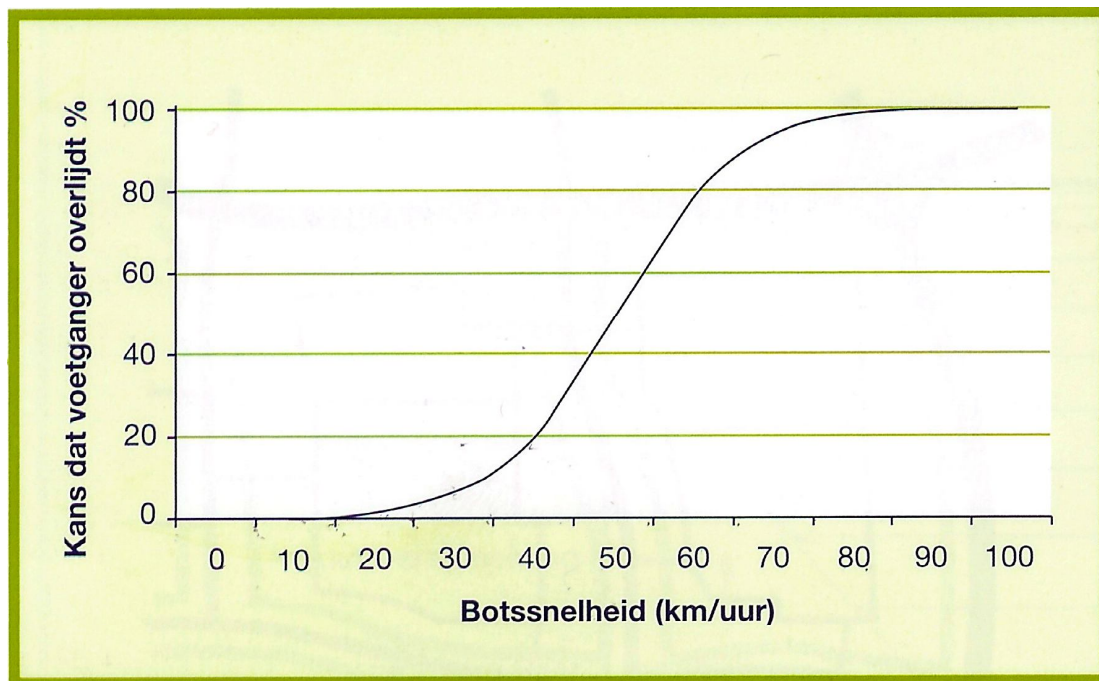
2. Wanneer scheiden, wanneer mengen?

Scheiden is een belangrijk uitgangspunt van Duurzaam Veilig, als en voor zover de straatgebruikers incompatible (onverenigbaar) zijn in aspecten als massa en bescherming, snelheid en gedrag. De verschillen op deze aspecten in stedelijk verkeer zijn groot, zelfs in

verblijfsgebieden. Een snelheid van 30km/u is voor de gemiddelde fietser nauwelijks haalbaar, daarentegen is dezelfde snelheid voor een automobilist in zijn kooi met gordels een uitermate veilige snelheid en lijkt heel langzaam.

Botsingsonderzoek van Ashton & Mackay

Volgens botsingsonderzoek zijn de risico's bij 30 km/u voor kwetsbaren weliswaar veel kleiner dan bij 50 km/u, maar nog steeds substantieel (5 a 10%). Streef je naar meer veiligheid, dan moet de snelheid verder omlaag; ook al beseffen we, dat absolute veiligheid niet bestaat.



Afbeelding 1.4. Kans dat voetganger overlijdt in botsing met auto als functie van de botssnelheid (naar Ashton & Mackay, 1979).

Dat betekent dat bij verblijfsgebieden in het kader van verkeersveiligheid bijzonder terughoudend dient te worden omgesprongen met de voorwaarden waaronder autoverkeer kan worden toegelaten (effectieve beperking in aantal, omvang, snelheid en parkeren; in sommige gevallen autovrij). Aan de andere kant moeten we oppassen dat we daarmee het streven naar grote, aaneengesloten verblijfsgebieden niet ondergraven. Wat schieten we er mee op als we een straat buiten het verblijfsgebied laten, wanneer de omstandigheden voor voetgangers en fietsers daardoor alleen maar slechter worden (minder ruimte, minder bewegingsvrijheid, hogere snelheden)?

Voetgangers en fietsers daarentegen zijn nauwelijks gevaarlijk voor elkaar, maar zijn vooral slachtoffer van botsingen met autoverkeer. Lopen en fietsen is niet alleen gezond en milieuvriendelijk, maar ook onmisbaar om andere vormen van vervoer te bereiken. Daarnaast is het elkaar ontmoeten op straat van groot belang voor de sociale cohesie en de ontwikkeling van kinderen. Bovendien is er voor een belangrijk deel van de Nederlanders vaak geen andere vervoerwijze beschikbaar. Daarom moeten we er alles aan doen om lopen en fietsen veilig te maken.

Perspectief vanuit kwetsbare straatgebruikers.

Het Childstreet-concept, in de afgelopen jaren ontwikkeld op basis van de internationale conferentie Childstreet2005, beschouwt de openbare ruimte vanuit de zelfstandige mobiliteit van kinderen. Dit geeft een bruikbaar, richtinggevend perspectief vanuit alle kwetsbare straatgebruikers; een aanpak die begint met veilige ruimte voor kwetsbaren en bescherming bij het oversteken (de omgekeerde ontwerp aanpak). Dat betekent dat 50 km/u pas mogelijk kan zijn als er aparte, veilige ruimte is voor fietsers en voetgangers, en het betekent dat 30 km/u pas mogelijk is als er een trottoir is voor voetgangers.

In deze aanpak is tevens parkeerruimte op straat ondergeschikt aan veilige ruimte voor kwetsbaren.

Dit leidt tot onderstaande aanbevolen stramien van scheiden en mengen binnen de bebouwde kom, wanneer wel "shared space" en wanneer niet.

Max. snelheid (km/u)	Iedereen Veilig Over Straat door veilige ruimte voor kwetsbare straatgebruikers
max. 50 km/u	Autoverkeer tussen kruispunten gescheiden van lopen en fietsen. Aparte fietspaden en ruime trottoirs. Menging/uitwisseling op kruispunten (max. 30km/u) en goed beschermde oversteekpunten bij alle voet/fiets routes.
max. 30 km/u	Autoverkeer kan gemengd worden met gemiddelde, getrainde en oplettende fietsers, voor kinderen en ouderen is dit echter niet altijd ideaal. Aparte ruimte voor voetgangers en spelende kinderen. Parkeren onderbroken door veel en goede 'oren' (uitstulping van het trottoir) of gegroepeerd buiten de woonstraten
max. 15 km/u (autoluwe gebieden, zoals erf en andere vormen van shared space)	Menging is mogelijk bij een effectieve en aantrekkelijke inrichting, binnen de uitgangspunten: Stapvoetse snelheid, rijden en parkeren mag voetgangers en fietsers niet hinderen, of in gevaar brengen. Soms wordt alleen met vergunning autoverkeer en evt. parkeren toegelaten.

Specifieke vorm van shared space.

Momenteel trekt het idee 'shared space' veel aandacht. Daarbij wordt gekozen voor een ongebruikelijke inrichting met de bedoeling dat de straatgebruikers zich daardoor als vanzelfsprekend sociaal gaan gedragen en elkaar de ruimte geven. Kenmerkend is dat de verkeerssoorten niet fysiek gescheiden zijn (niet/nauwelijks trottoirbanden) en dat 'verkeerskundige' elementen als belijning en verkeersborden zoveel mogelijk vermeden worden. In het noorden van het land zijn enkele mooie voorbeelden van 'shared space' die door een aantrekkelijke en zorgvuldige vormgeving extra attentie van de straatgebruikers oproepen. Ook elders vinden we soortgelijke projecten, zoals het bijzonder geslaagde Place Centrale in Biel (Zwitserland), het resultaat van een ontwerpwedstrijd in 1997. Vergelijkbare situaties komen overigens vanouds voor in historische steden en dorpen, zoals de Muurhuizen in Amersfoort.

Shared space en het (woon)erf

Hoe verhoudt 'shared space' zich tot het (woon)erf? De verschijningsvorm wijkt af van de woonerven zoals we die kennen uit de jaren '70 en '80: meer 'kamerbreed tapijt', minder een verzameling van allerlei snelheidsremmende objecten. Maar de bedoelingen komen wel

grotendeels overeen. Zowel de ontwerpers van woonerven, als die van 'shared space' vinden dat de straat ruimte moet bieden aan allerlei soorten straatgebruik, dat daarom het autoverkeer minder dominant moet zijn en dat dat bereikt moet worden door een inrichting die een ander (meer sociaal) gedrag oproept.

Echter, het gaat uiteindelijk niet om de verschijningsvorm, maar om de vraag in hoeverre de achterliggende bedoelingen gerealiseerd worden. Kijken we teveel naar de verschijningsvorm dan worden we meegesleept met de geldende design-mode. Het zal dan niet lang meer duren voordat stedenbouwkundige ontwerpers weer iets nieuws gevonden hebben en ook 'shared space' lijkt te hebben afgedaan.

Onder de noemer '(woon)erf' en recent onder de noemer 'shared space' zijn helaas nogal wat ontwerpen gemaakt waarin oppervlakkig gezien wel de vormgeving is overgenomen, maar waarbij de achterliggende bedoelingen uit het oog verloren zijn. Voor de lokale politiek lijkt het ook wel heel aantrekkelijk om een fraai kamerbreed tapijt neer te leggen, zonder groepen weggebruikers ook maar iets in de weg te leggen, zeker als daarbij in het vooruitzicht gesteld wordt dat de weggebruikers zich meer sociaal zullen gedragen. Maar zo gemakkelijk is het niet. Hoe te voorkomen dat toch weer het recht van de sterkste gaat gelden? Misschien is een verrassende, totaal afwijkende, vormgeving soms voldoende om te zorgen dat de automobilist zich aanpast aan de beoogde situatie. Maar, zeker naarmate de weggebruiker meer gewend raakt aan (woon)erf en andere vormen van shared space, mogen we daar niet op blijven rekenen.

Juridische kanttekeningen.

Ook is het noodzakelijk om te kijken naar het juridisch regime. Hoe zit het bijvoorbeeld met de mogelijkheden om op te treden tegen parkeren op plekken waar dat niet gewenst is, of tegen automobilisten die, ondanks alles, veel te hard rijden? Kwesties die bij een hoge parkeerdruk en/of sluipverkeer essentieel zijn. En hoe zit het wanneer er ondanks alles toch aanrijdingen plaatsvinden? Dan moet er teruggevallen worden op de bestaande wetgeving als het gaat om het vaststellen van aansprakelijkheid en schuld. Want hoe je het ook wendt of keert, de bestaande wetgeving is ook in een shared-space gebied van kracht: voetgangers gebruiken het trottoir; als dat afwezig is gebruiken ze het fietspad of fiets/bromfietspad en als ook dat ontbreekt gebruiken ze de berm of de uiterste zijde van de rijbaan. Alleen in een erf of voetgangersgebied mogen voetgangers de hele ruimte gebruiken. In een shared-space gebied heeft de voetganger formeel geen extra bewegingsvrijheid.

Laten we lessen trekken uit gerealiseerde ontwerpen én voor (woon)erf én voor 'shared space', om in beeld te krijgen welke randvoorwaarden gelden om beider bedoelingen naderbij te brengen.

3. Diversiteit van straten, scheiden en mengen in de praktijk.

We hebben hierboven de grote inhomogeniteit tussen lokale straatgebruikers geconstateerd. De mix van al deze straatgebruikers, van voetganger tot (vracht)auto, vraagt om een zorgvuldig ontwerp van de straat.

Omdat de veiligheid voor de kwetsbare verkeersdeelnemers het meest essentieel is bij het inrichten van de straat, is het goed hiervoor van begin af aan ruimte te reserveren. We houden hierbij steeds in gedachten dat vrijwel iedereen, van jong tot oud, eventueel met een lichamelijke beperking, zelfstandig aan het verkeer deel moet kunnen nemen.

Hieronder beschrijven we de huidige praktijk van diverse soorten straten binnen de bebouwde kom, wat dit voor problemen voor kwetsbaren oplevert en wat de oplossing kan zijn.

50 km-wegen.

Alle 50 km-wegen moeten volgens DuurzaamVeilig-richtlijnen beschikken over een vrijliggend fietspad en een goed trottoir. Op 50 km-wegen zijn de snelheidsverschillen tussen auto's en fietsers zo groot, dat een vrijliggend fietspad onmisbaar is. En uiteraard moet er ook een ruim trottoir zijn, dat vrij is van geparkeerde auto's of andere obstakels.

In de praktijk zie je nog steeds veel 50 km-wegen zonder dergelijke voorzieningen. Soms wordt als reden gegeven dat daarvoor geen ruimte is. Dit is niet acceptabel. Dergelijke straten zijn immers (levens)gevaarlijk voor voetgangers en fietsers, zeker als deze nog niet veel verkeerservaring hebben. Voor de laatsten, extra kwetsbaren, is ook een fietsstrook niet voldoende.

We zien twee oplossingen:

- De ruimte voor fietspad en trottoir wordt gevonden door inkrimping van andere functies. Er komt bijvoorbeeld minder parkeerruimte, of er komt één- in plaats van tweerichtingsverkeer.
- Ofwel de straat wordt ingericht als 30 km-sstraat, zonder fietspad, maar met een trottoir.

Daarnaast dienen alle 50 km-wegen voorzien te zijn van goede oversteekvoorzieningen. Want oversteken is, zowel voor ouderen en mensen met een beperking, als voor kinderen een risicovolle onderneming. Het naar twee kanten uitkijken en daarbij inschatten hoe hard het aankomende verkeer rijdt is met name voor kinderen een complexe taak, terwijl voor ouderen en mensen met een beperking vooral de oversteektijd een probleem is. Daarom moet bij iedere kruisende voet/fiets route op zijn minst een vluchtheuvel voor voetgangers en fietsers worden aangebracht, wat de oversteektijd halveert en het inschatten veel eenvoudiger maakt.

30 km-straten.

Deze straten, meestal voorzien van trottoirs en zo af en toe een drempel, zijn momenteel al het meest voorkomend in de bebouwde kom.

De invoering van max. 30 km/u in woonwijken is op zich een geweldige vooruitgang. Toch zijn auto's die 30 km/uur rijden voor kinderen nog steeds risicovol (zie Ashton&Mackay). Daarom moet in elke straat met een 30 km-regiem een trottoir of een autovrije strook met een vrij beloopbare breedte van minimaal 1 meter (maar liever meer) aanwezig zijn, die ook echt beschikbaar is en dus niet vol staat met geparkeerde auto's of andere obstakels. Een fysieke afscheiding is gewenst. Op die manier is er altijd een zorgeloze ruimte voor voetgangers en spelende kinderen. Maar het oversteken van trottoir naar de overkant vraagt, tijdelijk, gedisciplineerd verkeersgedrag. Bij kinderen kun je hier niet altijd van op aan. Voor het mengen van fietsers en autoverkeer is 30 km/u de uiterste grens, hoewel ook die snelheid problematisch kan zijn voor kinderen en ouderen bij drukte en weinig ruimte.

Deze 30 km-straten komen momenteel het meest voor, maar zijn ook zeer divers, daarom een onderverdeling:

- 30 km-verkeersstraat: een straat met veel verkeer, de drukkere straten in verblijfsgebieden. Aparte fietsstroken kunnen aanwezig zijn en zeer gewenst om voor fietsers zichtbaar ruimte te reserveren.
- 30 km-fietsstraat: volgens CROW en Fietsberaad een straat binnen een verblijfsgebied die functioneert als belangrijke fietsverbinding en die door vormgeving en inrichting als zodanig herkenbaar is, maar waarop ook in beperkte mate autoverkeer voorkomt. Een belangrijk kenmerk van de fietsstraat is dat de positie van de auto ondergeschikt is aan die van de fiets.
- 30 km-woonstraat: een straat met weinig (gemotoriseerd) verkeer. Als het trottoir relatief krap is, valt hierbij te overwegen om de verblijfsfunctie nadrukkelijk centraal te stellen. Dat kan door anders te parkeren, of door een knip voor autoverkeer aan te brengen (geen rechtdoorgaand autoverkeer). Het ligt dan meer voor de hand om de straat om te vormen tot (woon)erf.

In dorpen en in sommige nieuwbouwwijken zie je nog al eens, dat 30 km-straten geen trottoir hebben. Soms is dat gedaan uit esthetische overwegingen (de stedenbouwer vond zo'n ongedeelde rijloper mooi) maar soms ook vanuit het oogpunt van ruimte- en

kostenbesparing. Zoals al eerder betoogd is dit vanuit het belang van kwetsbaren, waarvoor de straat ook uitnodigend moet zijn, geen goede ontwikkeling. Verlaging van de maximumsnelheid (naar stapvoets) en inrichting tot woonerf is in zulke gevallen de best denkbare oplossing.

(Woon)erven.

Het (woon)erf is ontwikkeld in de jaren '70, als een straat die over de volle breedte gebruikt wordt door voetgangers en spelende kinderen, terwijl het (auto)verkeer wel wordt toegelaten, maar alleen onder beperkende voorwaarden. (Woon)erven komen in bijna elke gemeente voor en landelijk is circa 15% van de verblijfsstraten (woon)erf. Tezelfdertijd is het concept ontwikkeld van grote, aaneengesloten, verblijfsgebieden met een beperkt aantal verkeersaders. Dat concept is in het kader van Duurzaam Veilig algemeen aanvaard, zodat afgesproken werd dat iedere wegbeheerder een plan maakt voor de categorisering van wegen. In dat kader is grote aandacht uitgegaan naar 30km-straten. Dat was zeker een grote vooruitgang ten opzichte van max. 50 km/u in de gehele bebouwde kom. Maar helaas bleef onderbelicht dat een goed ingericht (woon)erf veel beter tegemoetkomt aan de doelstellingen van het verblijfsgebied. Er was zelfs verwarring doordat de term (woon)erf werd gebruikt voor de nieuw te vormen 30 km-gebieden. Ook in de professionele wereld werd de indruk gewekt dat het (woon)erf opgegaan zou zijn in de groep 30 km-straten. Ten onrechte, want het (woon)erf, shared space bij uitstek, verwacht ander gedrag van de straatgebruikers. De erfruimte is in eerste instantie bedoeld voor voetgangers en spelende kinderen die kris kras de gehele ruimte kunnen gebruiken en dat ook mogen volgens de verkeersregels. De verschillende soorten straatgebruikers moeten natuurlijk wel rekening houden met elkaar. Dat betekent dat deze oplossing alleen toegepast kan worden bij lage intensiteiten. Het autoverkeer is te gast en moet de verblijvers niet in gevaar brengen. Hier hoort een stapvoetse snelheid bij. Deze snelheid is in 1999 door rechterlijke uitspraak vastgesteld op maximaal 15 km/u. Bij deze snelheid is de kans op ongelukken veel geringer (stopafstand 2,5 keer kleiner) evenals de kans op overlijden (5 keer kleiner) dan bij een 30-km situatie. De straatinrichting moet er wel voor zorgen, ook dat is een wettelijk voorschrift, dat het vanzelfsprekend is dat het autoverkeer zich ook werkelijk aan die max. snelheid houdt. Woonerven zijn ook een interessante optie door meervoudig ruimtegebruik, zowel stapvoets rijden, autoparkeerruimte en speelruimte. Bij traditioneel parkeren op 30 km-woonstraten wordt de rijruimte niet optimaal gebruikt. In deze zin kunnen erven inspirator zijn bij een nieuwe kwaliteitsslag van verblijfsgebieden. Hierbij kunnen ontwerpwedstrijden worden ingezet.

Autoluwe-gebieden.

De laatste jaren worden veel binnensteden met inzinkbare palen (pollers) autoluw gemaakt. Het verkeersregime kan verschillen. Soms is gekozen voor erf met bijbehorende verkeersregels, maar meestal kiest men voor voetgangersgebied met fietsers toegestaan. In het Delftse autoluwe gebied gelden sinds 2000 de volgende regels.



Bij de inzinkbare palen staan verkeersborden: 'voetgangersgebied' en 'fietsers toegestaan'. Hierbij is de fietser te gast en heeft de voetganger voorrang. Autoverkeer kan voor het brengen en halen van personen en het laden en lossen van goederen een ontheffing voor 30 minuten krijgen via intercom bij de toegangspoorten met pollers. Daarbij geldt dat slechts stapvoets mag worden gereden en dat niet geparkeerd mag worden. Deze oplossing wordt door het stadspanel bijzonder positief gewaardeerd en het autoluwe gebied zal waarschijnlijk worden vergroot.

4. Iedereen Veilig Over Straat, gewenst en haalbaar toekomstperspectief 2025

Bovenstaande beschrijving van straattypen kan ook in veranderperspectief worden geplaatst. Hoe zijn deze in de tijd ontstaan, en welke ontwikkeling is niet alleen gewenst, maar ook haalbaar in het perspectief van 'Iedereen Veilig Over Straat' en veilige ruimte voor iedereen.

Terugblik

We beginnen met een terugblik. In de periode 1930 tot 1950 was het vervoermiddel fiets goed voor 80% van de lokale verplaatsingen (exclusief voet). Onder invloed van de groei van het autogebruik na de oorlog werd in 1957 de 50-km limiet voor de bebouwde kom ingevoerd. Afgezien van een enkele autovrije straat was van categorisering geen sprake.

In de jaren '70 en '80 doet het (woon)erf als verblijfsgebied zijn intrede, vooral in stadsvernieuwingswijken en nieuwe woonwijken. Bovendien komen er meer autovrije straten, zoals winkelstraten en woonpaden. In de jaren '80 en '90 verschijnen 30 km-straten, vooral als eenvoudiger aanvullend alternatief voor het (woon)erf.

Tussen 1995 en nu is een grote verschuiving opgetreden. In het kader van 'Duurzaam Veilig' is afgesproken dat iedere wegbeheerder een plan maakt voor de wegcategory van alle straten binnen zijn gebied. Daarin moet, voor de lange termijn, een heldere keuze worden gemaakt: óf verblijfsgebied (30 km/uur, erf of autovrije straat), óf verkeersader (50 km/uur met goede voorzieningen voor fietsers en voetgangers). Veel 50 km-straten zijn in het kader van 'Duurzaam Veilig' aangewezen als 30km-sstraat. Een flink deel daarvan is inmiddels gerealiseerd. Sommige straten die eerst (woon)erf waren, zijn veranderd in 30km-straten. Daar staat tegenover dat (woon)erven en woonpaden weer worden toegepast in nieuwbouwwijken. Bovendien is in veel binnensteden het autoluwe gebied uitgebreid.

Huidige situatie

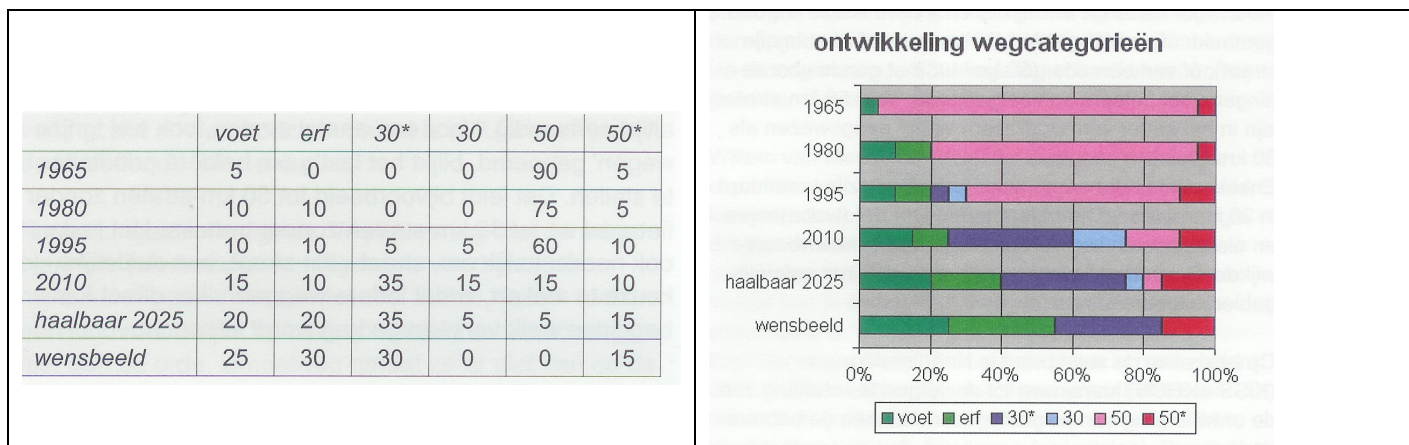
Op basis van onderzoek in Haaglanden komen we tot een schatting van de ontwikkeling van wegcategoryën binnen de bebouwde kom. Een consequente categorisering van wegen is niet altijd eenvoudig. Voor een aantal straten, ook wel 'grijze wegen' genoemd, blijkt het lastig om heldere prioriteiten te stellen. Bij dergelijke wegen zijn functie, vormgeving en gebruik niet met elkaar in overeenstemming. Dat leidt bijvoorbeeld tot 50 km-straten zonder fietspad en tot 30 km-straten zonder trottoirs. Het is dan ook noodzakelijk om, straat voor straat, een duidelijke keuze te maken, zodat iedere weggebruiker direct kan begrijpen welk verkeersgedrag wordt verwacht.

Wensbeeld

Een wensbeeld voor veilige ruimte voor iedereen vraagt om verdere verschuivingen:

- Het net van verkeersaders moet worden beperkt tot die wegen die nodig zijn om te voorkomen dat verblijfsgebieden 'overstroomd' raken door teveel en te snel rijdend autoverkeer. Alle overige wegen binnen de bebouwde kom behoren in het verblijfsgebied te worden opgenomen.
- 50 km-wegen worden voorzien van vrijliggende fietspaden en veilige oversteekvoorzieningen. Een goede 50 km-weg wordt verder aangeduid als 50*. Is die inrichting niet mogelijk, dan worden ze heringericht tot 30 km-sstraat.
- 30 km-straten worden voorzien van trottoirs of autovrije stroken (fysieke afscheiding gewenst). Een goede 30 km-sstraat wordt verder aangeduid als 30*. Is die inrichting niet mogelijk dan worden ze heringericht als (woon)erf of autovrije straat.
- Binnen verblijfsgebieden is een aaneengesloten netwerk van (woon)erven, autoluwe en autovrije straten en groenstroken. Dit is het domein van de niet-gemotoriseerde mens. Fietsers en soms auto's zijn te gast en moeten de voetganger (het spelende kind) niet in gevaar brengen. Ontwerpsnelheid stapvoets, een gemiddelde fietser, maximaal 15 km/u.

Ontwikkeling van wegcategoryën en dit wensbeeld is in de onderstaande tabel en grafiek weergegeven.



Nieuwe expertise.

Voor dit wensbeeld is vaak nieuwe expertise nodig. De verkeerskundige is erop getraind zoveel mogelijk uniformiteit in zijn ontwerpen te brengen zodat weggebruikers bij snelheden van 50 km/u snel kunnen reageren op onverwachte situaties. Binnen verblijfsgebieden, daarentegen, is een aantrekkelijke en gevarieerde vormgeving noodzakelijk om de weggebruiker er steeds weer op te wijzen dat overal opeens iets onverwachts kan gebeuren en dat hij onmiddellijk moet kunnen stoppen. Die omslag zal het niet eenvoudig zijn en voor het ontwerp van verblijfsgebieden is wellicht een expertise van verblijfskunde nodig, mensen die 'omgekeerd' kunnen ontwerpen, goed oog hebben kwetsbaren op straat en de menselijke stad zo leefkwaliteit kunnen geven.

Haalbaarheid.

Uit een schatting in de publicatie Childstreet 2009 blijkt dat realisatie van het wensbeeld zou inhouden dat ongeveer 50% van de bestaande wegen moet worden aangepast en dat alternatieve parkeerruimte moet worden gevonden. Het is daarom niet reëel om te verwachten dat dit wensbeeld binnen enkele jaren wordt gerealiseerd.

Toch zijn er voortdurend kansen om 'werk met werk' te maken. De praktijk laat zien dat ieder jaar een deel van de wegen wordt opgebroken, bijvoorbeeld vanwege rioolonderhoud of stadsvernieuwing.

Wanneer we aannemen:

- dat hoofdwegen gemiddeld eens in de 25 jaar worden aangepakt,
- dat woonstraten gemiddeld minstens eenmaal in de 50 jaar (de normale afschrijvingstermijn voor wooncomplexen) op de schop gaan,
- dat gemeenten zich extra inspinnen om 50 km-wegen zonder fietspad(en) aan te pakken,
- dat gemeenten zich extra inspinnen om 30 km-straten zonder trottoirs aan te pakken en
- dat nieuwe woonwijken -vanzelfsprekend- overeenkomstig het wensbeeld worden ingericht,

dan leidt dit tot een haalbaar perspectief 2025, zoals in de tabel is weergegeven, hetgeen optimistisch stemt.

Tenslotte

In de jaren '70 en '80 van de vorige eeuw pleitte een kleine groep mensen voor de invoering van 30 km/uur binnen de bebouwde kom, onder het motto '50 is te veel'. In die jaren werd dat streven ontvangen als 'mooi, maar te idealistisch en niet haalbaar'. Eind jaren '90 werd het omarmd in het Startprogramma Duurzaam Veilig. En nu is het algemeen geaccepteerd beleid. Inmiddels is het aantal 50 km-straten teruggebracht van ca. 80% tot ca. 25% van de straten binnen de bebouwde kom.

Een verdere evolutie is haalbaar en vanuit verschillende achtergronden (congestie, milieu, gezondheid) gewenst. Denk bijvoorbeeld aan de vergrijzing en het belang van een veilig blokje om.

Meer straten veilig en uitnodigend om te fietsen en te lopen, meer straten die letterlijk en figuurlijk ruimte bieden aan alle mensen van jong tot oud om te leven, te spelen, te dromen, elkaar te ontmoeten.

De inrichting van de straat, veilige ruimte voor iedereen, levert het fundament hiervoor.

Literatuur

Door met Duurzaam Veilig (SWOV, 2005)

Stedenbouw en verkeer (CROW publicatie 221, 2006)

Shared Space, veilig of onveilig (Methorst op NVVC 2008)

Verkeren in verblijfsgebieden (Zomervrucht et al op NVVC 2008)

Childstreet2009 (IIUE, 2009, www.urban.nl)

Fiets in de demarrage (Steenhoven op VTL 2009)

Snel maatregelen voor ouderen (Wildervanck in Verkeerskunde, 2009)

Stellingen

Stelling 1

Als aanscherping van Duurzaam Veilig binnen de bebouwde kom dienen eisen betreffende autovrije loopruimte (trottoirs) in 30 km-straten te worden toegevoegd.



Stelling 2

Om bovenstaand wensbeeld sneller te realiseren dient de verbetering van schoolroutes en andere voor kinderen belangrijke routes prioriteit te hebben.

