

REACTIE MENSenSTRAAT OP RAPPORT ANWB [1, 2, 3]

(zie lijst van bronnen onder dit document)



DE ANWB maakt in rapport "VERKEER IN DE STAD" onderscheid tussen vier 'vervoerswijzefamilies', ingedeeld op massa en breedte.

De snelheid is niet langer het startpunt voor de indeling van de straat: die wordt geregeld in vier 'straatbeelden' resulterend in een bijpassende maximumsnelheid. In ieder van de vier straatbeelden is één van deze families 'maatstaf' voor ontwerp en inrichting. Andere families kunnen in beperkte mate worden toegelaten en zijn dan 'te gast':

- 10 km/uur: familie A (voetgangers),
- 20 km/uur: familie B (fiets-achtigen),
- 30 km/uur: familie C (lichte motorvoertuigen)
- 50 km/uur: familie D (auto-achtigen), E (vrachtauto-achtigen) en F (railverkeer).



Inleiding.

MENSenSTRAAT heeft zich met belangstelling verdiept in de nieuwe ontwerpvisie voor de openbare ruimte binnen de bebouwde kom. 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). Voor een toekomst met steeds vollere steden is het belangrijk dat de openbare ruimte uitnodigend en veilig is voor sociale ontmoeting en gezonde mobiliteit, lopen en fietsen. Een snelheid van 30 km/u biedt daarbij geen menselijke maat.

Deze ontwerpvisie biedt ook kansen om de huidige Duurzaam Veilig aanpak in Nederland binnen de bebouwde kom te verbeteren. Daarin is de aandacht te beperkt gericht op de 30 km gebieden. Het is nog onduidelijk hoe de ANWB de relatie ziet met het huidige gebruik van de openbare ruimte in woongebieden. Deze verblijfsgebieden zijn inmiddels grotendeels (75%) 30 km/u met daarnaast (woon)erven (15%) en voetgangersgebieden (10%). In deze laatste twee staat de mens centraal en is beperkt verkeer te gast met een maximum snelheid van 15 km/u (stapvoets). Deze stapvoetse gebieden worden behandeld in de slotpublicatie van het Childstreet project [10].

In tegenstelling tot dat Childstreet rapport [10] wordt helaas in het ANWB rapport geen beeld geschetst van de in de toekomst beoogde situatie en een mogelijke transitie.

Van parkeerbeleid naar ruimtelijk beleid [8, 9, 10]

In de ontwerpvisie wordt voor parkeren als uitgangspunt genomen dat dit zo veel mogelijk plaatsvindt op speciaal daarvoor ingerichte plekken binnen het eigen domein. Net als voor de auto gebruikelijk, zouden fietsachtigen dan ook hun stallingsruimte moeten vinden in hun fietsdomein. In de huidige praktijk

worden fietsachtigen echter meestal op het trottoir geparkeerd. Dit wordt vanuit de gedachte dat ook lopen een volwaardige vervoerwijze is, in het rapport ongewenst gevonden.

Overigens zou het beter zijn de openbare ruimte niet onder te verdelen naar de ‘vervoerwijze’, maar meer algemeen te beschouwen naar het straatgebruik. Zeker omdat vrijwel alle straten binnen de bebouwde kom een onmisbare functie hebben in het ontmoeten en het beleven van stad en dorp.

Vanuit het vastgestelde knelpunt volle steden en verdeling van schaarse ruimte is het jammer dat een heldere vervolgstap ontbreekt. Immers, waarvoor wordt het grootste deel van de schaarse ruimte in de straten gebruikt? Auto’s staan daar 23 uur van de dag te wachten op een ritje. Dit vraagt om een verschuiving van veel auto-parkeervoorzieningen naar plaatsen waar auto’s minder in de weg staan: in een gebouw of iets verder van de voordeur. Bijkomend voordeel daarvan is dat de vervoerwijze-keuze meeschuift in de richting van het OV. OV-gebruikers moeten immers ook altijd een stukje lopen naar de halte.

Wij adviseren om zich hiervoor te laten inspireren door de Europese parkeernota [9]. Het aantrekkelijke daarvan is dat parkeren hierbij een onderdeel is van ruimtelijk beleid en dat maakt het beter mogelijk om tot ruimtelijke keuzes en afwegingen te komen. Hoe wordt de ruimte verdeeld tussen mobiliteit en leefruimte, hoe krijgen we schone lucht, hoe maken we vormen van gezonde mobiliteit voor jong tot oud aantrekkelijk, en hoe wordt de ruimte verdeeld tussen OV en de particuliere auto?

Ruimtelijk beleid vraagt dus om een bijpassende aanpak van het autoparkeren: marktconforme parkeertarieven (eventueel in combinatie met een vergunningsstelsel) kunnen zorgen voor voldoende parkeerplekken, gedifferentieerd naar plaats, uur en dag, en het plek-zoek-verkeer wordt, zoveel mogelijk voorkomen.

Schaarste aan leefruimte speelt sterk in woonstraten. Een passende uitwerking van ruimtelijk beleid kan zijn om voor alle straten met een max. snelheid boven de 10 of 15 km/u een ‘verblijfsruimte’- norm vast te stellen die een standaard vrije loopruimte bepaalt ter weerszijden van zo’n straat. Er komt dan ruimte om mensen te ontmoeten en kinderen kunnen dan dichtbij huis een speelplekje vinden. Parkeerruimte voor auto’s zou pas beschikbaar moeten zijn als voldaan is aan die ‘verblijfsruimte’- norm en aan de behoefte aan fietsparkeerplaatsen (apart van de benodigde verblijfsruimte).

Het belang van lopen en ketenmobiliteit wordt verder door het CROW onderbouwd op een recent gepubliceerde website. [15]

De beheersing van de snelheid.

De voorgestelde categorisering kan leiden tot lagere snelheden op veel straten binnen de bebouwde kom. Dat lijkt aantrekkelijk voor verkeersveiligheid en werkt ook vaak beter voor de doorstroming op straat. Helaas wordt niet uitgewerkt hoe die maximum snelheid wordt gerealiseerd. De basis zal toch een bijpassende straatinrichting moeten zijn (een vorm van Engineering). De SWOV heeft recentelijk weer gewezen op de problemen bij de “sober” ingerichte 30km gebieden. Door een ontoereikende inrichting wordt er veelal te hard gereden en worden verkeersveiligheidsdoelen (dus) niet gehaald.

De Fietsersbond is dan in haar recente visie duidelijker [7]. Daarin wordt nadrukkelijk gekozen voor ISA (Intelligente Snelheids Aanpassing), de ANWB ziet ISA pas in de verdere toekomst mogelijk. Het is moeilijk te voorspellen hoe snel de voertuigontwikkeling wat dit betreft zal gaan. Maar zolang nog onduidelijk is in hoeverre zelfsturende voertuigen zich werkelijk veilig gedragen, blijft een afdoende inrichting voor het beschermen van de kwetsbare mens noodzakelijk. Dat betekent in 30-km gebieden aparte trottoirs. Voor een voetgangersnetwerk vraagt het veilig kruisen met stromen gemotoriseerd verkeer om goede inrichting met overstekende doorlopende trottoirs en veel zogenaamde ‘oren’. Bij bredere wegen is zijn midden-eilanden gewenst, om de oversteekafstand (en dus de oversteektijd) te verkleinen en de verkeerstaak te vereenvoudigen.

Ook de Duitse voetgangersvereniging (Arndt Schwab) pleit voor lagere snelheden in de stad en komt met een voorstel voor meer gebieden met maximaal 10 en 20 km/u [11]

Minder categorieën en meer menselijke maat

Het ANWB-rapport zou leiden tot een viertal verschillende snelheidslimieten binnen woonwijken: respectievelijk max. 50, max. 30, max. 20 en max. 10 km/uur. Dat is wel veel. Overwogen moet worden of het niet beter is om dat te beperken tot een drietal, maar dan wel ieder op een lager niveau, namelijk max. 30 (i.p.v. huidige max. 50), max. 20 (i.p.v. huidige max. 30) en max. 10 (i.p.v. huidige stapvoets / 15) km/uur.

Daar zijn verschillende redenen voor.

Allereerst omdat niet het voertuig, maar het beoogde straatgedrag de maatstaf zou moeten zijn. Ten tweede dat getracht moet worden om het verschil in snelheidslimiet zoveel mogelijk te laten blijken uit een verschil in straatinrichting. Het maken van zo'n onderscheid blijkt ook bij een drietal limieten al lastig genoeg te zijn, omdat bijna alle straten gedimensioneerd moeten worden op servicevoertuigen, zoals vuilnisauto's, brandweer en verhuishagens.

Ten derde dat max. 30 weliswaar beter is dan de oude algemene limiet van max. 50 km/uur, maar dat die snelheid zich nog steeds slecht verdraagt met de sociale functie van de straat.

Bovendien moet bedacht worden dat de gemiddelde snelheid van het autoverkeer in veel stadswijken toch al zelden boven fietssnelheid uitkomt. Een verlaging van snelheidslimieten zal weinig tijdverlies betekenen.

Slow down, de stapvoetse straten.

Het is goed dat de ANWB oog heeft voor het nut van menselijke snelheidsmaten om de stedelijke problemen aan te pakken. Het aanbod van nieuwe snelheden biedt allerlei interessante kansen tot transitie. Veel huidige stille 30 km straten in verblijfsgebieden kunnen worden omgevormd tot 20km (fiets)straten of (woon)erven. Helaas ontbreekt in het rapport het verder doordenken van de inrichting van de straten waar de mens (lopend, fietsend of verblijvend) centraal staat.

De 20km-voorbeeldstraat van het rapport laat zien hoe moeilijk het is om voor de straatgebruikers een duidelijk onderscheid te maken in snelheidscategorieën. In de Delftse werkelijkheid van deze straat wisselt de drukte en het gebruik nogal. Soms heeft die toch echt meer het karakter van een 10km winkelstraat. Is dan de huidige situatie, namelijk een autoluw voetgangersgebied met medegebruik van fietsers en in beperkte mate door auto's, niet een betere situatie? En zou max. 10 km/uur niet duidelijker aangeven welk straatgedrag beoogd wordt?

Er is nog weinig begrip van lagere snelheden. Een snelheidsmeter op een fiets leert dat 10 km/u langzaam fietsen is, bv laverend tussen het winkelend publiek door. Flink doortrappen op de fiets is 20 km/u. Kinderen fietsen hooguit zo'n 15 km/u. Gewone fietsers weten dat 30 onmogelijk hard is. En verder spelen kinderen op straat en willen voetgangers soms ook zonder op het verkeer te letten met elkaar kunnen praten. Hier had geput kunnen worden uit de belangrijke expertise over de inrichting van (woon)erven.

Het erf is een uitermate slimme oplossing door het delen, samen gebruiken van de ruimte voor verkeer, parkeer en sociaal gebruik. Het wordt in Nederland, en intussen ook in het buitenland, veel toegepast. In Nederland geldt daar een maximum snelheid van 15 km/uur.

Het verschil maken tussen 10 en 20 is overigens wel interessant en te verdedigen [5, 11]: max 10 km/uur voor de straten (erven) waar verblijven echt centraal staat, kinderen op straat spelen, mensen onbezorgd midden op straat kunnen lopen en een auto slechts heel voorzichtig passeert. En 20 km/uur waar het meer een looproute betreft en doelgerichte verplaatsingen en fietsen het primaat hebben. In beide kan de auto te gast zijn, ongeschikt voor doorgaand verkeer. Qua inrichting is dit ongeschikt maken voor doorgaand autoverkeer goed te realiseren, maar wat te doen met brommers en hi-speed elektrische fietsen? Bij toegang van fietsers in voetgangersgebieden zal, bij afwezigheid van een stoepband, de ontwikkeling van één of andere 10-drempel nuttig zijn. Het intussen gebruikelijke doorgaande trottoir kan hierbij inspirerend zijn.

Überhaupt is een goede inrichting natuurlijk nodig, alleen een maximum of maatgevende snelheid aangeven is niet voldoende. Nogmaals, het is spijtig dat dat er niet gesproken wordt over inrichting van straten; dat maakt het ook niet mogelijk om te beoordelen of bij dit ANWB-concept sprake is van een wenselijke omgekeerde ontwerp methodiek [14], waarbij wordt begonnen met ontwerpen voor de

voetganger, inclusief kwetsbaren als het spelende kind voor de deur als oma met rollator naar de winkel. [12]. Dat als basis levert een veilige en rustige ruimte op. Het blijft anders een verkeerskundige benadering met geen oog voor leven tussen de gebouwen (zie wat dat betreft het werk van Jane Jacobs en Jan Gehl). Naast doelgericht verplaatsen moet er ook ruimte zijn voor verblijven zoals winkelen, een praatje maken, genoeglijk kuieren en spelen op straat.

Resumerend adviseren wij:

1. De verkeerskundige benadering te integreren met een verblijfskundige en het geheel deel te laten uitmaken van ruimtelijk beleid.
2. De omgekeerde ontwerpvolgorde toe te passen waarbij veilige en uitnodigende ruimte voor kwetsbaren (voetganger, speelse kind etc) op straat als eerste geborgd wordt.
3. Bij de stapvoetse voorstellen te kiezen voor een geleidelijke aanpak vanuit de bestaande realiteit van voetgangersgebieden en (woon)erven.
4. 30km-woonstraten en verblijfsgebieden met weinig gemotoriseerd verkeer te transformeren tot 20km (fiets)straat of 10km-erf
5. In de tussentijd, werkende weg, de noodzakelijke praktijkkennis over stapvoetse (10, 15, 20) gebieden vergroten [13]

Bronnen:

1. ANWB Samenvatting: <http://www.anwb.nl/bestanden/content/assets/anwb/pdf/belangenbehartiging/verkeer/verkeer-in-de-stad/mc150620-verkeer-in-de-stad---verkorte-versie.pdf>
2. ANWB Eindrapport (let op 80MB): <http://www.anwb.nl/images/vakantie/corporate/belangenbehartiging/Verkeer-in-de-stad-Eindrapport-11-dec-2015.pdf>
3. ANWB Project website: <http://www.anwb.nl/belangenbehartiging/verkeer/verkeer-in-de-stad>
4. Aankondiging: <http://www.mensenstraat.nl/7-april-2016-netwerkbijeenkomst-stappend-door-de-stad/>
5. Voorafjes: <http://www.mensenstraat.nl/wp-content/uploads/2016/04/Voorbeschouwingen7april2016ANWB.pdf>
6. Kort verslag: <http://www.mensenstraat.nl/stappend-door-de-stad-een-korte-impresie-van-de-voorjaarsbijeenkomst-2016/>
7. Visie van de Fietsersbond met onze reactie (mei 2015): <http://www.fietsersbond.nl/de-feiten/verkeer-en-veiligheid/onze-visie/verkeersgezonde-speerpunten#.V1fhTUIf2Uk>
8. Bijdrage aan Jaar van de Ruimte: <https://wijmakennederland.nl/bijdrage/van-autodelen-naar-ruimte-voor-mensen>
9. European Parking Association: <http://www.vexpan.nl/wp-content/uploads/2015/08/Brochure-Push-Pull-16-goede-redenen-voor-parkeerbeleid-1507.pdf>
10. Childstreet 2009: <http://www.mensenstraat.nl/wp-content/uploads/2016/06/childstreet2009-kinderen-veilig-gezond-en-mobiel-op-straat.pdf>
11. De Naakte straat op de BVM website: <http://www.blijfveiligmobiel.nl/weblog/de-naakte-straat-onaantrekkelijk-voor-voetgangers/>
12. Ouderennotitie: <http://www.mensenstraat.nl/wp-content/uploads/2016/06/MenS2014ouderennotitie-versie2-12dec2014.pdf>
13. Verkeerskunde: <http://www.mensenstraat.nl/wp-content/uploads/2016/06/Verkeerskunde201404MENSenSTRAAT.pdf>
14. Bach, stedenbouw en verkeer (CROW, 2006)
15. CROW/KpVV (2016), Dashboard Voetganger: <http://kpvvdashboard-13.blogspot.nl/>