

STEDELIJKE WEGENCATEGORISERING: DE VIERDE WEG

Irene de Groot en Arjan Breider, vakteam Mobiliteit, Gemeente Delft,

Jan Nederveen, vakteam Mobiliteit Gemeente Delft en Faculteit TBM TU-Delft,

jnederveen@delft.nl idgroot@delft.nl abreider@delft.nl

Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 2005,

24 en 25 november 2005, Antwerpen

Inhoudsopgave**Samenvatting 3****Summary 3****1. Inleiding 4****2. Categorisering: een stukje historie 4****3. Probleemstelling: mismatch in Delft 7****4. De vierde weg 10****5. Een kwestie van overtuigen 13****6. Uitleiding: van Delftse praktijk tot algemene aanpak 15****Referenties 18**

Samenvatting

Stedelijke wegcategorisering: de vierde weg

In Delft, maar ook in andere steden zijn sommige wegen aangelegd ver voordat auto's en fietsen gemeengoed waren. Omdat in recentere woongebieden veelal gebruik is gemaakt van een categorisering in drie of vier typen, is het niet verwonderlijk, dat men in de praktijk niet overal uit de voeten kan met de drie wegcategorieën van Duurzaam Veilig. Met name op wegen waar het terugdringen van de verblijfsfunctie niet wenselijk is maar waar ook geen alternatieve route aan te bieden is voor het verkeer, kon de gemeente onvoldoende uit de voeten met de landelijke uitgangspunten voor (gebieds)ontsluitingswegen. In Delft heeft het overtuigen van de politiek van de daadwerkelijke indeling en het aangeven van de noodzaak van de extra categorie met succes plaatsgevonden. Om ook eenduidigheid en herkenbaarheid in het Nederlandse wegennet te bereiken, is het aan te bevelen een vierde wegcategorie (wijkontsluitingsweg) aan Duurzaam Veilig toe te voegen; een weg met een ontsluitende functie maar met meer aandacht voor de veiligheid en leefbaarheid op en langs de weg. Er zijn in Nederland steeds meer bruikbare inrichtingsvoorbeelden op de grensvlakken van de Duurzaam Veilige categorieën.

Summary

Urban road categorising: the fourth dimension

In Delft, but also in other Dutch cities, roads were built long before cars and bicycles were common good. In recent residential areas, roads were usually categorised in four different types so it's not surprising that there are difficulties to adapt this to the three categories that are used in the Dutch guidelines of "Duurzaam Veilig" (Sustainable Safety). Mainly on roads with a strong residential function (houses, public buildings, mixture of car-traffic and slow traffic, many road crossings) which are also important for the routing of car traffic, the Dutch guidelines for the "Gebiedsontsluitingsweg" (Area Dilation Road) came short. In Delft, the political factions were successfully convinced of the necessity of a new road-category. It is advisable to add this new category ("Wijkontsluitingsweg" or District Dilation Road) to the Dutch guidelines. More and more, good practice examples of this type of road are to be found all along the country.

1. Inleiding

Op 30 juni 2005 heeft de gemeenteraad van Delft het nieuwe verkeers- en vervoerplan vastgesteld (LVVP). In dit plan is vastgelegd welke maatregelen de gemeente de komende 15 jaar zal nemen om de bereikbaarheid op peil te houden, onder voorwaarde van een gezonde, veilige leefomgeving. Een van de politiek meest gevoelige onderdelen bleek de wegencategorisering. In december 2003 heeft het Nationaal Mobiliteitsberaad de essentiële herkenbaarheidskenmerken van Duurzaam Veilige wegen gepubliceerd. Het toepassen van die kenmerken op een bestaand stedelijk wegennetwerk leidde tot complexe ontwerpogaven met concurrerende belangen en ruimteclaims. Het ging met name om wegen die in het huidige wegennet zowel een belangrijke verkeersfunctie als verblijfsfunctie hebben. In dit artikel wordt uiteengezet waarom deze complexe ontwerpogave ontstaat. Hierbij wordt een verklaring gegeven vanuit een algemeen perspectief van wegencategorisering (§2) met een concrete uitwerking voor de stad Delft (§3). Geconstateerd wordt dat een bestaand stedelijk wegennetwerk niet geheel in overeenstemming is te brengen met de essentiële herkenbaarheidskenmerken van Duurzaam Veilig. Het middel van standaardisatie van het wegennetwerk met als doel de verkeersveiligheid te verhogen verliest daardoor een deel van zijn werking. In § 4 wordt daarom een inhoudelijke oplossing geschetst voor dit probleem, namelijk een extra wegencategorie. Echter voor het in de praktijk realiseren van die oplossing en overigens ook de andere wegencategoriseringsmaatregelen is politiek draagvlak nodig. In § 5 is uiteengezet hoe dit proces in Delft verlopen is en welke sturingsinstrumenten effectief bleken. Tenslotte zal in § 6 worden betoogd dat de Delftse problemen ook elders zullen voorkomen en dat toevoegen van een vierde wegencategorie in het raamwerk van Duurzaam Veilig gewenst is.

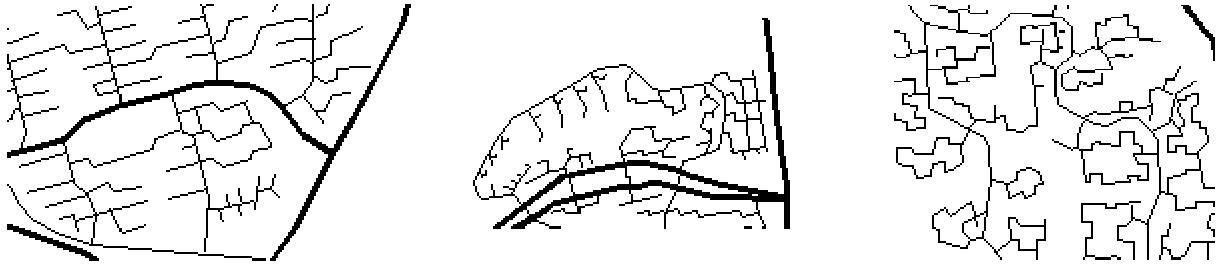
2. Categorisering: een stukje historie

Het begrip wegencategorisering is al oud, maar veel wegen zijn nog veel ouder. De oudste wegen in de stad zijn aangelegd ver voordat de fiets en de auto waren uitgevonden. Tot begin jaren '60 werden woningen dicht langs de belangrijkste wegen gebouwd, want de omvang van het autoverkeer was beperkt evenals de daarbij horende overlast van luchtverontreiniging en geluidhinder. Met de groei van de omvang van het autoverkeer nam de overlast toe evenals het aantal verkeersongevallen. Dit was de aanleiding om het wegennet en de ruimtelijke omgeving meer planmatig te benaderen: de wegencategorisering was begonnen. Vanuit de

twee verweven vakgebieden, verkeer en ruimtelijke ordening, werd een nieuwe structuur voor de stad bedacht. Het gangbare stratenpatroon met de rasterstructuur werd verlaten en voor nieuwbouwwijken en nieuwe steden werden veiliger ontsluitingsstructuren bedacht. Het doel van de nieuwe ontsluitingstructuur was het concentreren van het verkeer op een beperkt aantal hoofdwegen en het creëren van zo groot mogelijke woongebieden met alleen maar bestemmingsverkeer. Het onderscheid tussen verkeersgebieden en verblijfsgebieden werd geïntroduceerd. Deze indeling voor wegen binnen de bebouwde kom is gebaseerd op de verkeersfunctie die een weg vervult. Onder verkeersfunctie wordt verstaan: “de functie van het wegvak voor het maken van verplaatsingen. Omdat het autoverkeer wat omvang en aantal vervoermiddelen betreft over het algemeen domineert, wordt de verkeersfunctie meestal uitgedrukt in de intensiteit van het autoverkeer” (ASVV, 1986). Wegen met een overwegende verkeersfunctie kunnen onderverdeeld worden in wegen met een belangrijke verkeersfunctie en wegen met een middelmatige verkeersfunctie. De norm voor een belangrijke verkeersfunctie hangt af van de grootte van de plaats. De tegenpool van de verkeersfunctie is de verblijfsfunctie van een weg. Onder verblijfsfunctie wordt verstaan: “De functie ten behoeve van andere activiteiten dan het maken van verplaatsingen” met andere woorden “de mate waarin een weg als verlengstuk van de aanliggende percelen wordt gebruikt als verblijfsruimte en verplaatsingen te voet.” (ASVV 1986).

Het komt voor dat wegen alleen maar een verkeers- of verblijfsfunctie hebben (autosnelweg, voetpad), maar meestal gaat het om een combinatie van beide, waarbij de één al dan niet domineert. In vele gevallen domineert de verkeersfunctie over de verblijfsfunctie, waardoor men kan stellen dat de verblijfsfunctie slechts kan bestaan bij het achterwege blijven van een belangrijke verkeersfunctie. Een aantal straten met een primaire verblijfsfunctie vormen tezamen een verblijfsgebied. Bij verblijfsgebieden kan worden gedacht aan een woonwijk, met de daarbinnen voorkomende woonstraten en buurtstraten, tegenwoordig samen erftoegangswegen genoemd. Het verkeer in woonstraten beperkt zich tot verplaatsingen van bewoners, van bezoekers, bezorgdiensten, nutsdiensten en hulpdiensten. Hieraan werd al in het verleden een intensiteit van maximaal 2450 mvt/etmaal (wet geluidhinder) en een gewenste maximumsnelheid van 30 km/uur (verkeersveiligheid) toegeschreven. Buurtstraten verzamelen het verkeer uit enkele woonstraten. In het ideale verblijfsgebied is een (kleine) supermarkt en een aantal scholen voor basisonderwijs gevestigd. Om deze voorzieningen te bereiken hoeven de meeste bezoekers en kinderen dan geen drukke straten over te steken. Op

de straten die in het verleden wijkwegen genoemd werden, wordt het verkeer van de buurtstraten verzameld. De wijkwegen hadden een belangrijke verkeersfunctie: zij werden gerekend tot de verkeersgebieden. De wijkwegen vormden samen met de overige ontsluitingswegen de wegen voor doorgaand verkeer: het plaatselijk hoofdwegennet. De ontsluitingsstructuren die zo ontstaan kunnen getypeerd worden als boomstructuren, lusstructuren en ringstructuren (Bartels en Nederveen, 1992).



Voorbeeld van een boomstructuur (Emmen, woonwijk Angelso, 1960), lusstructuur (Emmen, woonwijk Emmerhout, 1970), ringstructuur (Emmen, woonwijk Bargeres, 1980)

In al die nieuwe wegennetwerkstructuren voor woonwijken was gebruik gemaakt van een categorisering in drie typen: woonstraat, buurtstraat en wijkweg. Het laatste wegtype was ook bekend als buurtverzamelweg of wijkontsluitingsweg. Het netwerk van wijkwegen vormde het stedelijk hoofdwegennet. In grotere steden konden die netwerken zo groot worden dat hiervoor nog een extra categorie werd geïntroduceerd: de wijkverzamelweg. Bij al die vier binnen de bebouwde kom gelegen wegtypen was al een bepaalde voorgeving gedacht. Deze indelingen en vormgeving is echter niet eerder landelijk vastgelegd. Alleen op onderdelen was dat wel gebeurd: eerst het woonerf en later de 30 km/uur-zone. Pas in het programma Duurzaam Veilig is een volledige standaardisatie wel tot stand gekomen. Duurzaam Veilig onderscheid slechts drie wegtypen:

1. Eftoegangswegen (vergelijkbaar met de huidige 30 km/uur-gebieden)
2. Gebiedsontsluitingswegen (meestal 50 km/uur-wegen)
3. Stroomwegen (autosnelwegen en provinciale wegen).

Voor elk wegtype zijn basiseisen voor de vormgeving vastgesteld. Dat zijn de zogenaamde essentiële kenmerken. Voor een stedelijk wegennet binnen de stad betekent dit dat volgens Duurzaam Veilig slechts wegtypen 1 en 2 mogelijk zijn (en soms stroomwegen in de vorm

van bijvoorbeeld een ringweg). Omdat voorheen gewerkt is met 3 of 4 categorieën, lijkt dit concept in de praktijk moeilijk toepasbaar.

3. Probleemstelling: mismatch in Delft

De problematiek van het categoriseren en eenduidig en herkenbaar inrichten van wegen kan voor Delft worden teruggeleid tot enkele hoofdoorzaken, te weten:

1. de historische groei van het wegennet;
2. de stedelijke structuur en ruimtelijke claims;
3. de verschillende (politieke) opinies;
4. de tekortkoming in landelijke uitgangspunten Duurzaam Veilig.

Hieronder wordt afzonderlijk op de hoofdoorzaken ingegaan.

Ad 1:

Zoals uit de vorige paragraaf kan worden afgeleid, is het Delftse wegennet in diverse tijdperken ontwikkeld en herzien. Delft is een stad met een rijk historisch verleden. Bepaalde straten in de binnenstad zijn sinds de tijd van Johannes Vermeer (circa 1660) nauwelijks veranderd.



Het Straatje in Delft, Johannes Vermeer, circa 1657-58, Rijksmuseum Amsterdam

Al in Vermeer's tijd ging men uit van een straat met een gemengd profiel en een "privé-stoep"; men zou dit de verre voorloper van het woonerf kunnen noemen. Het woonerf-concept

voor recente woongebieden werd overigens in 1976 door de gemeente Delft en de Technische Universiteit Delft ontwikkeld. Diverse tijdperken gaan gepaard met diverse inzichten met verschillende ontwerpprincipes. De historische binnenstad wordt bijvoorbeeld omringd door grootschalige stadsassen, voornamelijk ontwikkeld in de jaren 70 en 80 en met name gebouwd op de afwikkeling van veel gemotoriseerd verkeer. De huidige grote diversiteit in wegprofielen maakt de ontwerpopgave voor een eenduidig en herkenbaar wegennet bijzonder ingewikkeld.

Ad 2:

Delft heeft een hoge bevolkingsdichtheid en daarmee is de ruimte uitermate schaars. Bovendien heeft de stad een zeer eigen structuur met vele beperkingen (beschermde stadsgezichten, veel waterwegen, een spoorlijn die momenteel nog dwars door de stad loopt maar omstreeks 2015 ondergronds moet zijn aangelegd). Stedelijke ontwikkelingen zijn daarom vaak een ware uitdaging. Ook het inrichten van de weg(omgeving) is een constante strijd om ruimte; bepaalde wegprofielen zijn dermate krap dat het gewenste ontwerp vaak moeilijk te realiseren is zonder ingrijpende maatregelen. Daarnaast kampen huidige brede wegprofielen met zware ruimtelijke claims. Zeer regelmatig rijst de vraag of het wegprofiel economischer (lees: smaller, minder rijstroken; diverse soorten verkeer integraal afgewikkeld) kan worden ingericht zonder dat daarbij de afwikkelcapaciteit in het gedrang komt.

Ad 3:

Voor een wegencategoriseringsplan is een eenduidig beleidskader essentieel: voor het opstellen van verkeers- en vervoersplan was het eerste opgave om alle vastgestelde beleidskaders weer op één lijn te krijgen. Diverse beleidsplannen, waaronder het Verkeers- en Vervoersplan uit 1997 en het Handboek Openbare Ruimte vertoonden namelijk grote verschillende beleidsuitgangspunten en leverden daarmee verschillende wegencategorieën op. Daarnaast bleek bovendien dat politieke opinies een grote stempel op de discussie over het wegennet kunnen drukken. Een goed voorbeeld hiervan is de Provincialeweg in het westelijk gedeelte van Delft, die een belangrijke noord-zuid verbinding voor de stad vormt. Diverse politieke fracties hadden hun eigen idee over de categorie en het profiel van de weg; de uiterste politieke standpunten waren in een 30 km/uur inrichting (woonstraat) en een 100 km/uur (auto(snel)weg). De belangen waren beiden begrijpelijk: in dit geval ging het om de

klassieke discussie tussen veiligheidsbelangen en de (economische) bereikbaarheid van de stad.

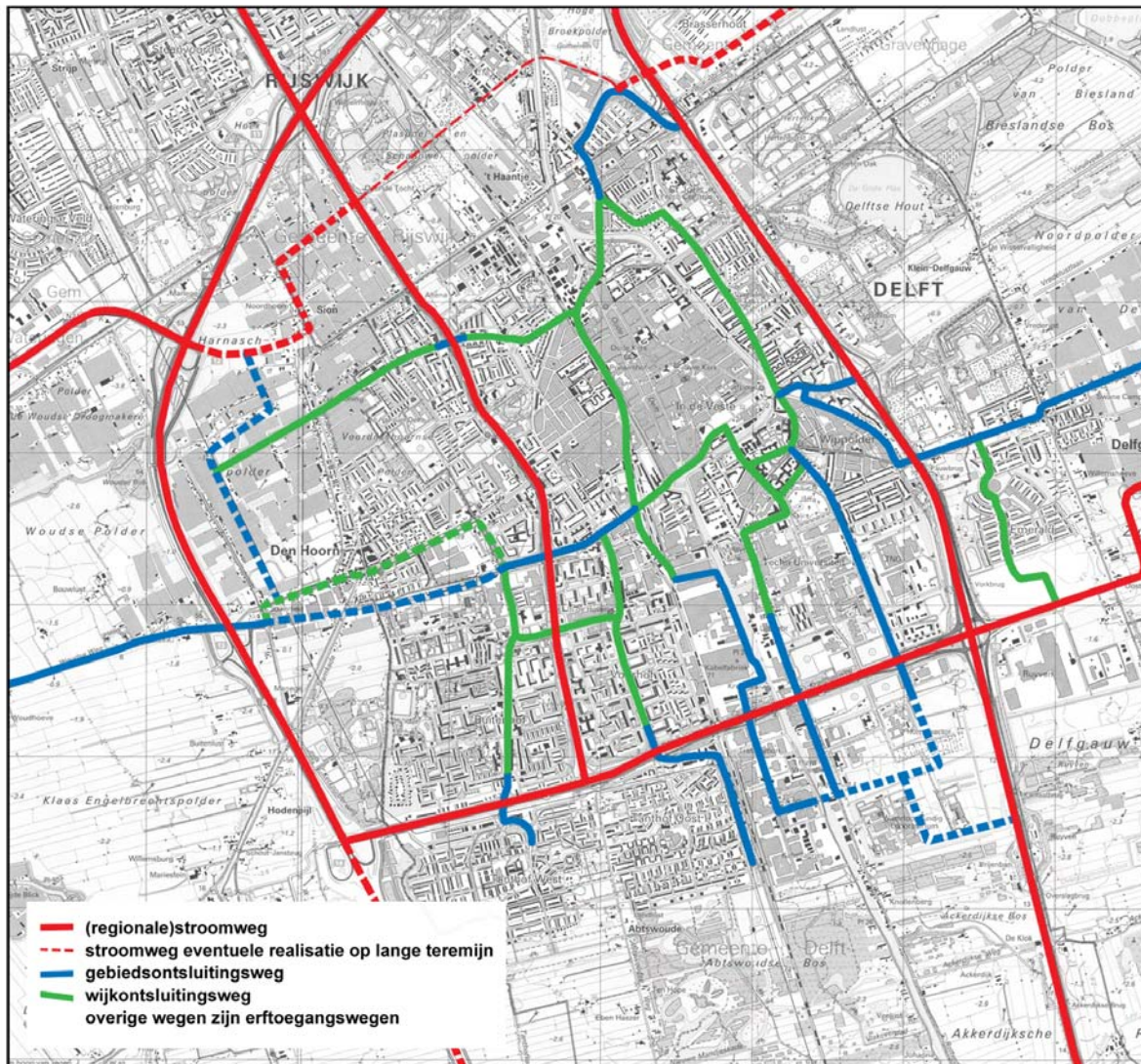
Ad 4:

De landelijke uitgangspunten van Duurzaam Veilig bieden in beginsel een goed uitgangspunt voor een eenduidig en herkenbaar wegennet. De principes bieden bovendien voldoende speelruimte om te kunnen gaan met verschillende soorten wegen. Ongeacht hoe deze wegen historisch gegroeid zijn en wat de ruimtelijke beperkingen zijn, is er qua inrichting vaak een mouw te passen aan de inrichtingsprincipes. Categoriseren is dus bewust keuzes maken maar de uitwerking is (gelukkig) meestal maatwerk. Bovendien bieden de uitgangspunten van Duurzaam Veilig goede handvaten voor (politieke) discussies. Iets wat onder andere van groot belang is in de argumentatie en overtuiging van politici en overige belanghebbenden; hierover echter meer in §5.

Gaandeweg liep de gemeente Delft toch aan tegen enkele tekortkomingen in de landelijke uitgangspunten. De wegencategorieën zijn al kort genoemd in §2. Over de stroomweg (met een overduidelijke verkeersfunctie) en de erftoegangsweg (met een pure verblijfsfunctie) bestond binnen de gemeente Delft geen discussie. Daarentegen bleek de gemeente onvoldoende uit de voeten te kunnen met de landelijke uitgangspunten voor (gebieds)ontsluitwegen. Op veel plaatsen heeft deze wegencategorie te maken met een te groot spanningsveld tussen verkeren en verblijven: veelal is er geen alternatieve route aan te bieden voor het verkeer maar het terugdringen van de verblijfsfunctie is ook niet wenselijk. Er is daarom uiteindelijk gekozen voor een vierde wegencategorie: weliswaar met een ontsluitende functie maar met meer aandacht voor de veiligheid en leefbaarheid op en langs de weg.

4. De vierde weg

Onderstaande figuur geeft de wegcategoriseringskaart van de gemeente Delft weer. De groen gemarkeerde wegen vallen in de vierde categorie “wijkontsluitingsweg”.



De wijkontsluitingswegen hebben een 50 km/uur-regime. Zij krijgen een aangepast wegontwerp, gericht op het bereiken van een gelijkmatig snelheidsbeeld op een snelheid van ca. 40 km/uur en het tegengaan van uitschieters boven de 50 km/uur-grens. Dit wordt bereikt door een combinatie van maatregelen zoals onder meer het iets smaller maken van de rijloper en het toepassen van een bijzondere middenstrook of middenberm, licht verhoogde, vloeiend uitgevoerde oversteken voor langzaam verkeer en het creëren van bijzondere attentiepunten. Tevens worden verkeersregelinstantaties (stoplichten) zoveel mogelijk vermeden en worden waar mogelijk rotondes toegepast. De rijbanen worden uitgevoerd in “stil-asfalt”-verharding.

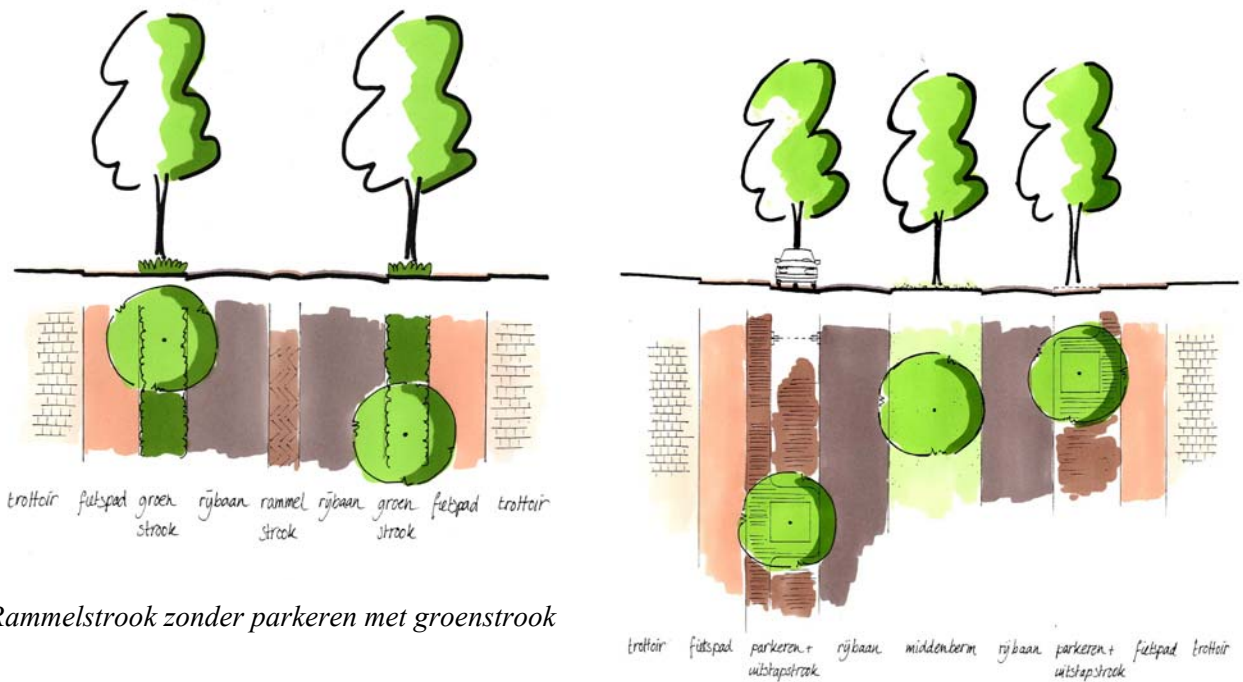
Het wegontwerp is er in alles op gericht om onnodig optrekken en afremmen te voorkomen. De doorstroming is daarbij gebaat, de wegcapaciteit blijft gelijk. Tevens ontstaan belangrijke voordelen op aspecten van verkeersveiligheid, geluid en luchtkwaliteit.

De belangrijkste onderscheidende kenmerken tussen een wijkontsluitingsweg en een gebiedsontsluitingsweg zijn in onderstaande tabel weergegeven.

<i>aspect</i>	<i>Gebiedsontsluitingsweg</i>	<i>Wijkontsluitingsweg</i>
ligging	binnen en buiten bebouwde kom	alleen binnen bebouwde kom
ontwerpsnelheid	<u>bibeko</u> 50 km/u; <u>bubeko</u> 80 km/u	40 km/u
bebording	limietbord (A1) of geen bord	geen limietbord (A1)
rijstroken	minimaal 2x1 rijstroken	bij voorkeur maximaal 2x1 rijstroken
rijrichtingsscheiding	middenberm of dubbele aslijn	overrijdbaar (bijvoorbeeld rammelstrook)
kantmarkering	onderbroken kantmarkering of geen markering (opsluitband)	geen markering (opsluitband)
rijstrookbreedte	3.10 m	Bibeko: 2,75 –2.90 m
parkeren en laden/lossen	<u>bibeko</u> : zo min mogelijk; uitsluitend langsparkeren in vakken naast rijbaan <u>bubeko</u> : uitgesloten	langsparkeren in vakken naast rijbaan mogelijk evenals schuin parkeren in middenberm
OV haltes	in haltekom naast de rijbaan	bij voorkeur in haltekom naast de rijbaan
Fietsvoorzieningen	<u>bibeko</u> : bij voorkeur vrijliggend fietspad, eventueel fietsstrook, bij voorkeur aan beide zijden	<u>bibeko</u> : bij voorkeur vrijliggend fietspad, eventueel fietsstrook, bij voorkeur aan beide zijden in 1 richting
verharding	bij voorkeur gesloten verharding (asfalt)	bij voorkeur gesloten verharding (stil asfalt)
oversteken langzaam verkeer	bij voorkeur ter hoogte van kruispunten; in principe gelijkvloers, eventueel ongelijkvloers	gelijkvloers; fiets- en/of voetgangersoversteek met autosnelheidsremmende maatregel mogelijk; langzaam verkeer bij voorkeur in de voorrang; oversteek voorzien van middeneiland
snelheidsremmende maatregelen	in principe niet gewenst; eventueel bij kruispunten en bij solitaire oversteekvoorzieningen	op wegvakken en kruispunten toegestaan

Niet alleen de weginrichting maar ook de inrichting van de wegomgeving van essentieel belang. Denk hierbij aan de toepassing van groen (bomen en struiken) om de weg meer een verblijfskarakter te geven en om het profiel te vernauwen. Speling met licht en ruimtelijke objecten in de wegomgeving kunnen ervoor zorgen dat belangrijke locaties (bijvoorbeeld oversteekplaatsen of plekken waar de bus halteert) worden geaccentueerd. Het is dus uitermate belangrijk dat de disciplines ruimtelijke ordening en verkeer en vervoer intensief samenwerken. De inrichting van wijkontsluitingswegen is te allen tijde maatwerk. Daarom

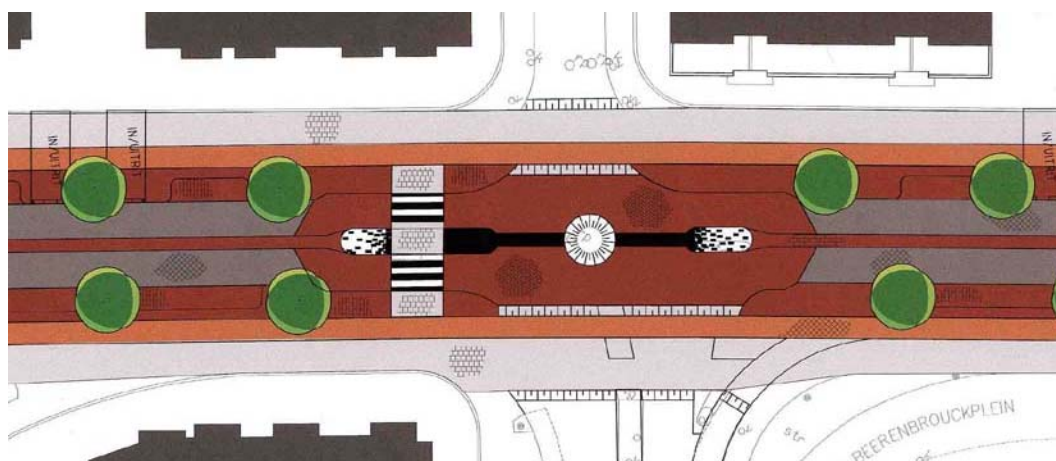
zijn verschillende uitvoeringsvormen mogelijk. Hieronder zijn enkele voorbeelden weergegeven.



Rammelstrook zonder parkeren met groenstrook

Middenberm en tweezijdig parkeren

Onlangs is voor de Ruys de Beerenbrouckstraat (in het noordwestelijk deel van Delft) een concreet ontwerp gemaakt. In onderstaande afbeeldingen is weergegeven hoe deze weg eruit zou kunnen zien.



Mogelijke inrichting Ruys de Beerenbrouckstraat met attentieverhogend punt

5. Een kwestie van overtuigen

Het nut en noodzaak van wegencategorisering staat voor de meeste mensen buiten kijf. Ook de Delftse politiek was snel overtuigd van de landelijk gehanteerde driedeling. Het daadwerkelijk categoriseren van wegen leidde echter tot meer discussie, die zich toespitste op enkele specifieke wegen: de wegen rond en naar de binnenstad. Die wegen zijn van groot belang voor de bereikbaarheid van de stad, maar ze hebben ook een belangrijke verblijfsfunctie, een groot aantal oversteekbewegingen, of veel voetverkeer in langsrichting. In de discussie kwamen de politieke allergieën en stokpaartjes naar voren. Er waren duidelijk twee kampen. Aan de ene kant de partijen die vonden dat 30 km/uur-ontwerp een prima snelheid. Aan de andere kant groep, die het behoud van het 50 km/uur-regime nastreefde.

Ambtelijk had de discussie geleid tot de extra categorie, de wijkontsluitingswegen. Deze wegen zouden wel op capaciteit maar niet op snelheid ontworpen worden. Als beeld werd het 40 km/uur-ontwerp gepresenteerd. Dit ontwerp zou ondersteund worden met een origineel verkeersbord. Maar hoe krijg je de politiek mee? De wethouder en later het college steunde het voorstel van harte. Echter voor realisatie was ook een raadsmeerderheid noodzakelijk en bij een eerste peiling van de meningen bleek die er niet te zijn. Ook in de plaatselijke media werd de 40 km/uur-discussie gevoerd. Doorstroming van het autoverkeer en de bereikbaarheid van de binnenstad werden tegenover geluidhinder, luchtverontreiniging en oversteekbaarheid geplaatst.

Om het draagvlak in de raad te vergroten is een strategie in drie fasen gevolgd:

1. uitleggen principes wegencategorisering
2. overtuigen daadwerkelijke indeling en noodzaak extra categorie
3. onderhandelen over vormgeving van wijkontsluitingswegen

In de eerste fase is geprobeerd uit te leggen waarom voor een 40 km/uur-ontwerp is gekozen. Zorgen over daadwerkelijke handhaving op 40 km/uur konden daarmee worden weggenomen, de wijkontsluitingswegen houden een juridisch regime van 50 km/uur. Echter het beeld van files bleef bestaan, evenals de zorg over het experimentele karakter van de wijkontsluitingswegen. Vervolgens is een excursie naar Pijnacker en Wassenaar georganiseerd en zijn voorbeelden uit de rest van Nederland gepresenteerd. Dit om te laten zien dat wat Delft van plan is, niet extreem is en elders ook wordt voorgesteld of al is gerealiseerd. Een belangrijke bijdrage aan het draagvlak voor de inrichting van de wijkontsluitingswegen, vormde de omzetting naar een concreet tastbaar ontwerp voor een

Delftse straat. Aansluitend aan de excursie is een visualisatie van nieuwe inrichting van de Ruys de Beerenbrouckstraat gepresenteerd aan de raadsleden. De daarop volgende discussie gaf een goed overzicht van de standpunten en de argumenten. Bij veel raadsleden bleven de zorgen over filevorming bestaan. In de laatste maand voor de besluitvorming zijn daarom gespreken tussen de wethouder, de raadsfracties en belangengroeperingen gestart. Om deze laatste fase tot een goed einde te brengen is een wethouder met een 6^e zintuig voor de gevoeligheden van groot belang. De Delftse wethouder droeg zorg voor de verbreding van het draagvlak, met voor “voor ieder wat wils” in de politieke arena: verkeersveiligheid, doorstroming, bereikbaarheid van de binnenstad, milieu (gelijkmatige lagere snelheid, stil asfalt), gedrag, eigen verantwoordelijkheid, uitstraling en alle modaliteiten moesten een uitgebalanceerde plek krijgen op de wijkontsluitingsweg. Echter ondanks alle toezeggingen bleef de kern van het voorstel overeind: een vierde wegcategorie met een inrichting die meer rekening houdt met de omgeving van de weg dan de standaard gebiedsontsluitingswegen.

Om de meerderheid van de raad achter het voorstel te krijgen werd het bestuurlijk noodzakelijk geacht ook een aantal andere onderwerpen toe te voegen aan het LVVP. Door het bewegwijzeringsbeleid te koppelen aan het LVVP kreeg vooral de (parkeer)ring rond de binnenstad meer body. Tevens werd toegezegd bij herinrichting tot wijkontsluitingswegen waar mogelijk VRI's te verwijderen en kruisingen eventueel herin te richten tot rotondes. Er werd zelfs een lijst van kruispunten die daarvoor in aanmerking kwamen meegeleverd met het LVVP. Hiermee kwamen de doorstroming en bereikbaarheid beter uit de verf. Maar ook vanuit het milieu- en verkeersveiligheidskamp werden rotondes warm onthaald. De naamgeving van de weg viel niet meteen in goede aarde. De naam “wijkontsluitingsweg (40 km/uur-ontwerp)” is voor ingewijden een logische, maar beklijft bij anderen slecht. In de volksmond werden het de 40 km/uur wegen en dat schoot de bereikbaarheidspartijen in verkeerde keelgat. Door de verkeersveiligheids- en milieupartijen werd echter zeer aan de langzame snelheid gehecht. De discussie focuste zich op het voorgestelde 40 km/uur-bord. Doordat dit geen juridische status kent, en de 40 km/uur gevoelig lag, sneuvelde dit bord tijdens de besluitvorming. De inrichting van de weg bleef overeind, zij het dat de tekst als volgt werd genuanceerd: “De wijkontsluitingswegen krijgen een aangepast ontwerp, gericht op het bereiken van een gelijkmatig snelheidsbeeld van ca. 40 km/uur en het tegengaan van uitschieters boven de 50 km/uur-grens”. Met de toezegging dat de er na de eerste herinrichting

een evaluatie zou plaatsvinden op het gebied van doorstroming en snelheid werd de wegcategorisering door de raad aangenomen.

6. Uitleiding: van Delftse praktijk tot algemene aanpak

De ontwikkeling van Delft tot stad is niet uniek. Ook in andere steden zijn wegen aangelegd ver voordat auto's en fietsen gemeengoed waren. In de stad Leiden bijvoorbeeld vestigden zich al in 300 voor Christus mensen. In 1389 was Leiden even de grootste stad van Holland. Langs de kaden van de Rijn werd handel gedreven, op de markten. In veel historische binnensteden rest nog de structuur uit de tijd van Vermeer.



De Groenmarkt met gezicht op de Stille Rijn
Hendrik van der Burgh (1627 - na 1669)
Lakenhal, Leiden



Gezicht op Delft (ca. 1660-1661)
Johannes Vermeer
Mauristhuis, Den Haag

Het is dus niet vreemd dat ook andere steden worstelen met de “Delftse problemen” ten aanzien van conflicten tussen van verblijven en verkeren en ruimteclaims bij de (her)inrichting van de weg(omgeving). Omdat ook in recentere woongebieden veelal gebruik is gemaakt van een categorisering in drie of vier typen (woonstraat, buurtstraat, wijkweg, en soms wijkverzamelweg), is het niet verwonderlijk, dat men in de praktijk niet overal uit de voeten kan met de wegcategorieën van Duurzaam Veilig op deze schaal, de erftoegangsweg en gebiedsontsluitingsweg. Juist voor de wegen met te veel verkeer om ze te kunnen in te richten als verblijfsgebied en een dermate sterke verblijfsfunctie dat deze niet past bij de inrichting die hoort bij een gebiedsontsluitingsweg, biedt de wijkontsluitingsweg de oplossing. Deze weg krijgt een aangepast wegontwerp, gericht op een gelijkmatig

snelheidsbeeld (ca. 40 km/uur) en het tegengaan van uitschieters boven de 50 km/uur grens. Door o.a. smalle rijbanen en attentieverhoging bij oversteken zijn weggebruiker en omgeving zich beter bewust van elkaar. Ook andere steden experimenteren momenteel met inrichtingsvormen op de grensvlakken van de Duurzaam Veilig categorieën.



*Nijmegen,
rijbaanscheiding door rammelstrook*



*Leiden,
attentie op oversteek door plateau en zebra's*

Het huidige document Essentiële Herkenbaarheidskenmerken is weliswaar handzaam en bruikbaar, maar biedt weinig mogelijkheid tot maatwerk, waar de keus tussen verkeren en verblijven niet eenduidig te maken is. Bovendien ligt de nadruk op verkeerskundige oplossingen terwijl categorisering ook een ruimtelijke aangelegenheid zou moeten zijn. Het is wenselijk toch eenduidigheid en herkenbaarheid in het Nederlandse wegennet te bereiken. Daarom is het van belang dat de categorie van wijkontsluitingswegen aan het Duurzaam Veilig programma wordt toegevoegd, op basis van de ervaringen van diverse gemeenten. Zo kunnen de ervaringen met rijbaanbreedte, rijbaanscheiding en oversteekvoorzieningen worden gecombineerd en overal in Nederland worden toegepast.

Om vervolgens de wegen daadwerkelijk te categoriseren is de gefaseerde besluitvorming die in Delft is toegepast zeer bruikbaar. Door de beslissers eerst de principes van wegencategorisering uit te leggen, worden beslissers tot “problemeigenaar” gemaakt. In deze ronde komen de eerste discussiepunten al naar voren, in Delft bijvoorbeeld de functie van de ring om de binnenstad. Op basis van deze eerste signalen kan vervolgens een daadwerkelijke

indeling worden gemaakt. Vervolgens is het nodig de besluitvormers op een lijn te krijgen over deze indeling (te overtuigen van de voorgestelde indeling). In de discussie wordt het de beslissers duidelijk dat de eigen mening niet vanzelfsprekend is. In Delft is er vervolgens nog een onderhandelingfase geweest over de vormgeving van de “nieuwe” categorie van wijkontsluitingswegen. De hieraan gekoppelde belofte van een evaluatie van de eerste herinrichting gebaseerd op deze nieuwe inrichtingsvorm was gezien het experimentele karakter logisch. De resultaten hiervan zijn medio 2006 beschikbaar en zouden gebruikt kunnen worden bij de opschaling van het Delftse initiatief tot een landelijke categorie.

Referenties

Lokaal Verkeers- en Vervoersplan Delft (LVVP), gemeente Delft, juni 2005

Richtlijn Essentiële Herkenbaarheidskenmerken van weginfrastructuur, CROW, oktober 2004

Convenant Startprogramma Duurzaam Veilig, VNG, december 1997

Aanbeveling voor Stedelijke Verkeersvoorzieningen (ASVV), CROW, 1986 en 2004

Onderzoek wegenstructuren, Bartels en Nederveen, 1992

Woonerf Revisited: Delft as Example (paper Childstreet Conference), Steven Schepel, augustus 2005