

VERKEERSLEEFBAARHEID: VERZOENEN VAN HET ONVERZOENLIJKE?

Bijdrage aan de Regionale Studiedag Verkeersleefbaarheid in
steden en dorpen, op 27 maart 1981 te Beilen

R-81-23

Ir. F.C.M. Wegman

Voorburg, maart 1981

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

1. INLEIDING

Mensen verschillen. Dat blijkt bijvoorbeeld uit de wijze waarop zij hun huis inrichten. Sommigen leven met antiek, anderen met rotan uit vijftiger jaren, weer anderen verven hun hele huis inclusief spullen wit. De een leeft nog steeds in Indië, de ander woont op veilingkistjes en biezen matten. Er zijn er die voor hun meubels langsgaan in Oisterwijk, Zwijndrecht of "bij wie ook weer", er zijn er die ze op het Waterlooplein halen.

Iedereen heeft zo zijn eigen interesses en belangen, heeft verschillende bedragen te besteden, vindt verschillende dingen mooi. Problemen lijken dan ook haast onvermijdelijk wanneer, één stap buiten de huisdeur van al die verschillende mensen, de openbare ruimte vormgegeven moet worden. De wensen van de één verschillen van die van zijn buurman. En juist omdat de openbare ruimte aan je voordeur grenst en je er iedere dag genoeg of ergernis aan kunt beleven, voelen velen zich hierbij betrokken.

Naast verschillen tussen mensen onderling, bestaan er ook binnen ieder van ons "rolconflicten". Soms rijden we in een auto, soms gaan we te voet of op de fiets. Het komt ook voor dat we gewoon buiten willen zijn om een praatje te maken, andere mensen te ontmoeten.

Gegeven deze belangentegenstellingen en rolconflicten moet er bij het vormgeven van de openbare ruimte gekozen worden. Iedereen, overal, tegelijkertijd volledig tegemoetkomen is niet mogelijk. Het plezierig buiten zijn staat op gespannen voet met veel en snelrijdende motorvoertuigen: stank, geluidoverlast, onveiligheidsgevoel.

Om het verband tussen het verkeer en de leefbaarheid aan te duiden is het begrip verkeersleefbaarheid geïntroduceerd. En om de problemen rond de verkeersleefbaarheid te bestuderen is enkele jaren geleden de werkgroep "Verkeersleefbaarheid in steden en dorpen" opgericht.

De basisgedachte van deze werkgroep is dat de openbare ruimte in steden en dorpen niet overal in gelijke mate plaats hoeft te bieden

aan het verkeer en de andere activiteiten (de verblijfsfunctie: wandelen, spelen, winkelen).

De belangrijkste aanbeveling uit het interimrapport van de werkgroep luidde dan ook dat "alle gemeenten duidelijkheid scheppen in hun bebouwd domein door, hoe ook uitgewerkt, aan te geven waar het verblijfsverkeer prioriteit geniet (met andere woorden verblijfsgebieden aan te geven) en waar de stroomfunctie voor gemotoriseerd verkeer prioriteit geniet (verkeersaders isoleren)". Kiezen dus. In het definitieve rapport heeft de werkgroep dit basisidee nader uitgewerkt in beleidsuitgangspunten en hoofddoelstellingen.

De uitgangspunten worden zo vanzelfsprekend gevonden, dat ze slechts voor de volledigheid van het rapport zijn opgesomd:

1. Gedeelten van het openbare gebied die geschikt zijn voor de verschillende soorten rijverkeer behoren zodanig te zijn ingericht dat de kans op ernstige situaties (in het bijzonder een botsing met letsel) minimaal is.
2. Gedeelten van het openbare gebied die geschikt zijn voor voetgangersverkeer en verblijfsactiviteiten behoren te zijn vrijgehouden van ernstige hinder door veel en snel rijdend verkeer.
3. Iedere woning en iedere school (voor kinderen jonger dan 16 jaar) behoort toegankelijk te zijn vanuit een gebied dat voldoende ruim en veilig is om te wandelen en te spelen.
4. Rijverkeer behoort mogelijk te zijn tot dicht bij iedere bestemming, zij het dat beperkingen gesteld kunnen worden aan de rijroute, de rijsnelheid en de afmetingen van voertuigen.

Ten aanzien van het derde uitgangspunt merkt de werkgroep op dat het vanzelfsprekend zou moeten zijn dat iedere ruimte veilig en vriendelijk is voor alle mensen die die ruimte gebruiken. Daarbij moet men uitgaan van het feitelijke gedrag dat men ter plaatse kan verwachten. Men mag er niet op vertrouwen dat iedereen zich altijd aan de regels houdt.

Er wordt nog wel eens gedacht dat de leefbaarheid en veiligheid van woongebieden echt te bevorderen is of - sterker nog - alleen maar te bevorderen is door een mentaliteitsverandering, via voorlichting en opvoeding. Zonder nu de klassenstrijd tussen beide

"scholen" - aanpassing van het verkeer aan de mens of aanpassing van de mens aan het verkeer - opnieuw te willen oprakelen, kan over de aanpassing van de mens aan het verkeer gezegd worden, dat onderzoek tot nu toe heeft uitgewezen:

- dat effecten van deze vormen van gedragsbeïnvloeding moeilijk zijn vast te stellen;
- dat een groot effect van één bepaalde behandeling niet te verwachten is, vanwege de veelheid van factoren die meespelen en die per geval kunnen verschillen;
- dat het moeilijk is permanente gedragsveranderingen te bewerkstelligen via tijdelijke acties (voorlichting, verhoogde inzet van politie).

De hoofddoelstellingen heeft de werkgroep als volgt geformuleerd:

1. Steden en dorpen dienen zodanig te zijn ingericht dat, waar mogelijk, het openbare gebied als verblijfsgebied kan worden gebruikt.
2. Stroomende rijverkeer die hinderlijk zijn voor verblijfsactiviteiten dienen deugdelijk te zijn afgescheiden van voetgangersverkeer en over aparte wegen/weggedeelten te worden geleid.
3. Tussen de verblijfsgebieden dienen directe verbindingen te bestaan die veilig en gerieflijk zijn voor voetgangers, fietsers en bromfietzers en passen in een dicht netwerk van, voor deze verkeersdeelnemers, aantrekkelijke wegen en paden dat de gehele gemeente omvat.
4. Parkeren dient slechts te zijn toegestaan waar en voor zover het de verwezenlijking van andere doelstellingen niet in de weg staat.

2. OMVANG EN AARD VAN DE VERKEERSONVEILIGHEID IN WOONGEBIEDEN

Ongevallen in verblijfsgebieden, en vooral ernstige ongevallen, laten vaak een erg diepe en directe indruk na op de bewoners: er zijn vaak bekenden bij betrokken en ouders of kinderen passeren de plaats van het ongeval soms bijna dagelijks. Jaren later herinnert men zich de ongevallen nog.

Een tweede kenmerk van ongevallen in verblijfsgebieden is dat ze meestal verspreid over het hele gebied gebeuren en niet op één enkele locatie. Men zou kunnen zeggen: een heel wegennet is gevaarlijk en niet één enkel kruispunt. Een gevolg hiervan is dat maatregelen ontwikkeld zullen moeten worden die op het totale gebied betrekking hebben. Nederlandse ongevallengegevens worden (nog) niet onderscheiden naar verkeersruimten en woon- of verblijfsgebieden. Er zijn wel een aantal lokale studies bekend, waarin de ongevallen onderscheiden zijn naar verkeersaders en niet-verkeersaders. Om de problematiek te schetsen kunnen een aantal kerngegevens op een rij worden gezet:

- Het blijkt dan, dat ongeveer 30% van de geregistreerde ongevallen op niet-verkeersaders gebeurd is, dus in de verblijfsgebieden.
- In de meeste studies komt men tot de conclusie, dat fietsende of lopende kinderen en ouderen vaker in woonstraten verongelukken dan in andere straten. Vermoedelijk is dit een gevolg van het feit dat deze groepen ook de meest intensieve gebruikers van woonstraten zijn.
- Ongevallen met kinderen op weg van en naar school blijken ongeveer 20% uit te maken van alle ongevallen met kinderen.
- Ongevallen met kinderen gebeuren voornamelijk in de nabijheid van hun woning: 2/3 binnen enkele honderden meters, op straten met weinig verkeer.
- Over ongevallen met bejaarden is slechts weinig bekend.
- Binnen de bebouwde kom blijkt 70% van de doden en gewonden langzaam verkeer te zijn en daarvan blijkt het merendeel aangereden te zijn door snelverkeer.

Uiteraard is er meer aan de hand dan wat er beschreven kan worden aan de hand van verkeersongevallen. Er is ook nog zoiets als de

beleving van de onveiligheid. Overheden worden vaak geconfronteerd met de gevoelens en oordelen van (een deel van) de bevolking. Soms betreffen die een specifieke locatie of zelfs een specifieke groep weggebruikers op die locatie. Soms ook drukken ze veel algemener gevoel van onbehagen uit. "Er wordt te hard gereden in ons dorp". En hier zijn we weer op het punt van de belangentegenstellingen. Zoals Wallage uit Groningen het formuleerde: "Jullie rijden eigenlijk met jullie eigen auto's jullie eigen kinderen dood, en als jullie dat nu eens beseften dan zouden wij wel tot een oplossing komen".

Eén van de problemen waar we in de naaste toekomst voor staan, is het beleidsmatig omgaan met klachten van de bevolking. En het in verband brengen van die klachten met de zgn. objectieve onveiligheid, met name ongevallen. Want het zou heel goed kunnen, dat een vermindering van de gevoelens van onveiligheid - de zgn. subjectieve onveiligheid - samengaat met een vergroting van de objectieve onveiligheid. En een samenhang tussen beide begrippen blijkt niet simpel gelegd te kunnen worden. Wat te denken van de (onbewuste) gedragsafstemming die blijkt uit de woorden: "Het lijkt me hier wel veilig en ik hoef dus minder uit te kijken".

3. ONDERZOEKRESULTATEN

Tot slot dan nog een aantal resultaten van ongevallenstudies. Resultaten van studies naar het effect van een gebiedsgewijze aanpak op het gebeuren van ongevallen zijn nog schaars.

In Engeland, Duitsland en Denemarken zijn zulke studies verricht. Hoewel de resultaten zeker nog niet te generaliseren zijn - daarvoor verschillen de gebieden en de genomen maatregelen te veel - lijken we op de goede weg te zijn. Er zijn reducties van het aantal ongevallen tot 50% bereikt. In een Duitse studie gaat het hierbij om de meer ernstige ongevallen, in een Engelse studie blijkt de grootste reductie op te treden bij voetgangersongevallen.

Ongevallenstudies leiden tot de volgende conclusies:

- Een duidelijke differentiatie van wegen overeenkomstig hun verkeers-verblijfsfunctie leidt tot veiliger woongebieden.
- Het verdelen van het verkeer over een woongebied door middel van meerdere toegangswegen vanaf een rondweg is veiliger dan een verdeling vanuit een verkeersader van binnenuit.
- Volledige scheiding tussen gemotoriseerd en voetgangers/fietsersverkeer gaat gepaard met lage ongevallencijfers. In een aantal landen wordt integratie van verkeerssoorten gepropageerd (woon- en winkelerven); op dit moment zijn hierover nog geen onderzoekresultaten bekend.
- Doodlopende straten zijn veiliger dan lusstraten en die zijn weer veiliger dan traditionele straten.

Uit alle publikaties over dit onderwerp blijkt dat het gewenst geacht wordt doorgaand verkeer uit de woongebieden te weren en het te bundelen op wegen buiten de directe woongebieden. Als dit niet mogelijk is, dient het doorgaande verkeer gebundeld te worden op straten binnen het gebied die daarvoor worden aangewezen. De nadelige effecten van het doorgaande verkeer in deze straten moet tot een minimum beperkt worden (snelheid!).

Nadat dit probleem is opgelost, kan men alle straten in het gebied een vorm geven die uitnodigt tot een aangepast verkeersgedrag en

die onaangepast gedrag onmogelijk maakt. De maatregelen moeten gericht zijn op:

- beperking van de mogelijkheden om het woongebied met een auto binnen te rijden;
- ontsluiting van het woongebied via een ontsluitingsweg;
- gebruikmaking door voetgangers en fietsers van de mogelijkheden die zijn ontstaan doordat er aan het rijdende verkeer meer beperkingen zijn opgelegd.

GERAADPLEEGDE LITERATUUR

Bennett, G.T. & Marland, J. (1978). Road accidents in traditionally designed local authority estates. TRRL Supplementary Report 394. TRRL, Crowthorne, 1978.

Danish Council for Road Safety Research (1971). Accident rates in different street categories. Research memorandum 132. Kopenhagen, 1971.

Gunnarson, S.O. (1974). Efforts to increase pedestrian safety through urban planning measures: Swedish experiences. Presented to 12th International Study Week (in) Traffic Engineering and Safety, Theme 1, Beograd, 1974.

Heeger, H.P. (1979). De proefprojecten "Herindeling en herinrichting stedelijk gebied" in Eindhoven en Rijswijk. Verkeerskunde 30 (1979) 10: 475-480.

Hendriks, C.; Knip, J. & Meijer, P. (1979). Een onderzoek naar de houding ten aanzien van woonerven. Rijksuniversiteit Leiden, Vakgroep Sociale Psychologie, Leiden, 1979.

Kraay, J.H. (1980). De effecten van verkeersdrempels. R-80-25. SWOV, Voorburg, 1980.

Kraay, J.H. & Wegman, F.C.M. (1980). Verkeersveiligheid in woongebieden - Wat doen we daaraan?; Een samenvatting van kennis, inzicht en ervaring in verscheidene landen. Brochure. SWOV, Voorburg, 1980.

Noordzij, P.C. & Muhlrad, N. (1979). Data requirements and evaluation procedures. In: Proceedings 1979 Road Research Symposium on Safety of Pedestrians and Cyclists. Organisation for Economic Co-operation and Development, Paris, 1979. (Zie ook SWOV R-79-8).

OECD (1979). Traffic safety in residential areas. Organisation for Economic Co-operation and Development, Paris, 1979.

Pfundt, K.; Meewes, V.; Maier, R. & Heusch, H. (1979). Verkehrsberuhigung in Wohngebieten. Schlussbericht über den Grossversuch des Landes Nordrhein-Westfalen, Kirschbaum Verlag, Köln, 1979.

VRO (1974). Verkeersleefbaarheid in steden en dorpen. Interdepartementale Werkgroep Verkeersveiligheid Woongebieden. Ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening, 's-Gravenhage, 1974.

VRO (1978). Eindrapport verkeersleefbaarheid in steden en dorpen. Interdepartementale Werkgroep Verkeersveiligheid Woongebieden. Ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening, 's-Gravenhage, 1978.