

Weg van het landschap  
verkeer, veiligheid, pad  
n, flora, fauna, kruising  
ing **Wegen voor mensen**  
nten, zebra's, omgeving



paden, materiaalkeuze  
fiel, snelheidsremmers  
ng, rotonde's, routes  
beheer, schelpenpaden  
arheid, geluidsoverlast  
wegennet, platteland  
ijking, plaveisel, ruimte

rij

Programmabureau Weg van het landschap  
**Hans Monderman**



# Inhoud

- 1**      **Voorwoord**
- 2**      **De sluipende verandering van onze plattelandswegen**  
Een andere keuze voor de toekomst  
Uitdaging en visie
- 4**      **De problemen**  
Het wegennet en de veranderingen in het gebruik  
De onderbroken netwerken
  - *Het lokale padennet*
  - *Het fietsnetwerk*Het landbouwverkeer  
De bermen  
Het materiaalgebruik
- 8**      **De gevolgen**  
Het gedrag  
De verkeersonveiligheid  
De verstedelijking van wegbeelden
- 10**     **Ontwikkelingen en inspiratie**  
Duurzaam veilig verkeer  
De andere informatie  
Overwegingen bij het netwerk en de gebruikers
  - *Het ontwerp van het algemene gebiedsnetwerk*
  - *Het ontwerp van een fietsnetwerk*
  - *Het ontwerp van een voetgangersnetwerk*
  - *Het ontwerp voor het landbouwverkeer*
- 14**     **De ontwerpelementen – praktische overwegingen**  
Nieuwe wegen  
Het lengteprofiel  
De belijning  
Het dwarsprofiel  
Kruispunten  
Snelheidsremmers  
Het wegdek  
Het verlagen van geluidsniveaus  
Bermontwerp  
Toegevoegde elementen en straatmeubilair
  - *Verkeersborden*
  - *Bewegwijzering*
  - *Verlichting*
  - *Overig meubilair*
  - *Beplanting*
- 22**     **Vertaling naar de praktijk**  
De sturing
  - *Sturen op de vraag naar voorzieningen voor wandelen en fietsen*
  - *Sturen op gedeeld gebruik van wegen*De financiële instrumenten  
De planning  
De handhaving
- 24**     **Stap voor stap**  
Anders denken  
Anders ontwerpen  
Anders financieren  
Anders werken  
Kennis delen





## Voorwoord

In oktober 2001 is in Hoogeveen het interprovinciale congres *Weg van het Landschap* gehouden. Tijdens dit congres werd de relatie tussen verkeerskunde, verkeersveiligheid, landschappelijke identiteit en het gedrag van de weggebruikers onderzocht. Daarbij is binnen het vak verkeerskunde de gebrekkige, of zelfs ontbrekende, samenwerking met andere ruimtelijke disciplines gesignaleerd. De belangrijkste les uit het congres is dat verkeersdeskundigen zich hebben blindgestaard op een puur verkeerskundige aanpak. De werkelijkheid gebiedt te zeggen dat daar ook geweldige resultaten mee zijn bereikt. Dertig tot tachtig procent minder ongelukken, dat zijn resultaten om trots op te zijn. Waar de afname van het aantal verkeersdoden sterker was dan de groei van het aantal auto's konden we inderdaad bogen op succes. Maar die lijn is omgebogen; het aantal ongevallen begint weer te groeien. De grenzen van het vak moeten worden opengebroken door samenwerking met de andere ruimtelijke disciplines te zoeken: een stapje terug voor de verkeerskundige en een stapje vooruit voor stedenbouwers, landschapsarchitecten, cultuurhistorici, ethici, sociologen en psychologen.

Het congres resulteerde, op gezamenlijk initiatief van de provincies Friesland, Drenthe en Groningen en het Keuning Instituut, in de oprichting van het Programmabureau *Weg van het Landschap* dat zich tot taak heeft gesteld praktijkervaringen, kennisoverdracht en theoretisch onderzoek in onderlinge wisselwerking te brengen en daardoor bij te dragen aan een rijkere en maatschappelijk meer bevredigende werkwijze op de werkvloer van lokale en regionale overheden. *Weg van het Landschap* vervangt de traditionele verkeerskundige sturing door ontwerpen die de individuele identiteit van een locatie benadrukken. Vanuit deze werkwijze voelen de initiatiefnemers zich nadrukkelijk verbonden met het gedachtegoed van Belvedere.

De brochure *Wegen voor mensen* toont de eerste resultaten van *Weg van het landschap*. Ze is bedoeld als praktische wegwijzer die de lezers uitnodigt met andere ogen te kijken naar de veranderingen op het platteland en vanuit een nieuw standpunt ervoor te zorgen dat de infrastructuur die we vandaag bouwen ook voldoet aan datgene, wat wij voor onze toekomst wensen. We hopen hiermee een brede maatschappelijke discussie te initiëren die nieuwe oplossingen voor de bestaande problemen kan aandragen en die kan leiden tot een structureel geïntegreerde denk- en werkwijze van het verkeersvak en de andere ruimtelijke disciplines.





# De sluipende verandering van

Sinds de auto in onze samenleving werd geïntroduceerd is er een geleidelijke verandering opgetreden in de dagelijkse ruimte waarin wij leven. Deze verandering was in de jaren voor de Tweede Wereldoorlog slechts incidenteel en zeer langzaam, maar toen in de jaren '60 de automobilititeit massaal over ons kwam, veranderde daarmee drastisch onze leefomgeving, zowel ruimtelijk als in sociale zin. Vanaf de jaren '50 is het verkeer met 1000% toegenomen, en het laat zich aanzien dat de komende decennia de groei nog zal doorgaan. Gevolg van deze groei was dat in de jaren '60 een massieve inspanning op het vlak van wegeaanleg werd ondernomen. Naast deze motorisering vond op het platteland de mechanisatie en intensivering van de landbouw plaats die grote veranderingen in de aanleg en het gebruik van de wegen op het platteland met zich mee bracht.

Met de komst van ruilverkavelingen in dezelfde periode ontstond nog meer dynamiek en werden ook oude netwerken van zandwegen, voetpaden, kerkepaden en perceelontsluitingen aangepast of verwijderd voor de noodzakelijke schaalvergroting in de landbouw. Al deze veranderingen hebben ons

grote voordelen gebracht. Langzamerhand begrijpen wij echter ook steeds beter dat met die voordelen ook een aantal nadelen zijn verbonden. De druk van het verkeer op de landelijke gebieden veroorzaakt gevoelens van onveiligheid, terwijl toch juist deze wegen van vitaal belang zijn voor fietsers, ruiters en voetgangers. Bovendien zijn voor deze gebruikers vaak eeuwenoude verbindingen door nieuwe verkeerswegen afgekapt.

Wat hun verschijning betreft, worden deze wegen meer en meer aangepast aan de gebruikseisen van het steeds maar toenemende verkeer. Veel van de rust en schoonheid van ons landschap wordt zo sluipenderwijs aangetast. Dit is voor iedereen merkbaar in de steeds sterkere verstedelijking en juridisering van de wegbeelden en een toename van geluidsoverlast en luchtverontreiniging.

Belangrijk is ons te realiseren dat het netwerk van plattelandswegen en paden een grote rol speelt voor de kwaliteit van het leven op het platteland, in economische, sociale en ruimtelijke zin. Pas wanneer we het netwerk van plattelandswegen in een bepaald gebied als een van de vele ruimtelijke functies



in samenhang met alle andere functies beschouwen, worden die andere kwaliteiten zichtbaar. Het aanleggen van nieuwe verbindingen en wegen of paden voor verschillende gebruikers is dan vaak slechts een zeer beperkte deeloplossing. Fruikend is daarbij dat de veranderingen sluipend en incidenteel plaatsvonden en -vinden: hier een ruilverkaveling, daar een fietspad voor de recreatie, vervolgens een nieuwe wegverbinding. Of er wordt vanwege onderhoudsproblemen aan de bermen een wegverbreding aangelegd die ongewild het verkeer dominant maakt op een weg. Hoewel iedere verandering op zich logisch is vanuit het 'eigen' perspectief vormen zij samen een ongewenste en niet doordachte transformatie.



# Onze plattelandswegen

## Een andere keuze voor de toekomst

Wat wij nodig hebben, is het besef van het belang van de plattelandswegen voor de kwaliteit van ons dagelijks leven. Dit geldt in dezelfde mate ook voor het belang van het platteland in culturele zin. Gezien de huidige en toekomstige veranderingen in de landbouw zal het platteland zijn rijkdom aan betekenis ook economisch moeten uitbuiten. Het wegennet in zijn ruimte-

lijke kwaliteit zal daarvoor een sterke ruggengraat moeten kunnen vormen. De eerdergenoemde langzame veranderingen zijn bedreigend. Verandering in positieve zin is pas mogelijk door samenwerking tussen verschillende vakgebieden, met bestuurders en met gebruikers van het gebied. Het doel van deze publicatie is de discussie over plattelandswegen te initiëren in een breder perspectief dan verkeer, met een lange-termijnvisie als doel.

Gesprekspartners moeten zijn:

- **Vakmensen** uit de ruimtelijke, historische, culturele, verkeerskundige en planologische disciplines
- **Gebruikers:** automobilisten, landbouw, transportbedrijven, fietsers en wandelaars
- **Bewoners:** zij die er wonen, werken of het gebied bezoeken
- **Politici:** bestuurders en lokale vertegenwoordigers
- **Studenten:** de toekomstige ontwerpers of besluitvormers.



## Uitdaging en visie

Deze publicatie wil mensen uitnodigen om met andere ogen te kijken naar de veranderingen op hun platteland en ervoor te zorgen dat wat wij bouwen ook datgene is, wat wij voor onze toekomst wensen. Dit is een pro-actieve houding die veel efficiënter is dan achteraf de schade proberen te herstellen.

Om dit te realiseren hebben we een visie nodig op:

- een wegennet dat voor automobilisten, fietsers en voetgangers een veilige en aangename verplaatsing en verblijf mogelijk maakt
- het gebied voor de mensen die er wonen en werken
- het karakter en de schoonheid van het gebied.





# 4 De problemen



## Het wegennet en de veranderingen in het gebruik

Het oorspronkelijke wegennet ligt in veel gevallen nog steeds als basis onder de huidige wegenstructuur van de plattelandswegen. Ruilverkaveling-wegen, autowegen, snelwegen, rondwegen e.d zijn daaraan toegevoegd. Die oude wegen zijn aangelegd voor wandelaars en beperkt voor koetsen, ruiters, paard en wagens (en legers). Samen vormden ze een samenhangend net van wegen en paden dat over het hele continent liep en bedoeld was voor alle gebruikers. Toen begin 1900 de eerste auto's verschenen op de landelijke routes hadden die slechts weinig effect op de andere weggebruikers. De enorme aantallen echter, die vanaf de jaren '50 deze wegen gebruiken, hebben verblijf en verplaatsing anders dan per auto enorm beperkt. Momenteel is door de grote toename van het gemotoriseerde verkeer het hoofdwegennet niet in staat, om de dagelijkse pieken in het verkeersaanbod met voldoende kwaliteit op te vangen.

Daardoor ontstaat op het onderliggende wegennet een steeds grotere druk van extern verkeer. Problematisch is daarbij ook dat deze gebruikers het hoofdnet





ontwijken om sneller via de lokale wegen te rijden. En dit zijn geen gebruikers die door hun herkomst of bestemming betrokken zijn bij het gebied; tijdswinst is veelal het enige motief om daar te rijden. Daarmee ontbreekt een sociale bedding voor hun gedrag. Voor een leefbaar en mooi platteland met hoge culturele, landschappelijke en natuurwaarden is dus een adequaat opgebouwd en goed functionerend hoofdwegennet een absolute randvoorwaarde. Ook tijdelijk zouden problemen op het hoofdnet nooit mogen doorwerken op het lokale net. De externe verkeersstromen die in dat geval over de plattelandswegen lopen veroorzaken een enorme aantasting van de leefkwaliteit voor de bewoners in het gehele gebied, want er wordt niet alleen een weg extra belast, maar het gebiedsnet als geheel kan dan zijn rol als publiek domein slecht of niet meer vervullen.

### De onderbroken netwerken

De bijgaande figuren tonen wat er is gebeurd met het netwerk van bestaande paden. Het autonetwerk is zeer eenduidig, samenhangend en consistent. Voetgangers en fietsers zijn teruggeworpen op een opgebroken net en worden op veel andere plekken geconfronteerd met dominant, bedreigend en hard rijdend autoverkeer. Waar wandelen en fietsen prettig moet zijn is het voor delen van de rit een ontmoedigende ervaring geworden. Het aanleggen van een geheel nieuw netwerk voor voetgangers en fietsers kan nooit de enige oplossing zijn. Dat zou vaak de bestaande verkeersbarrières in het gebied slechts versterken. Als het ons menens is met het bevorderen van milieuvriendelijk vervoer, moeten de bestaande netwerken als geheel beter worden aangepast op het gemengde gebruik.

### Het lokale padennet

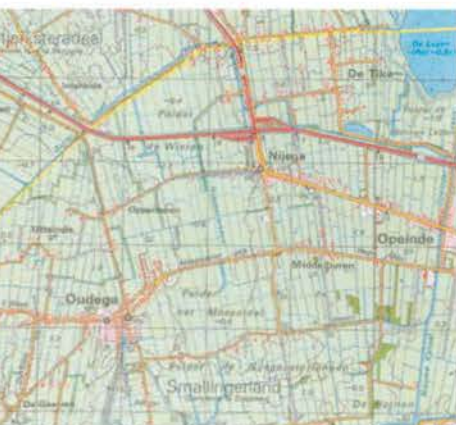
Rondom onze dorpen vinden de meeste fietsritten en wandelingen plaats op de gewone wegen die ook door auto's worden gebruikt. De groei van het autoverkeer en de grootte van

de voertuigen maken het wandelen en fietsen op deze wegen tot een zeer onprettige en onveilige bezigheid. Daardoor worden ook delen van het nog bestaande padennet vrijwel onbereikbaar.

Dit betreft vooral de paden die vlak om de dorpen in het buitengebied liggen. Het waren juist deze paden, die als publieke ruimte vroeger mensen de kans gaven voor ontmoeting en verpozing, en juist het toevallige van deze ontmoetingen maakte ze waardevol. Bijna nergens had het autoverkeer zo'n verstorend effect als hier. En hoewel de meeste mensen goed kunnen lopen gebruiken zij daarom nu de auto om naar een stukje voetpad of fietspad te gaan om te wandelen of fietsen.

### Het fietsnetwerk

De fiets is voor de korte afstand de voornaamste vervoerswijze. Toch is hier het medegebruik van wegen met snel rijdend en zwaar verkeer een groot probleem. Dit wordt niet opgelost met een fietspadennet als voorziening langs wegen, noch door de recreatieve paden op zich. Pas door samen met de voetpaden, de lokale wegen en de fietspaden naar het gehele net te kijken kan de fiets als vervoermiddel zijn rol vervullen. Wel zal dan voor wegen met gemengd verkeer de snelheid van auto's tot zeker 60 km terug moeten. En daarnaast zal de weg zijn functie als ontmoetingsplek ook door zijn vorm moeten uitstralen. De aanleg van aparte netwerken voor fietsers vormt slechts een deeloplossing. De wegen met utilitaire fietspaden worden door het autoverkeer gezien als verkeersaders die met hoge snelheden bereden kunnen worden. Daarmee worden het in de dwarsrelaties voor andere gebruikers weer forse barrières om te kruisen. Vaak kan dit alleen nog veilig op gebundelde wijze, bij de kruispunten. Het medegebruik door bromfietzers geeft ook voor fietsers en wandelaars op deze paden niet de noodzakelijke kwaliteit.





### Het landbouwverkeer

De enorme verandering van de landbouwtrekker uit de jaren '60 naar die van nu heeft zich eveneens vrij sluipend voltrokken. Dit proces is slechts vanuit het economische perspectief en de technische mogelijkheden verklaarbaar. De eerste trekker had 18 pk terwijl de huidige soms 300 pk huisvest. De oude trekker paste precies in de toenmalige samenleving, je kon meefietsend nog wel even bijpraten. Tegenwoordig zijn het volledig gecapitonneerde cabines compleet met de nieuwste geluidsapparatuur en airco. Deze grote machines worden ook steeds meer door een aantal gespecialiseerde bedrijven in een groot gebied ingezet. Het gevolg is dat er veel meer kilometers op plattelandswegen met deze machines worden verreden.

De verkeersonveiligheid is sterk toegenomen nu deze vervoermiddelen ook nog 40 km mogen rijden in plaats van de 16 km vroeger. Dit terwijl de rij-eigenschappen eigenlijk niet voor de openbare weg zijn bedoeld. Zeker op onze parallelwegen met gemengd verkeer vormen zij een bron van overlast en bedreiging voor de andere gebruikers. Ook de ongevallencijfers onderbouwen dat. Daarnaast vormen de afmetingen een massa die zich slecht verhoudt tot de menselijke maat op onze plattelandswegen.

### De berm

Ook naast de weg vindt de nodige erosie plaats. Oorzaak is vaak een sterk technische benadering van het beheer van de weg. Bomen worden geplaatst op een bepaalde obstakelvrije afstand, en bermen worden kaal gehouden en frequent gemaaid. Struiken worden gesnoeid om vrachtauto's en landbouwverkeer te faciliteren. Bermen worden verhard en sloten opgeschoond, verdiept en verbreed met schouwpaden. Uiteindelijk blijft er een steriele ruimte over, die puur bedoeld lijkt te zijn als verbreding van de te berijden ruimte.





### Het materiaalgebruik

Vanuit beheersoverwegingen worden doorgaans materialen gebruikt die slecht passen bij de gewenste menselijke schaal en ruimtelijke kwaliteit. Vaak wordt de waarde van een onverharde weg als laag ingeschat terwijl juist daarmee de eigenlijke gebruikersgroep het duidelijkst wordt aangesproken.

Door deze aanpassingen wordt het wegbeeld vaak ingrijpend verstoord, zeker als grasstenen of het dode asfaltgranulaat worden toegepast.

Voor andere gebruikers dan motorvoertuigen is de verbreding eerder een verslechtering dan een verbetering. Het is een sluipend proces dat begint met wat puin of asfaltgranulaat om de kuilen te dichten. Er volgen klachten van fietsers over de gevaarlijke randen en de hoge snelheden en na enkele jaren verschijnt de betongrassteen; fietsers worden gedwongen uit te wijken op de grasstenen en er volgt onontkoombaar een definitieve wegverbreding. De volgende stap is de roep om een fietspad want nu rijden de auto's veel harder en het wordt steeds drukker. Het eindigt met een volledig voor autoverkeer opgewaardeerde vorm van de weg, zonder dat de functie is veranderd. Vervolgens komen dan de bewegwijzeringsborden, de verkeerstekens en een scala aan andere ornamenten behorend bij het maatregelenpalet van verkeer. Tenslotte wordt ook de verlichting aangepast, want de weg is onveilig geworden, door het veranderde gebruik een begrijpelijke klacht. Kenmerk echter van het buitengebied is juist de duisternis. Iedere plattelandsbewoner weet dat en beseft dat door stukjes te verlichten de rest slechts donkerder wordt. Om over de schade voor fauna en milieu nog maar te zwijgen.





# De gevolgen

## Het gedrag

Mede als gevolg van deze ruimtelijke veranderingen zijn wij ook anders met elkaar op straat gaan verkeren. Vroeger was dat de plek waar je in confrontatie met anderen primair lid van die gemeenschap was. Met de auto kon dat niet meer, en de normale omgangsregels werden dan ook sluipenderwijs vervangen door verkeersregels.

Toen het verkeer nog niet zo snel reed en er niet veel auto's waren, kon het verkeersgedrag zich met een paar basale regels zoals rechts houden en rechts voorrang nog redelijk voegen binnen de sociale wereld. Maar met de toename van de aantallen en de snelheid van de auto's ontstond de behoefte aan steeds meer regelgeving. Ook de verkeersveiligheid en de klachten van burgers noopten ertoe. Deze ontwikkeling is terug te vinden in de verkeerswetgeving die steeds verder is gegaan en inmiddels zo ingewikkeld is dat er zelfs voor vakmensen quizen over worden georganiseerd.

Een bijkomend gevolg is dat de informatie die mens en ruimte zelf aanbieden is vervangen door op borden gecodeerde informatie over het verkeerssysteem. Door deze ontwikkeling is het verkeersgedrag volkomen los komen te staan van gewone omgangsvormen tussen burgers in de publieke ruimte.

Ook is het gebruik van eigen interveniërende scenario's ontnomen. Het gevolg is een puur op regels gericht gedrag. We laten ons niet meer sturen door fatsoen, maar door regels en wetten.

De eigen verantwoordelijkheid wordt slechts gezien in relatie tot jezelf en niet in relatie tot anderen. Juist op het platteland met zijn sterke sociale structuren is dit onnodig en ongewenst.



## De verkeersonveiligheid

Vanaf midden jaren '70 is het aantal verkeersongevallen sterk gedaald. Voor de lokale plattelandswegen is dit effect echter minder sterk. Uitgedrukt in risico per kilometer zijn het de onveiligste wegen die wij kennen. Door de absolute afname van het totale aantal ongevallen zijn deze wegen relatief steeds onveiliger geworden. Op veel plattelandswegen is de snelheid veel hoger dan op de hoofdwegen die voor autoverkeer zijn bedoeld. De afloop van ongevallen op plattelandswegen is meestal dan ook zeer ernstig.

Als de lokale wegbeheerders hun wegen zouden zien als deel van het gebied voor iedereen, dus als publiek domein met vele functies, dan zouden de andere gebruikers van de ruimte minder met het snel rijdend autoverkeer worden geconfronteerd en dus veiliger zijn. Dit kan alleen als de hoofdwegen voor de auto's samen een sluitend netwerk voor het snelle verkeer vormen, een functie die de wegen in de landelijke gebieden niet kunnen en moeten vervullen.





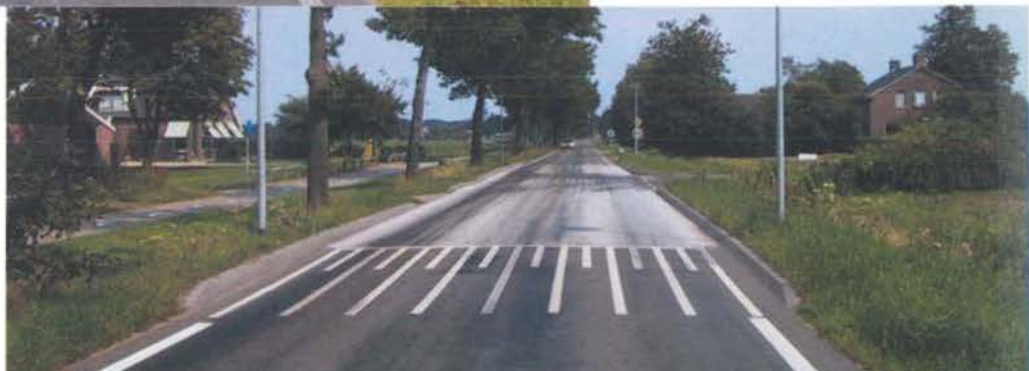
Als een wegennet zo is opgebouwd kan van autobestuurders ook gevraagd worden zich met de auto aan te passen aan de waarden van het gebied en aan de mensen die er zijn, temeer daar de meeste gebruikers in sociale zin dan immers bij dat gebied horen. Juist de kenmerken van de ongevallen in de landelijke gebieden laten zien dat onaan- gepast rijgedrag daar de voornaamste ongevaloorzaak is. Dit is door de tegen- stelling tussen wat de weg suggereert en wat er vanuit sociaal en ruimtelijk perspectief eigenlijk mogelijk is een logisch gevolg.

### De verstedelijking van wegbeelden

Door bij het inrichten van plattelands- wegen slechts uit te gaan van de verkeerskundige gereedschappen treedt een vervlakking op van het eigene dat de plattelandsweg kenmerkt als ruimte- lijk element. Eigenlijk wordt een platte- landsweg beheerst door drie elementen: de weg, de lucht en het landschap. Het zijn deze eenvoudige dingen die een hele toeristenindustrie aandrijven voor

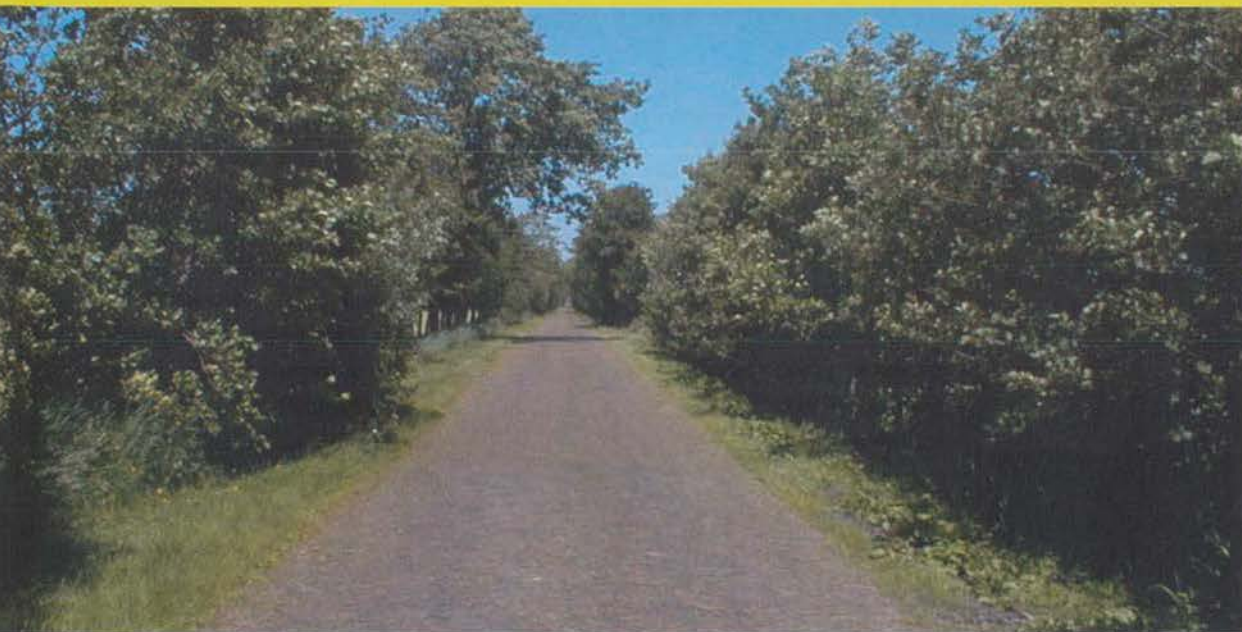
honderden miljoenen euro's per jaar. Toch treedt er continue een erosie op van deze simpele wetmatigheid, waar vooral verkeer vaak de grote motor achter is.

Wat de weginrichting betreft weer- spiegelt zich dat in een geleidelijke verandering die evengoed bedreigend is voor de historische kwaliteit. Vaak ontstaat daardoor een verstedelijking van het wegbeeld op het platteland. We zien dat aan de verlichting van de wegen en paden, het gebruik van omgevings- vreemde erfafscheidingen, snelheids- remmers en de toepassing van kleuren en materialen die niets streekeigens meer hebben. Ook het als een golfbaan onderhouden van wegbermen of het gebruik van beplantingen die niet bij de betreffende omgeving passen, draagt aan deze ongemerkte en ongewilde veranderingen bij. En de stortvloed aan informatieborden en andere toevoegingen langs de wegen vormen een voort- durende ruis waarin de weg als ruimte soms bijna verdwijnt.





# Ontwikkelingen en inspiratie

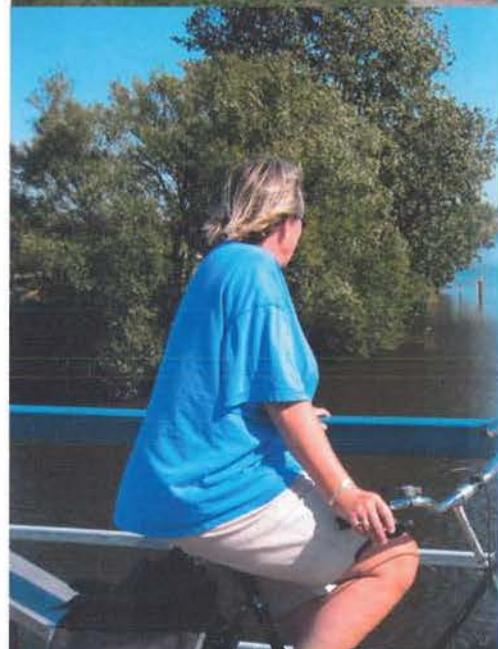


Plattelandswegen vormen de sleutel naar het platteland. De weg heeft een dubbele functie: hij maakt deel uit van het landschap en hij ontsluit het. Juist in ons land met zijn vele landschapstypen vormen de wegen een onderscheidend kenmerk. De vele bodemsoorten met elk hun eigen gebruik in combinatie met de steeds wisselende vegetatie maken dat er geen twee wegen gelijk zijn. Ze worden in hun uitstraling bepaald door geomorfologische aspecten. Daarnaast zijn zij ook deel van ons cultureel erfgoed. Soms bieden zij ons zelfs nog een kijkje naar de perioden van eerste vestiging en ontginning.

## Duurzaam veilig verkeer

In het nieuwe 'Handboek ontwerp erf-toegangswegen' is nu voor alle erf-toegangswegen bepaald, dat ze in principe deel van het gebied zijn waarin ze liggen. Daardoor vormen ze dus geen deel van het faciliterende net van wegen dat over

onze ruimte ligt voor het gemotoriseerde verkeer. Uiteraard betekent dit niet dat er geen verkeer meer langs mag, maar het moet gebruikers duidelijk zijn dat de weg de directe omgeving faciliteert en niet het doorgaande verkeer. Daarom zal dat externe verkeer zich ook moeten aanpassen aan de functies en kwaliteiten van de ruimte. Voor de weg in een landelijk gebied betekent dit, dat de verschijningsvorm uitdrukking moet geven aan het eigene van de plek. Momenteel is nog amper kennis binnen de discipline wegontwerp beschikbaar die hier antwoorden op kan geven. Wel ontstaat hiermee alle ruimte om te zoeken naar een nieuwe vormtaal voor plattelandswegen. Vanuit de discipline verkeer is daarom nieuw ontwerp-gereedschap nodig willen wij voorkomen dat de verstedelijking en juridisering van de ruimte op het platteland nog verder doorgaan.





### De andere informatie

De plattelandsweg ontleent in principe zijn vorm aan de geologie, de morfologie, de vegetatie en het gebruik door mensen van die ruimte met alle daarbij behorende culturele aspecten, zoals die door de weg en zijn omgeving door de eeuwen heen zijn vervuld. Dus niet door richtlijnen te hanteren, bedoeld om voor verkeer een uniforme ruimte te scheppen. Dit resulteert immers gemakkelijk in steriele uniforme routes met een sterke auto-gerichte uitstraling in het hart van onze landelijke gebieden. Uiteraard zal de weg wel alles mogelijk moeten maken, wat voor de bereikbaarheid van alle functies in het gebied nodig is. Momenteel staan wij als vakmensen voor de opgave om nieuwe ontwerpprocessen te bedenken die deze maatschappelijke vragen in mooie ontwerpen kunnen omzetten.

Wat we uiteindelijk willen bereiken is een samenhangend, fijnmazig netwerk ontstaat waarin:

- de verblijfsfuncties van de openbare ruimte (verplaatsing, ontmoeting, bieden van context (hechting), venster op private ruimte) voorop staan, en het autoverkeer zich daar naar voegt;
- landschappelijke structuren en elementen van cultuurhistorische betekenis, die nu niet of moeilijk te ervaren zijn (door gebrek aan toegankelijkheid of doordat het autoverkeer en/of de weginrichting de ongestoorde waarneming belemmeren), goedikbaar zijn;
- de sturing van verkeersgedrag op de 60 km-wegen meer plaatsvindt door omgevingsprikkels (versterking van de ervaarbaarheid van de sociaal-culturele, historisch-geografische en stedenbouwkundige context) dan met technisch-verkeerskundige middelen;
- cultureel betekenisvolle structuren en elementen die niet vallen binnen sectorale programma's en in sectordomeinen aan erosie bloot zouden staan, zijn opgenomen in de openbare ruimte zelf;

- delen van de sectorale programma's op het gebied van water, natuur, recreatie en verkeer als het ware terloops worden geacommodeerd, zodanig dat de verblijfsfuncties van de openbare ruimte versterkt worden en het ruimtebeslag van de gespecialiseerde sectordomeinen kan worden beperkt.

Daarbij zal de betrokkenheid van de gebruikers van zo'n gebied in de processen moeten worden verankerd. Dit is enerzijds nodig omdat het ontwerp mede bepaald wordt door de gebruikers in plaats van alleen door de overheid, aan de andere kant is er in de samenleving een enorme kennis aanwezig over het gebied. Het ontwikkelen van ontwerpprocessen die al deze ruimtelijke en participatieve aspecten in een ontwerp weten te verenigen is een nieuw fenomeen dat zich nog moet ontwikkelen.

### Overwegingen bij het netwerk en de gebruikers

#### Het ontwerp van het algemene gebiedsnetwerk

Voor het gebiedsnetwerk geldt dat in principe overal de maximale ontwerp-snelheid 60 km is. Hoe hard er daadwerkelijk gereden wordt is daarmee niet gezegd. Dit type weg kenmerkt zich immers door een enorme differentiatie in vorm, gebruik en omgeving. Daarnaast zijn het in principe de bewoners, die als kenner van de weg weten wat kan. Een verplichte maximumsnelheid altijd en overal op deze wegen is een veel te bot en simpel instrument. Voor die delen van het net die samenvallen met de voet- of fietsnetwerken zal, zeker als de andere gebruikers aanwezig zijn, 60 km nog veel te hard zijn. Daartegenover is midden in de nacht op een lange rechte ruilverkavelingweg 80 km soms best acceptabel.





Dit kan alleen dan als uitgangspunt gehanteerd worden, als de samenleving dit zelf ook wil en daarin ook zelf haar verantwoordelijkheid neemt, en het stelt hoge eisen aan het proces van gebiedsontwerp. De tot nu toe gebruikelijke aanpak met de harde normen kent echter hetzelfde probleem, want ook die kan de overheid niet afdwingen, als ze het al zou moeten willen. Om de verantwoordelijkheid terug te geven aan de gebruiker is de wegbeheerder gehouden om verschillen tussen wegen ook in het wegontwerp te realiseren. Uitermate belangrijk is het dan dat de entree naar het gebied inderdaad ook een andere wereld oproept, een wereld van mensen waar je als automobilist deel van bent. Voor iedere entree is dit een specifieke ontwerpopdracht waarbij herkenbaarheid voorop staat. Dit uitgangspunt maakt in principe alle verkeersborden overbodig. Het zouden altijd aan de omgeving ontleende vormelementen moeten zijn die het gedrag sturen.

#### Het ontwerp van een fietsnetwerk

Om een goed fietsnetwerk te ontwerpen moet rekening worden gehouden met de eigenschappen van fietsers.

We moeten dus drie dingen bedenken:

- een fietser stapt niet af
- een fietser rijdt geen meter om
- een fietser probeert iedere stop te vermijden.

Voor een fietsnetwerk voor utilitair gebruik of het rijden van routes zijn dit harde uitgangspunten die, indien er geen rekening mee wordt gehouden, altijd afwijkend gedrag van fietsers te zien zullen geven. Voor utilitair gebruik zijn directe verbindingen gericht op dagelijkse bestemmingen zoals wonen, werken, onderwijs en winkelen het best. Voor recreatief gebruik geldt dat in veel mindere mate, daar speelt de aantrekkelijkheid van de route een veel grotere rol. Die aantrekkelijkheid wordt sterk bepaald door elementen weg, lucht en landschap, waarbij vooral de wisseling van beelden een route extra aantrekkelijk maakt. Uiteraard zullen ook de nodige voorzieningen zoals horeca en rustplekken deel van zo'n route moeten zijn.







Daarnaast speelt voor een fiets de kwaliteit van het wegdek een grote rol. Voor een fietser is asfaltverharding optimaal. Wel vraagt de uitstraling van het oppervlak extra aandacht. Het simpelweg toepassen van hetzelfde materiaal als voor de auto is met enige creativiteit te vermijden. In principe zouden deze paden niet door brommers gebruikt moeten worden. Uit de praktijk blijken die zowel voor de beleving van de fietser als het optreden van ongevallen negatieve effecten te hebben.

#### Het ontwerp van een voetgangersnetwerk

Vooraf de korte ommetjes voor de voetgangers vanuit de steden en dorpen vragen om een heel kleinschalig netwerk dat moet aansluiten bij de wensen van de gebruikers. Daarom zal dit per dorp altijd maatwerk betekenen. Wel wordt de aanwezigheid van auto's in dezelfde ruimte vrijwel altijd als storend gevoeld. Dit geldt niet voor de combinatie met fietsers, mits in beperkte mate. De vorm van dit net is zelden doelgericht; er verblijven en genieten van het wandelen is immers het doel.

Wel is een maaswijdte gewenst die ommetjes mogelijk maakt van ongeveer een kwartier. Landschappelijk is vaak vanuit de oude kaarten nog te zien waar vroeger deze paden lagen. Die hebben meestal vanuit hun verwevenheid met hoe mensen vroeger die plek gebruikten de wijsheid van eeuwen in zich.

#### Het ontwerp voor het landbouwverkeer

Een specifiek probleem vormt momenteel het landbouwverkeer. Door zijn snelheden, zijn afmetingen en de massa gecombineerd met wisselende grote werktuigen wordt dit meer en meer als een bedreigende weggebruiker gezien door de andere weggebruikers. Uiteraard is de landbouw in economische zin gebonden aan het gebruik van juist deze wegen met juist deze voertuigen. Daarom ook dat in de wetgeving de landbouwvoertuigen uitzonderingsregels kregen samen met de stoom- en motorwalsen. Deze uitzonderingen betekenen echter ook een grotere eigen verantwoordelijkheid.

Door de landbouworganisaties wordt dit ook onderkend. Probleem is dat niet iedere gebruiker van landbouwtractoren dit ook zo ervaart. Daarbij staat de politie nu machteloos vanwege de eerdergenoemde uitzonderingspositie in de wetgeving. Door wegen anders toe te rusten kan al een deel van de oplossing gevonden worden. Het zal echter altijd een deeloplossing zijn, omdat ook de landbouw bedrijfsmatig grenzen stelt. Deze dilemma's bespreekbaar te maken is een zaak voor een gemeenschap zelf, want er zal hoe dan ook nooit een totaaloplossing komen. Uiteraard ligt hier ook een taak voor de overheid, vooral door hogere eisen te stellen aan de rij- en sociale vaardigheden van tractorchauffeurs, door andere snelheidslimieten in te voeren en door de wetgeving zo aan te passen dat niet iedere berm door de tractor als weg mag worden gebruikt. Dat zou een aanpak mogelijk maken waarin schade aan wegen en bermen via de civiele rechtspraak kan worden verhaald op de gebruiker. Momenteel is er na het opheffen van het begrip B-weg een volledig beleidsvacuüm voor gemeenten.





De verschijning van de weg speelt een belangrijke rol in onze perceptie van het landschap. Het ontwerpen van platte-landswegen dient het eigene van de omgeving en de mensen die er wonen uit te drukken. Uiteraard is het fundamenteel dat deze wegen voor alle functies in dat gebiedverkeer adequate bereikbaarheid garanderen. En een absoluut uitgangspunt is natuurlijk dat geen concessies mogen worden gedaan ten aanzien van verkeersveiligheid.

### Nieuwe wegen

Soms zullen ter ontlasting van andere routes nog nieuwe wegen nodig kunnen zijn. Zorg dat die dan met het oog op de te vervullen functie naadloos passen in het totale wegennet. Daarnaast dienen de te volgen tracés en inrichting vanaf het begin ontworpen te worden vanuit het landschap en de cultuur van de mensen. Vanaf het allereerste begin is dus een brede ruimtelijke analyse als basis nodig. Draag ook zorg voor een logische samenhang met bestaande en nieuw te bouwen gebouwen. Neem de consequenties voor de te doorsnijden fiets- en voetpaden mee in de ontwerp-opdracht. Hetzelfde geldt voor de verandering in functie die voor bestaande wegen optreedt; de daarbij behorende verandering van vorm door een herinrichting zou vanaf het begin een onlosmakelijk deel van de planning van de nieuwe verbinding moeten zijn.

### Het lengteprofiel

De weg moet in het landschap zijn ingebed en ook de landschappelijke en geomorfologische waarden verbeelden. Houdt dus geen minimale of maximale boogstralen aan. Die hangen vooral af van de logica van de plek en niet van wat het verkeer wenst. Door die logica in te bouwen zal ook de noodzaak van aanvullende verkeersinformatie verdwijnen. Wel is een gebiedsgewijze aanpak de basis, met daarbij een goed functionerend hoofdwegennet. De weg moet van plek tot plek een verhaal vertellen, waarbij de plekken als kralen aan een snoer de weg vormen. De andere vakgebieden moeten het vak verkeerskunde hierin ondersteunen.

### De belijning

Op voor snelrijdend autoverkeer ingerichte wegen is markering een essentieel onderdeel. Hoewel er de laatste jaren meer en meer ook op de kleinste plattelandswegen asmarkering wordt toegepast, ontbreekt daarvoor vanuit veiligheidsoverwegingen iedere onderbouwning. Verkeer uit beide richtingen wordt van elkaar gescheiden, waardoor de indruk wordt gewekt dat, zolang ieder op zijn helft blijft, er geen gevaar is te duchten. De werkelijkheid is echter dat op smalle wegen door asbelijning een snelheidsverhoging optreedt en tevens meer op de rand van de weg wordt gereden. Juist die

combinatie van factoren ligt op platte-landswegen ten grondslag aan veel enkelzijdige ongevallen.

Ook bij kantbelijning is een snelheidsverhogend effect te constateren, terwijl ook dit weer een hulpmiddel is dat automobilisten aanmoedigt ook onder ongunstige rij-omstandigheden vlot door te rijden. Dit voordeel is voor andere weggebruikers zoals fietsers en voetgangers automatisch een nadeel, temeer daar voor fietsers met hun gebrekkige verlichting belijning niets toevoegt. In de huidige nieuwe richtlijnen voor erftoegangswegen wordt dan ook geen belijning geadviseerd. Als er dwingende redenen zijn om toch belijning toe te passen, kies dan voor een 1-3 kantbelijning, waarbij wel de indruk moet worden voorkomen dat het een fietsvoorziening vormt. De maximale verharding achter de streep zou daarom niet meer dan 35 cm moeten zijn. Ook kan door licht gekleurde kantopsluitingen een natuurlijke begrenzing van de kantverharding worden gemaakt, bij voorbeeld door asfaltprint toe te passen.



# wegingen

## Het dwarsprofiel

In de huidige richtlijnen is een bandbreedte aangegeven voor maten van een dwarsprofiel. De keus zal vooral door de voertuigen en de aantallen worden bepaald. Daarmee wordt echter weer de auto de maat der dingen. Beter is om voor het hele gebied te bekijken wat voor deze weg absoluut nodig is, en dan vanuit alle ruimtelijke functies waarvan het verkeer er één is. Dan is ook aan te geven wat de weg vanuit ruimtelijke overwegingen moet uitdrukken. En pas dan kan samen met de bewoners een keus worden gemaakt. Vaak zal blijken dat dan heel andere ontwerpen mogelijk zijn.









Een nieuwe ontwikkeling is momenteel het maken van rode fietsstroken op plattelandswegen. Gevoelsmatig geeft het een gevoel van veiligheid voor fietsers. De ervaringen met deze stroken binnen de kom zijn echter wat betreft objectieve onveiligheid niet eenduidig, zeker als de stroken als suggestiestroken, dus zonder symbolen, worden gehanteerd en smaller zijn dan 1,50 m. Het gebruik van deze stroken op wegen buiten de kom met nog hogere snelheden en smallere stroken is dan ook vanuit verkeersveiligheid onverdedigbaar. Dat is ook de reden dat in de nieuwe richtlijnen de stroken niet worden aanbevolen. In de praktijk blijkt dat veel fietsers zich door de strook gedwongen voelen achter elkaar te fietsen, daarmee de auto suggererend er vlot langs te kunnen, wat dan ook gebeurt. Deze maatregel ondermijnt ook het uitgangspunt dat op een plattelandsweg menging van verkeerssoorten de normale basis is. Kortom, het is een botte verkeersmaatregel die alleen appelleert aan gevoelens van onveiligheid zonder er wezenlijk iets mee te bereiken. De keuze van aankleding van weg en berm is in combinatie met een logisch dwarsprofiel en een goede materiaalkeuze op termijn altijd de beste oplossing. Fietsstroken kunnen uiteraard als tijdelijke oplossing in subjectieve zin een verbetering geven, zolang bijvoorbeeld het netwerk niet goed functioneert, maar terughoudendheid is gewenst.

### Kruispunten

Juist op kruispunten gebeuren veel ongevallen. Door de tijd heen zijn veel maatregelen genomen die per saldo op de kruispunten een ongunstig effect hebben, zoals de aanleg van fietspaden, bochtverruiming en wegverbredingen. Ook de vele verkeersborden creëren een wereld die de verwachtingen van bestuurders zo verandert, dat juist de verstoringen in een weg steeds minder worden opgemerkt. Daarbij komt dat de informatie behorende bij het verkeerssysteem de voorspelbaarheid van het gedrag op de kruising vergroot, en dit is dan het juridische gedrag tussen verkeersdeelnemers en niet het sociale gedrag tussen burgers. Het is vooral de auto die hiervan profiteert door de snelheid hoger te houden. De fietser en de voetganger worden gedwongen op grotere hiaten in de verkeersstroom te wachten. Uiteindelijk betekent het dat de kwaliteit van het ruimtelijke, mensgeoriënteerde netwerk er sterk door wordt verslechterd. Hoe meer je een weg 'verbetert', hoe slechter het op de overblijvende stukken gaat. Ook de oversteekpunten voor fietsers en voetgangers worden daardoor slechts gevaarlijker.

Om een landelijke uitstraling te behouden en ook verkeersveilige oplossingen voor alle gebruikers te kunnen garanderen is het zaak kruispunten zo compact mogelijk te houden. Als er voor specifieke voertuigen maatwerk nodig is, doe het dan zo dat voor andere gebruikers de ruimte niet wordt vergroot, bijvoorbeeld door versterkte bermconstructies. Wees terughoudend met uitzichtdriehoeken. Beter is het door het wegontwerp te zorgen voor lage snelheden op kruispunten. Gebruik daarvoor ook zoveel mogelijk natuurlijke landschapselementen zoals bomen, struiken, water, hoogteverschillen en de visuele relatie met de bebouwing. In het algemeen zijn aansluitingen veiliger en gemakkelijker vorm te geven dan volledige kruispunten.

### Snelheidsremmers

Het toepassen van snelheidsremmers op plattelandswegen houdt in dat vanuit het wegbeeld een maximum van 60 km niet logischerwijze is af te lezen. Zeker nu nog niet overal een goed functionerend hoofdwegennet aanwezig is, zal zo'n maatregel als voorlopige oplossing soms noodzakelijk zijn. Vaak worden echter gewoon de instrumenten van binnen de kom met een kleine aanpassing op de plattelandsweg gebruikt. Dit is weer een ongewenste verstedelijking van de plattelandsweg. Ook is het weer de overheid die zich verantwoordelijk maakt voor gedrag van burgers die dat in de eigen omgeving ook zelf zouden moeten willen. Toch is het moeilijk bij sluipverkeer tot een verlaging van de snelheden te komen zonder ingrijpende maatregelen. Het veranderen van het wegbeeld door meer gebogen tracés, het versmallen van de weg of het gebruik van bomen en struiken om een vernauwend ander wegbeeld dat zich op het landschap betreft te creëren kan een oplossing vormen.

### Het wegdek

Tijdens het rijden over een weg bepaalt de uitstraling van het wegdek al voor een kwart de beleving van die weg. Het wegdek kan een grote bijdrage leveren aan de aantrekkelijkheid van een route of een dorp. Het kan het lokale karakter versterken of afbreken. Het kan ook dienen om verschillen tussen plekken in de weg aan te geven of verschillen tussen wegen onderling te benadrukken, bijvoorbeeld als fiets- of voetgangersroutes zich op een wegvak treffen. Hiervoor is een breed scala aan materialen voorhanden als alternatief voor de nu gebruikelijke oppervlakken, zowel in materiaal, textuur als kleur. Probeer vooral in de dorpen de daar vanouds gebruikte materialen en kleuren toe te passen en wees terughoudend met te veel verschillende en sterk gekleurde oppervlakken als alternatief voor het ontbreken van de verkeersborden.



In de meeste gevallen betekent dat een aantasting van het streekeigene, en bovendien verveelt het snel. De oude asfaltweg met een slijtlaag is zo gek nog niet: hij vergt beperkt onderhoud en heeft vaak een landelijk karakter. Voor voetpaden en incidenteel gebruikte fietspaden zijn halfverhardingen interessante mogelijkheden, in plaats van de in Nederland gebruikelijke tegel van 30 x 30 met een vellingkantje. Zorg ervoor dat materialen ook duurzaam zijn wat onderhoud betreft, anders verdwijnt een goede voorziening soms in een paar jaar weer. Het toepassen van banden en/of vangrails als kantopsluiting van wegen buiten de kom verdient geen aanbeveling. Het is weer een stukje verstedelijking en technocratisering van het platteland. Daarnaast geeft het auto's geleiding en sluit het nooduitgangen af, bijvoorbeeld als een fietser in het nauw komt.

### Het verlagen van geluidsniveaus

De stilte is een wezenlijk kenmerk van het landelijke gebied. Maar bij de continue aanwezige ruis van verkeerslawaai kan een vogel die hier met zijn geluid een wijfje probeert te lokken het wel schudden. Verkeerslawaai kan geluidssterktes bereiken van 90 dbA. Deze herrrie draagt soms kilometers ver. Zodra voertuigen sneller rijden dan ongeveer 50 km is het bandengeluid de voornaamste bron van geluid. Op de korte afstand komt het geluid in een rechte lijn naar ons toe. Op grotere afstand wordt het in de lucht gebogen afhankelijk van wind en temperatuurgradiënten. Daarom kan door afscherming op de korte afstand geluid worden verminderd maar voor de grotere afstanden is alleen het reduceren van het contactgeluid aan de bron door stiller asfalt of door lagere snelheden effectief.

Momenteel zijn er vele asfaltconstructies die een lager geluidsniveau genereren op het contactvlak tussen de weg en de band. Verlagen van 5 tot 10 decibel zijn realiseerbaar. Daarnaast is snelheidsverlaging met 20 km goed



voor een geluidsreductie van 5 db. Geluidsschermen kunnen soms een optie zijn, wel zullen zij dan op landschappelijk verantwoorde wijze moeten worden ingepast. Beter is om maatregelen te nemen die ook het landschap nog versterken. Vaak echter vormen schermen of wallen een visuele barrière die de weg isoleert van de omgeving en daarmee een verlies aan landschappelijke beleving veroorzaakt. Ook is het sturen van het gedrag in zo'n wegbeeld veel moeilijker. Dit zijn moeilijke ontwerpogaven waarop zeker geen pasklare antwoorden te geven zijn.

### Bermontwerp

Voor de laatste jaren valt er een enorme toename van berm schade op vooral in het najaar. De eerder besproken

problemen met landbouwvoertuigen zijn daar deels oorzaak van. Ook de toename van autoverkeer op het lokale netwerk is een oorzaak. Een eerste vraag moet zijn hoe erg het probleem überhaupt is, want vaak is, wat er ook wordt gedaan, in het natte jaargetijde de schade net zo snel terug als die is verholpen. Door niets te doen en het te bespreken met de gebruikers is ook verbetering te verkrijgen. Ook het weghalen van de asbelijning heeft een positief effect. Op smalle wegen wordt verkeer zeker bij donker en regen door de asbelijning letterlijk de berm ingestuurd. Conform de nieuwe richtlijnen zou op deze wegen geen belijning moeten worden toegepast, of, als er dwingende redenen zijn, slechts een onderbroken kantbelijning. In het





buitenland worden wegen aangelegd met één rijstrook en om de 100 m een wisselplek. De ervaring in Engeland leert dat aantallen tot 1500 motorvoertuigen per etmaal hiermee uitstekend geacommodeerd kunnen worden. Ook anders snoeien en de struiken tot aan de verharding laten groeien, niet of minder maaien van gras in de berm en ze vervolgens laten verwilderen zou positief kunnen werken. Het aanpassen van de artikelen uit de wegenwet, waardoor de beheerder verplicht is ook op de kleinste plattelandsweg berm goed te onderhouden (om ze te kunnen berijden) zou wegbeheerders kunnen helpen berm schade op plattelandswegen door middel van civiele claims op te lossen.

En we hoeven trouwens ook niet altijd en overal klakkeloos grasbermen toe te passen. Waarom geen heidebermen op de heide en pijpenstrootjes in het veengebied en op de klei?

### **Toegevoegde elementen en straatmeubilair**

#### **Verkeersborden**

Verkeersborden moeten in principe in een 60 km gebied, waar sociale interactie op straat tussen alle gebruikers voorop staat, overbodig zijn, uitzonderingen daargelaten. Ze refereren immers aan het verkeersgedrag dat in een sociale omgeving als de plattelandsweg ongewenst is. Daar ben je in de eerste plaats mens in plaats van bestuurder van een auto.





### Bewegwijzering

Ook voor de bewegwijzering zou naar alternatieven voor het bestaande instrumentarium moeten worden gezocht. Voor fiets- en wandelroutes is de oude ANWB paddestoel nog steeds een perfect instrument. Fietsers kunnen de voet op de paddestoel zetten en hoeven niet af te stappen en voetgangers kunnen zelfs op de informatie zitten. Voor het gewone plattelandsgebied zou in principe autobewegwijzering niet nodig hoeven te zijn. Een bekende heeft in zijn gebied niets nodig, terwijl een vreemde niet geholpen hoeft te worden om per auto deze landelijke gebieden te doorkruisen. Als je op de hoofdweg weet waar je eraf moet is dat voldoende. Voor veiligheid op het hoofdwegenet zijn verwijzingen nodig, voor de plattelandsweg zijn ze overbodig.

### Verlichting

Verlichting is op het platteland altijd maatwerk. Overweeg goed hoe verlichting zal uitwerken zowel bij daglicht als bij donker. Probeer de vervuiling met licht in het landelijke gebied tot het minimum te beperken ook door de juiste keus van armatuur. Ook moet goed worden nagedacht over hetgeen men wil verlichten. Het domweg nastreven van een bepaald luminatieniveau op het wegdek is voor het platteland onnodig. Weeg veel beter af waarom verlichting nodig is en wat dan het doel ervan is. De lage-druk natriumkleuren in een mensomgeving vervreemden sterk door het monochromatische karakter. Conclusie is dus: liever geen verlichting behalve daar waar dringend nodig.





### Overig meubilair

Probeer alle onnodige zaken zoals reclame-uitingen weg te houden.

En streef voor het overige naar creatieve ontwerpen die passen bij de plek. Waak voor uniforme oplossingen. En houd alle toevoegingen als ze dan toch onmisbaar zijn zo klein mogelijk.

### Beplanting

Voor veel gebieden is ook te overwegen om meer met de beplanting te doen. Door een ander patroon van onderhoud zijn soms weer fraaie bloemen en vlinderrijke bermen te verkrijgen. Door er almaar rekening mee te houden dat bermen door auto's gebruikt worden rek je de weg onnodig en ongewenst op. Hekken langs onze wegen verwijzen bijna altijd naar uitritten en maken daarmee automobilisten alert op verstoringen of afslaan. Dit soort meer organische elementen kunnen dus goede instrumenten zijn om signalen in het wegbeeld over te brengen. Hetzelfde geldt voor inritten naar woningen en boerderijen. Wel mag ook hier de eis van zorgvuldigheid ten aanzien van het ontwerp gelden. We zien vaak dat men de reflectoren van onze hoofdwegen bij de inritten plaatst; een volkomen verkeerd instrument op de verkeerde plek.

Bomen dragen in belangrijke mate bij aan de kwaliteit van ons landschap. En in dat landschap vormen de wegen samen met de bomen vaak juist een dragend element van dat landschap. Een bomenrij kan sterk versmallend en snelheidsremmend werken. Maar een bomenrij op een vrij bermprofiel zal leiden tot hoge rijsnelheden en navenant ernstige ongelukken. Dus ook daar is weer een nadrukkelijke afweging nodig: welk wegbeeld roept welk gedrag op? Door verkeer is er een enorme kaalslag opgetreden in de bomen langs onze wegen. Op verkeerswegen is dat onontkoombaar, maar op plattelandswegen onnodig mits daar met een lagere snelheid mag worden gerekend.



# Vertaling naar de praktijk



Het realiseren van plattelandswegen zoals aangegeven in de eerdere hoofdstukken zal niet vanzelf gaan. Vooral de intensieve participatie van bewoners en andere belanghebbenden bij deze ontwikkelingen maakt het ontwerpen van een plattelandsweg niet eenvoudig. Toch is het de lokale gebruiker die het beste inzicht heeft in wat wel en niet goed is in zijn eigen gebied. Bovendien moet de gedragsverandering vooral ook van de mensen in het gebied zelf komen. De samenwerking met andere disciplines en het verlaten van de vakmatige dogma's is ook niet eenvoudig. Zeker niet voor een vakgebied dat zo sterk binnen vaste kaders is gewend te opereren. Hetzelfde geldt ook voor de betrokkenheid van de burger in het ontwerpen van zijn eigen woonomgeving. Ook dit brengt meer dynamiek in het ontwerpproces waardoor bestaande ontwerpgrenzen zullen worden verlegd.

## De sturing

Laat niet alle sturing afhangen van beheer en gebruiksmodellen voor auto's en wegen. Juist door andere doelgroepen te bevoordelen in hun netwerkqualiteit zouden deze cijfers wel eens heel anders kunnen worden.

## Sturen op de vraag naar voorzieningen voor wandelen en fietsen

- Bevorder het wandelen en fietsen op de netwerken in en om onze steden en dorpen.
- Maak mensen bewust van hun vraag naar logische fiets en wandelroutes
- Vermijd ontwikkelingen die deze wegen extra belasten met autoverkeer.
- Probeer zo te ontwerpen dat de snelheden van gemotoriseerd verkeer laag blijven.
- Wees u ervan bewust dat onderhoud op het hoofdwegennet verkeer verschuift naar het onderliggend wegennet. Voorkom dit door goede afspraken. Geef hier nooit aan toe door de wegen aan te passen.
- Gebruik communicatiecampagnes om mensen weer bewust te maken van de kwaliteit van de plattelandsweg anders dan als alternatieve verkeersader.
- Zorg voor een helder en logisch opgebouwd gecategoriseerd wegennet in samenwerking met de andere overheden.





### Sturen op gedeeld gebruik van wegen

- Organiseer en bevorder gedeeld gebruik van de weg voor alle weggebruikers door nieuwe oplossingen, snelheidsverlaging en/of stellen van grenzen aan de toegankelijkheid.
- Bevorder maatregelen die grenzen stellen aan aantallen en afmetingen van voertuigen op kwetsbare wegen.
- Houd verkeersborden uit deze gebieden en kies, als het dan toch moet, voor kleine afmetingen.
- Kijk ook eens wat met simpele middelen voor voetgangers kan worden gedaan (bijvoorbeeld schelpenpaadjes); probeer nieuwe ontwerpen te vinden voor een eenvoudig voetpaadje in een berm.
- Pas het verkeer aan de wegen aan en niet omgekeerd.
- Zorg bij het ontwerpen van fiets- en voetpaden voor een ligging buiten het wegprofiel indien mogelijk, bijvoorbeeld door heggen, slootjes, bomen e.d. gescheiden. Of ontwerp complete nieuwe schakels in het net.
- Zorg voor lage snelheden op die stukken van het gebiedsnet die ook voor fietsers of wandelaars delen van hun net vormen.
- Zorg voor logische verbindingen met bestaande bruggen en viaducten en voor adequate oversteekplekken ontworpen voor alle gebruikers.
- Waardeer geen wegen op zonder de consequenties voor fietsers en voetgangers goed in kaart te brengen.

### De financiële instrumenten

Vaak blijkt dat door anders met de bestaande budgetten om te gaan er veel meer kan dan we denken. Op termijn komt immers iedere weg aan de beurt voor onderhoud. Als dan een integraal plan klaarligt kan goed voor aanvullende middelen uit andere potten gezocht worden. Juist integraliteit en een vroegtijdige planning bieden hier kansen. Kijkend naar de belangrijke taken die met de landschapsveranderingen meekomen is een heroverweging van middelen voor autobereikbaarheid naar de totale netwerkfunctie voor alle gebruikers zinvol. Het niveau van onderhoud voor plattelandswegen zou daarbij voor bestuurders een afwegingsfactor moeten zijn en niet de door de techniek bepaalde mogelijkheden. Voorbeelden te over hoe dat in andere landen gaat. Uiteraard is de civiele aansprakelijkheid daarbij een grens. Deze zou echter met de huidige visie op de plattelandsweg ook wel eens mogen worden getoetst op relevantie voor de samenleving als geheel.

### De planning

Het blijkt dat iets wat niet is gepland bij overheden vrijwel ook nooit gebeurt. Probeer daarom te komen tot een planning van de doelen behorend bij het herstel van het gebiedsnetwerk, tijd en geld.

### De handhaving

Door gedeeld gebruik van de ruimte zijn voorzieningen als fietspaden, snelheidsremmers e.d. minder noodzakelijk. Wel zal het geheel van het net het gewenste snelheidsgedrag als vanzelfsprekend moeten oproepen. Uiteraard zal moeten worden gecommuniceerd dat de overheid geen probleemhouder van te snel rijden in een 60 km gebied is. In een gebied dat ook sociaal een eenheid vormt kunnen de mensen dit beter zelf oplossen. De overheid is absoluut niet bij machte om op plattelandswegen de norm te bewaken. Het moet daar ook niet nodig zijn en de praktijk leert dat dit in algemene zin goed lukt.

En extreem gedrag laat zich ook niet sturen door de overheid. Daarmee is de handhaving ook een primaire eigen verantwoordelijkheid van de inwoners van het gebied zelf. Uiteraard staan in geval van excessen de politie en het bestuur voor hun verantwoordelijkheid, maar dan niet als normbewaker maar als bestrijder van excessen. De kwaliteit van de participatie, die door betrokkenheid van de gebruikers in het betreffende gebied tot uiting komt, moet hiervoor de basis vormen. Ook een meer kwalitatieve aanpak van het instrument repressie kan dit versterken. Dit vraagt nieuwe instrumenten voor handhaving. Probeer met nieuwe infrastructuur van meet af aan de relevante aansluitingen en verbeteringen met het totale gebiedsnetwerk mee te nemen, bijvoorbeeld bij de ontwikkeling van nieuwe bestemmingsplannen.



# Stap voor stap



## Anders denken

De centrale vraag is of de plattelandsweg is bedoeld om voor het autosysteem en de landbouw bereikbaarheid te genereren, of om als publiek domein voor alle gebruikers te dienen.

## Anders ontwerpen

- Leer creatief ontwerpen, in plaats van klakkeloos richtlijnen te volgen. Moedig de ontwerpers aan flexibel te denken en van problemen uit te gaan in plaats van het verdedigen van oplossingen. Er is een duidelijk verschil tussen wetten, normbladen, richtlijnen en aanbevelingen. Er kan vaak veel meer dan wij elkaar aanpraten.
- Dit geldt ook voor verkeersborden. Probeer vanaf het begin zo te ontwerpen dat het zonder kan. Is er dan achteraf toch eentje nodig, dan is dat ook verdedigbaar. Laten we vanaf nu plattelandswegen op ruimtelijke kwaliteit ontwerpen, en dus niet als een verkleinde 80 km weg.

## Anders financieren

- Volg het kasritme van de gemeente en doe dat in combinatie met een reconstructie.
- Weeg de middelen voor fietsers en voetgangers af tegen de middelen die aan voorzieningen voor de auto worden besteed.
- Probeer om van de middelen die naar autoverkeer gaan ook een bijdrage voor de fiets- en voetgangersnetwerken te reserveren.

## Anders werken

- Draag zorg voor een brede samenwerking in de processen met de lokale bevolking en de plaatselijke organisaties.
- Stem zaken af met andere wegbeheerders.
- Denk breder dan de vaste overlegpartners (bijvoorbeeld ook een historische vereniging).
- Probeer de wetgeving aangepast te krijgen.

## Kennis delen

- Draag de nieuwe kennis breed uit, zodat anderen ervan kunnen profiteren.
- Bevorder bewustheid op dit onderwerp door publicaties.



**Wegen voor mensen** is het tweede deel uit de serie *Weg van het Landschap* en wordt uitgegeven onder auspiciën van kenniscentrum Voorwerk in Groningen. De activiteiten van Voorwerk vormen de spil in het bouwen van nieuwe projecten en het knopen van verrassende dwarsverbanden, en dragen zo bij aan gedachtewisseling en kruisbestuiving. Voorwerk-publicaties staan onder redactie van Hans Elerie en Willem Foorhuis.

De reeks *Weg van het landschap* publiceert over de praktijk van wegontwerp en landschapsbouw en baseert zich op ervaringen uit actieonderzoek, experimenten en verkenningen. De reeks is bedoeld als voorbeeld, handleiding of inspiratie om bestuurlijke vernieuwing en beleidsontwikkeling te genereren en een rijkere en maatschappelijk meer bevredigende praktijk op de werkvloer op te leveren.

*Andere Voorwerk-publicaties zijn:*

**Verkeer of verkeren** *De menselijke maat in het wegennet*  
**Dorp2000anno** *De Hunze maakt geschiedenis*

## Colofon

### **Tekst en fotografie**

Hans Monderman,  
Programmabureau Weg van het landschap

### **Redactie**

Sabine Lutz, Keuning Instituut, Groningen

### **Vormgeving**

Corrie van der Wees BNO, Schipborg

### **Uitgave**

Stichting Voorwerk, Groningen

### **Prepress**

Von Hebel bv, Groningen

### **Druk**

Multicopy, Sappemeer



**asfalt, plattelandsweg  
fietsnetwerk, landbouw  
wegennet, verkeer, gro  
verlichting, bewegwijz  
bermontwerp, kruisp**



**bereikbaarheid, ruite  
dwarsprofiel, lengtep  
belijning, ruilverkav  
wandelaars, fietspade  
natuurwaarden, leefb  
straatmeubilair, hoo  
schouwpaden, versted  
fietsennetwerk, bome**