

Bijdrage 10 Kloktijd versus belevingstijd

Ir Adriaan Walraad MBA
(voormalig coördinator verkeersplanologie van de gemeente 's-Hertogenbosch)

Samenvatting

In 2020 wordt er 30km/u gereden op de binnenstadsring van 's-Hertogenbosch. Dat is meer dan een verandering in kloktijd - de belevingstijd is de maat der dingen. Daarvoor moeten beleving, ruimtelijke kwaliteit en verkeerskundige functionaliteit elkaar versterken. Zo ontstaat de ontvangstruimte van een gastvrije stad, een warm welkom voor alle vervoerswijzen.

Trefwoorden

Beleving, ruimtelijke kwaliteit, functionaliteit, 30km/u, bestemmingsverkeer

30km/u rijden is meer dan een bordje neerzetten

Ingegeven door het streven om doorgaand verkeer te weren van de binnenstadsring van 's-Hertogenbosch, heeft de raad besloten dat de ring in 2020 een 30km/u regime moet hebben. Doorstroommassen voor auto nemen dan de verkeersfunctie voor doorgaand verkeer van de binnenstadsring over. De binnenstadsring behoudt wel de verkeersfunctie voor bestemmend autoverkeer. Tegelijk kan een omgeving ontstaan met het karakter van een boulevard, waar geflaneerd kan worden.

De binnenstadsring is een ringweg, maar...

Vooropgesteld: de binnenstadsring niet cirkelvormig, maar de binnenstadsring heeft de vorm van een driehoek, met drie hoekpunten en met drie zijden die min of meer recht zijn.

In veel steden is de eenheid, uniformiteit en de eigen identiteit leidend in het ontwerp van een ringweg. Dat wordt gedaan om de binnenstadsring herkenbaar te maken. Ook de binnenstadsring van 's-Hertogenbosch is – functioneel - een ringweg. De vraag is echter of de binnenstadsring uniform ontworpen moet worden en of de binnenstadsring als eenheid herkenbaar moet zijn.

De praktijk is namelijk dat (bijna) niemand de binnenstadsring ook daadwerkelijk volledig rond rijdt. Vrijwel alle binnenstadsbezoekers zullen slechts een klein deel van de ring gebruiken. En ook bewoners van de binnenstad zullen niet eerst de binnenstadsring tweederde of zelfs geheel rond rijden, wanneer zij met de auto op weg gaan.

De binnenstadsbezoekers, die al voor de auto hebben gekozen, maken op hun verplaatsing meerdere beslissingen.

Ze moeten -ruimschoots voordat ze de binnenstadsring bereiken- besluiten of ze gebruik maken van de transferia dan wel dat ze in de binnenstad willen parkeren. En, wie kiest om door te rijden en in de binnenstad te parkeren, die moet vervolgens kiezen wat de handigste route is naar de binnenstadsring is. Op de hoekpunten van de binnenstadsring moet vervolgens de keuze worden gemaakt aan welke zijde van de binnenstad de bestemming ligt. Eenmaal op de ring moet nog weer de keuze worden gemaakt welke parkeervoorziening het aantrekkelijkst is, gegeven de bestemming.

Het ontwerp van de binnenstadsring moet deze beslissingsboom ondersteunen, waarbij bijzondere aandacht wordt besteed aan het ontwerp van de beslispunten. Bovendien stelt dit eisen aan de oriëntatiemogelijkheden. De drie zijden verschillen van karakter en in deze studie wordt getracht om die karakteristieken nog verder te versterken, waardoor de drie zijden van de binnenstadsring zich duidelijk van elkaar onderscheiden. Het uniform en als herkenbare eenheid ontwerpen van de binnenstadsring is ondergeschikt daaraan.

Kwaliteit is meer dan bereikbaarheid

De binnenstadsring moet een aangename belevingswaarde krijgen, zowel op momenten dat het druk is, als in de uren dat het stil is. Het streven naar een betere ruimtelijke kwaliteit en verblijfskwaliteit is belangrijk in deze studie.

De inrichting van de ruimte van de binnenstadsring is belangrijk als een uitnodigende entree en gastvrije ontvangst in de binnenstad. Immers, de binnenstadsring is de laatste kilometer voor wie de binnenstad met de auto bezoekt. Voor langzaam verkeer komt daar nog bij dat de binnenstadsring goed oversteekbaar moet zijn.

Ruimtelijke kwaliteit en verblijfskwaliteit is echter geen een doel op zich. Er is nog een andere reden waarom inrichting van de openbare ruimte moet bijdragen aan een hoge ruimtelijke kwaliteit en verblijfskwaliteit. Inrichting van de ruimte bepaalt de beleving - en deze beleving bepaalt mede het gedrag.

Hoewel beleving van persoon tot persoon verschilt, zijn er wel algemene uitspraken over beleving te doen. Inrichting van de ruimte is van doorslaggevend belang voor het gedrag. Inrichting van de ruimte nodigt uit tot rustig rijden, op een natuurlijke manier. Dit wordt nog weer verder versterkt als er veel mensen in de directe omgeving mensen flaneren of anderszins aanwezig zijn. Het verblijfskarakter kan verder benadrukt worden in het wegmeubilair, zoals bankjes, prullenbakken en speeltuintjes op enkele plekken. Ook de plaatsing van verticale elementen, zoals lantaarnpalen, draagt bij aan de beleving van het dwarsprofiel.

Bij 30 km/u zie je ook details, die je eerder niet zag. Veel van die details zijn er al, maar komen nu niet of niet goed uit de verf. Het ontwerp van de binnenstadsring is gebaat bij aandacht voor plinten van gebouwen en voortuinen, het verbeteren van steegjes en het vervangen van gesloten poortdeuren door transparante hekwerken.

In het verlengde daarvan: ruimtelijke kwaliteit en verblijfskwaliteit bepalen beleving van de reistijd. De mooie momenten in het leven vliegen om. En het omgekeerde is ook waar: negatief beleefde tijd wordt als langer ervaren. De snelheid van 30km/u wordt dan niet als langdurig en slepend ervaren.

De samenhang tussen ruimtelijke kwaliteit, beleving van reistijd en gedrag is in meerdere opzichten belangrijk in deze benadering.

De binnenstadsring moet toekomstwaarde hebben. De ring is niet 'af' in 2020. Behalve dat niet alle verbeteringen direct aangelegd kunnen worden, zullen er tot en na 2020 ontwikkelingen zijn, die aanleiding zijn voor aanpassingen aan het ontwerp. Het ontwerp moet daarom redelijkerwijs toekomstvast zijn voor alle vervoerswijzen.

Voor bestemmend autoverkeer en openbaar vervoer moet de binnenstadsring 'robuust' zijn: eventuele verstoringen (zoals wegwerkzaamheden of evenementen) moeten opgevangen kunnen worden. Om de binnenstad bereikbaar te houden moeten openbaar vervoer en bestemmend autoverkeer kunnen blijven rijden. Voor de voetganger en de fietser moet de oversteekbaarheid ook dan goed blijven.

Het is ongewenst om structurele verstoringen in het ontwerp in te bouwen. Als het verkeer op de ring op een enkel punt stagneert, dan functioneert (een zijde van) de ring niet meer. Dat betekent dat bij het opstellen van een ontwerp voor de binnenstadsring de belangen die voortkomen uit de ring als geheel boven de belangen van de plek gesteld moeten worden.

Bereikbaarheid: meer dan maximumsnelheid.

Voor de bereikbaarheid is niet zo zeer de maximumsnelheid, maar de gemiddelde snelheid belangrijk. De binnenstadsring in zijn huidige vorm kent een 50km/u regime met veel kruisingen. Afremmen, stilstaan en optrekken bij een kruising trekt gemiddelde snelheid sterk omlaag. Het verkeersbeeld krijgt het karakter van 'hollen en stilstaan'. Dat 'hollen en stilstaan' komt de gemiddelde snelheid niet ten goed en leidt bovendien tot onnodig veel emissie, geluidhinder en verkeersonveiligheid. Dit alles komt het verblijfsklimaat niet ten goede.

Door het 'hollen en stilstaan' is het verschil tussen 50km/u en 30km/u in termen van reistijd beperkt. Het verschil in reistijd wordt nog kleiner doordat het beter mogelijk wordt om het verkeer gestaag te laten stromen. Het verblijfsklimaat verbetert wel aanzienlijk, onder andere

doordat autoverkeer minder motorvermogen hoeft in te zetten en hybride auto's bij deze snelheid zelfs geheel elektrisch kunnen rijden.

Voor de bereikbaarheid van de binnenstad, met een 30km/u regime op de binnenstadsring (en in de gehele binnenstad) is het belangrijk dat het verkeer op de binnenstadsring gestaag blijft stromen -en in elk geval niet stagneert. Zeker voor de bus is dit belangrijk. Dat betekent dat er een belangrijke opgave ligt voor verkeersmanagement om de doorstroming op de binnenstadsring vloeiend te houden.

Een ander aspect van bereikbaarheid is toegankelijkheid - voor iedereen. Door de lagere maximumsnelheid wordt de binnenstadsring voor voetgangers en fietsers beduidend beter oversteekbaar. Bij 30km/u is dat goed mogelijk, zonder dat dat sterk afbreuk doet aan de doorstroming.

Maar er is meer nodig. Zo vraagt het waarborgen de toegankelijkheid voor ouderen en mensen met een handicap aandacht in detaillering van het dwarsprofiel. En ook gezonde jonge mensen zijn soms beperkt in hun beweging, bijvoorbeeld door een kinderwagen. Bij elkaar is een wezenlijk deel van de bevolking afhankelijk van detaillering van openbare ruimte.

De binnenstadsring is zeker geen 'gewone' 30km/u zone

Recent onderzoek van de ANWB geeft aan dat verkeersveiligheid bij Nederlanders op de eerste plaats staat, als het gaat om mobiliteit. Bij 30km/u is de kans op ernstige ongevallen echter op voorhand gering. In het ontwerp krijgt verkeersveiligheid dan ook op een vanzelfsprekende manier vorm.

De binnenstadsring is echter geen 'gewone' 30km/u zone. De functie van de binnenstadsring is anders dan de functie van een woonstraat. Het is dan ook niet meer dan logisch dat ook de vormgeving en het gebruik van de binnenstadsring ook anders zijn

De binnenstadsring zal ook in het ontwerp afwijken van een 'gewone' 30km/u zone.

Traditioneel horen in een 30km/u gebied geen zaken zoals fietsvoorzieningen, parkeerverwijssystemen, ongelijkvloerse kruisingen, busstations, verkeerslichten en verkeersmanagementmaatregelen. Op de binnenstadsring zullen die wel aanwezig zijn. Omgekeerd worden snelheidsremmers, zoals drempels en andere verkeerstechniek die gangbaar zijn in 30km/u zones. Toch zal het profiel op een andere manier de snelheid de 30km/u vanzelfsprekend moeten maken. Daarbij wordt gezocht naar natuurlijke snelheidsremmers, maatregelen die op een vanzelfsprekende manier in hun omgeving passen. Ook zonder doorgaand verkeer blijft de binnenstadsring een levendige weg met beduidende intensiteiten. Zwaar verkeer, in de vorm van bevoorradend vrachtverkeer en busverkeer, zal de regel zijn en niet de uitzondering daarop. Het wordt geen plek om op straat te voetballen.