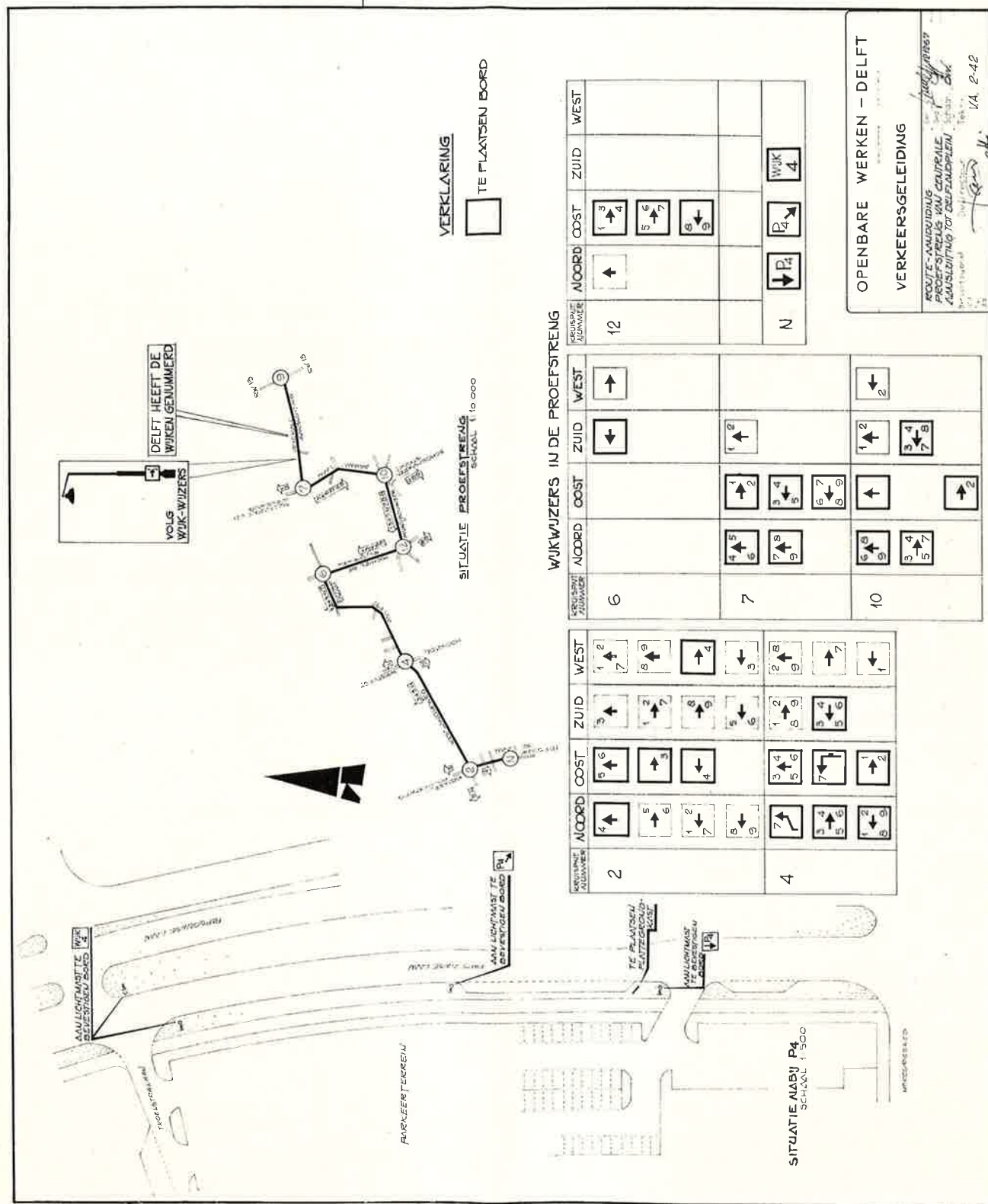




Figuur 5.
Overzicht van de verkeersgeleiding
vanaf de Centrale Aansluiting op
Rijksweg 13 naar wijk 4.

Bij het naderen van het kruispunt moet voor de weggebruiker

- eerst de wijkwijzer opvallen (kleur en vorm),
- daarna het wijknummer leesbaar zijn (cijfergrootte),
- en ten slotte de te volgen rijrichting duidelijk zijn (vorm en afmeting van de pijl).

Afbeelding 6 op pag. 272 toont een wijkwijzer, die in samenwerking met de Afdeling Bewegwijzering van de ANWB werd ontwikkeld.

Uniformiteit

De opzet van een verkeersgeleidingssysteem moet uniform zijn; niet in alle steden verschillend, maar gelijk, opdat het voor een ieder, die in eigen stad met het systeem vertrouwd raakt, in andere steden geen problemen meer kan bieden.

Teneinde de uniformiteit zoveel mogelijk te betrachten, werd in een vroegtijdig stadium contact opgenomen met de ANWB.

In coöperatie hiermee is het systeem verder uitgewerkt; er werd een oplossing gevonden voor een uniform systeem en het geheel werd zo goed mogelijk voorbereid.

Zo er ooit sprake kan zijn van een individuele opzet — in dit geval geenszins. Het uiteindelijk produkt is er één van gezamenlijk overleg en gecoördineerde uitvoering.

Eéncijferige aanduiding

Omdat een overzichtelijke aanduiding op de (hoofd) wegen is gebaat bij een ééncijferige nummering is het gewenst, dat een stad in niet meer dan negen eenheden (wijken) wordt verdeeld.

In grote steden kunnen echter bij een „negendeling” eenheden ontstaan, die zo groot zijn als de gehele stad Delft.

Hierbij moet op een andere schaal gewerkt worden, waarbij het principe toch gehandhaafd blijft. Het (stads)gebied wordt eerst ingedeeld in negen grote eenheden (districten) en deze districten worden verder onderverdeeld in wijken.

Bijvoorbeeld de wijken 21-29 vormen samen district 2, de wijken 61-69 vormen samen district 6, enz.

Wanneer het cijfer nul in reserve gehouden wordt zijn er 81 wijken mogelijk.

Uitgaande van de „Delftse eenheid” van 15.000 per wijk komt dit neer op een stad van 1,2 miljoen inwoners, hetgeen voor de Nederlandse verhoudingen toereikend zal zijn.

Het systeem van verkeersgeleiding wordt dan, dat de weggebruiker op de hoofdwegen (invalswegen, ringwegen) d.m.v. de districtsnummers tot in het district worden geleid.

Hierin aangekomen wordt men verder geleid naar de plaats van bestemming d.m.v. de wijknummers.

Deze zijn dan weliswaar twee-cijferig, maar daar men in het district steeds heeft te maken met nummers van hetzelfde tiental, kunnen deze twee-cijferige nummers gemakkelijker worden gelezen.

Eventueel kan gebruik worden gemaakt met verschil in kleur tussen de „district-wijzers” en de „wijk-wijzers”.

Bij samengegroeide steden kan één en ander zo worden opgezet, dat met éénnummering van de districten een uniforme regeling mogelijk is. Dat wil zeggen niet elke stad (gemeente) een afzonderlijke districtsindeling, doch voor de gehele agglomeratie een gezamenlijke.

Verkeersgeleiding en docering

Als de opzet van de verkeersgeleiding aan de verwachtingen voldoet, dan zal hiermee niet alleen een vlotte doorstroming van het (onbekende) verkeer worden verkregen, maar ook komt er een middel ter beschikking om het verkeer eventueel via andere dan de gebruikelijke routes te geleiden.

Door middel van beweegbare (of te verlichten) wijkwijzers, kunnen bij congesties op bepaalde wegen alternatieve routes worden aangeduid teneinde een effectieve verkeersspreiding en dosering te bereiken. Voor een stad als Delft valt hierbij speciaal te denken aan de vele bruggen, die in de belangrijke verkeerswegen liggen.

Zodra een brug voor het scheepvaartverkeer wordt geopend, kan het rijverkeer via andere wegen of andere bruggen worden geleid.

Bij de ontwikkeling van het verkeersregelsysteem op de kruispunten, is met deze mogelijkheid zodanig rekening gehouden, dat een en ander geheel automatisch geschiedt.

Wijkplattegronden

De wijkplattegronden, die zoveel mogelijk informatie moeten geven over de desbetreffende wijk, zullen op een — van de plattegronden — afwijkende wijze worden uitgevoerd, die tot nu toe gebruikelijk zijn.

Voor een belangrijk deel van het publiek, dat niet aan kaartlezen gewend is, is het verschil tussen de werkelijkheid en het „kaartmatig” aangegevene te groot. De desbetreffende plattegronden, die in samenwerking met de ANWB tot stand zijn gekomen, worden in perspectief uitgevoerd, zodanig dat ook letterlijk alle parkeerplaatsen in de wijk zijn te vinden. Het ligt in de verwachting, dat met deze opzet de herkenbaarheid van de plattegrond aanzienlijk beter is, daar alle markante punten van de wijk herkenbaar zijn aangegeven (zie afbeelding 7 op pag. 272/273).

Een stratenlijst en een overzicht van de gehele stad met de wijkindeling, de verbindingswegen en het lijnennet van het openbaar vervoer zullen deze wijkplattegrond completeren.

Slotopmerkingen

Zoals reeds werd gesteld heeft het systeem van verkeersgeleiding door de steden zijn grootste betekenis, als het niet tot één stad beperkt blijft. Zoveel mogelijk is bij opzet en uitwerking rekening te houden met een toepassing op grotere schaal.

Ten tijde van het ontwerp bezat Delft nog geen afgeronde wijkindeling. Wellicht is die er in vele steden ook nu nog niet. In een tijd van een versnelde mechanisering en codering op administratief gebied, zoals we die tegenwoordig kunnen waarnemen, is hieraan dringend behoefte.

De PTT is bezig voor het gehele land een coderingssysteem op te zetten waarvan de wijkindeling een belangrijk onderdeel is. Gezien de grote voordelen die aan een voor ieder bruikbare opzet verbonden zijn, is het van het grootste belang dat zo'n indeling in gezamenlijk overleg tot stand komt, waarbij ook met de verkeerstechnische aspecten wordt rekening gehouden.

Het verdient aanbeveling dat in alle steden van ons land de verkeerstechnici zich op korte termijn beraaden over deze wijkindeling. Binnen afzienbare tijd is het niet meer mogelijk om in een (vastgesteld) indeling wijzigingen aan te brengen, voor het geval deze niet voldoet aan de eerder omschreven eisen. Een centrale instantie als de ANWB zou m.i. voor de verkeerstechnische aspecten als coördinator kunnen optreden.