

Verkeersleefbaarheid: voor iedereen belangrijk, maar een vaag begrip

Ir. M.J.A. Simons

Witteveen+Bos, groep Verkeer en Ruimte

Drs. J.G. Olsthoorn

Witteveen+Bos, groep Verkeer en Ruimte

Dr. ir. C.F. Jaarsma

Wageningen Universiteit, leerstoelgroep Landgebruiksplanning

Samenvatting

Het begrip verkeersleefbaarheid bestaat uit onderdelen die in allerlei combinaties en in verschillende gradaties voor kunnen komen en die door verschillende mensen verschillend kunnen worden geïnterpreteerd. Verkeersleefbaarheid bevat zowel objectieve *als* subjectieve elementen. Knelpunten kunnen spelen binnen *en* buiten de bebouwde kom. De problemen kunnen lokaal zijn, *maar ook* regionaal. Maar bovenal is verkeersleefbaarheid een verzamelbegrip, waarbij het van de situatie afhangt welke elementen een rol spelen.

Deze bijdrage voorziet allereerst in een verkenning van dit verzamelbegrip. Aan de hand van drie praktijkvoorbeelden (Leek-Roden, Erp en Brummen) wordt inzichtelijk gemaakt wat zoal onder verkeersleefbaarheid verstaan kan worden. Daarbij worden vier elementen van verkeersleefbaarheid benoemd en uitgewerkt: verkeersdruk, oversteekbaarheid voor mens en dier, sluipverkeer en barrièrewerking. Daarna wordt uitgewerkt waarom een betere uitwerking van verkeersleefbaarheid in beleid moet worden nagestreefd. Het agenderen van verkeersleefbaarheid in beleid moet ertoe leiden dat de spanning tussen burgers en overheid in verkeersleefbaarheidskwesties kleiner wordt.

Trefwoorden

Barrièrewerking, oversteekbaarheid, sluipverkeer, verkeersdruk, mobiliteitsbeleid

1. Inleiding

Een slechte verkeersleefbaarheid wordt vaak aangevoerd als argument om een grote kostbare infrastructurele ingreep te doen. Denk bijvoorbeeld aan het afwaarderen van een hoofdweg door een kern en het gelijktijdig realiseren van een randweg buiten die kern om.

Omwonenden roepen dan al jaren dat er iets moet gebeuren. Maar wanneer is ingrijpen vanuit verkeersleefbaarheid echt nodig? Het probleem is niet eenduidig maar diffuus. Zo ziet de één het sluipverkeer als boosdoener, terwijl voor de ander de zorg uitgaat naar de oversteekbaarheid bij de school. De winkelier ziet al die auto's als potentiële klanten, maar veel van zijn klanten winkelen liever in een voetgangersgebied. En de wegbeheerder? Die constateert dat de verkeersdruk aanvaardbaar is, maar dat het parkeren tot teveel overlast leidt.

Spanningen als deze zijn vaak aanwezig in verkeersleefbaarheidskwesties. Het betreft zowel spanningen tussen burgers en overheid als tussen burgers onderling. Zo erkennen burgers soms hetzelfde probleem, maar hebben zij daarbinnen hun eigen aandachtspunten. In andere kwesties staan burgers lijnrecht tegenover elkaar, de oplossing voor de één is dan bijvoorbeeld het probleem voor de ander (zie Figuur 1). Hoe dan ook, de signalering rondom verkeersleefbaarheidskwesties komt van de burgers. Zij geven argumenten voor structureel ingrijpen. De overheid moet dit signaal oppikken, de kwestie toetsen en zondig actie ondernemen. Dat blijkt lastiger dan gedacht, want wat is verkeersleefbaarheid precies en wat zegt het beleid daarover? En wanneer is ingrijpen gewenst?



Figuur 1: Verschillende belangen van burgers bij dezelfde probleem in Duitsland

Het begrip verkeersleefbaarheid heeft een divers karakter. Het bestaat uit onderdelen die in allerlei combinaties en in verschillende gradaties voor kunnen komen en die door verschillende mensen verschillend kunnen worden geïnterpreteerd. Dit maakt het moeilijk om er vat op te krijgen. Verkeersleefbaarheid bevat *zowel* objectieve *als* subjectieve elementen. Knelpunten kunnen spelen binnen *en* buiten de bebouwde kom. De problemen kunnen lokaal zijn, *maar ook* regionaal. Maar bovenal is verkeersleefbaarheid een verzamelbegrip, waarbij het van de situatie afhangt welke elementen een rol spelen.

Deze bijdrage voorziet in een verkenning van dit verzamelbegrip en is als volgt opgebouwd. Hoofdstuk 2 beschrijft hoe verkeersleefbaarheid voorkomt in beleidsnota's van verschillende overheden. Hoofdstuk 3 vervolgt met een drietal praktijkvoorbeelden van leefbaarheidskwesties. Hoofdstuk 4 benoemt de elementen van verkeersleefbaarheid; vier daarvan worden beknopt uitgewerkt. Hoofdstuk 5 verbindt resultaten uit eerdere hoofdstukken en besluit met een oproep voor beleidsmakers om verkeersleefbaarheid beter uit te werken in het verkeersbeleid.

2. Verkeersleefbaarheid in beleid

Het begrip verkeersleefbaarheid kent een uitwerking in diverse beleidsstukken. De volgende paragrafen geven voorbeelden van respectievelijk nationaal en provinciaal/lokaal beleid.

Nationaal beleid

De Nota Mobiliteit met circa 150 pagina's is het voornaamste document waarin het Nederlandse mobiliteitsbeleid is uitgewerkt (ministeries van VW en VROM, 2004). Het is frappant om te constateren dat het begrip verkeersleefbaarheid hierin niet één keer wordt genoemd. Speelt het begrip verkeersleefbaarheid dan niet op nationaal niveau? Dat is geenszins het geval. Zelfs nationale infrastructurele projecten kunnen een verkeersleefbaarheidscomponent bevatten. Denk bijvoorbeeld aan de HSL-Zuid, waarbij een tunnel onder het Groene Hart is aangelegd. Andere voorbeelden zijn de aanleg van de rijkswegen A50 in Noord-Brabant en de A73 in Limburg. Deze autosnelwegen leiden tot een verlaging van de verkeersdruk in diverse kernen. Paradoxaal is de constatering dat diezelfde autosnelwegen de verkeersleefbaarheid in het buitengebied verslechteren, onder meer door verkeerslawaaai, visuele hinder en barrièrevorming door het afsnijden van lokale verbindingen (Jaarsma *et al.*, 2005).

Het nationale mobiliteitsbeleid is tevens kaderscheppend voor het mobiliteitsbeleid van lagere overheden. De Nota Mobiliteit zou op dit vlak richting kunnen geven aan wat verkeersleefbaarheid is en hoe daar mee om moet worden gegaan. Vlaanderen toont dat dit kan in haar Beleidsnota Mobiliteit van de 'Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen' voor de regeerperiode 2004-2009 (zie: Van Brempt, 2004).

Onderdeel van de Beleidsnota Mobiliteit – net als de Nederlandse Nota Mobiliteit een visie op het mobiliteitsbeleid – is 'het nemen van duurzame maatregelen die de verkeersveiligheid verhogen, de verkeersleefbaarheid verbeteren en de bereikbaarheid en toegankelijkheid waarborgen' (Van Brempt, 2004). Verkeersleefbaarheid behoort volgens de Beleidsnota Mobiliteit tot de top-tien van de buurtproblemen. Leefbaarheid en verkeersleefbaarheid worden dan ook nadrukkelijk in de beleidsnota uitgewerkt aan de hand van drie strategieën (Van Brempt, 2004): (1) door het verkeer beter aan te passen aan de omgeving; (2) door infrastructuren beter aan te passen aan de omgeving; (3) door nieuwe ontwikkelingen op de juiste plaats te lokaliseren.

Provinciaal en lokaal beleid

In provinciale verkeer- en vervoersplannen komt het begrip leefbaarheid regelmatig voor. Het is één van de speerpunten van het beleid in verschillende provincies, zoals in de Verkeer- en Vervoerplannen van Noord-Holland en Gelderland (Provincie Noord-Holland, 2007; Provincie Gelderland, 2004). De uitwerking blijft echter vaag. De knelpunten worden benoemd, maar de oplossingen niet. Dit is te verklaren vanuit het diverse karakter van het begrip leefbaarheid, waardoor voor iedere situatie de belangen moeten worden afgewogen. Ingaan op elk leefbaarheidsknelpunt afzonderlijk is te veel werk, terwijl een algemene oplossing in de vorm van een norm de ruimte weg zou nemen voor een rechtvaardige belangenafweging. Dit is te begrijpen omdat provincies normen niet star willen hanteren en ruimte willen laten voor zwaarwegende belangen. Een vermindering van de leefbaarheid zou dan gecompenseerd kunnen worden met maatregelen in een andere milieucategorie.

De Provincie Noord-Holland ziet leefbaarheid als een substantieel onderdeel van haar verkeer- en vervoersbeleid. Geluid- en luchtkwaliteitsnormen zijn daarvan een belangrijk onderdeel. Een integrale afweging waarin overschrijdingen met maatregelen in andere milieucategorieën kunnen worden gecompenseerd, blijft mogelijk. De belangen van efficiënt ruimtegebruik en van verdichting en multifunctionaliteit in verstedelijkingslocaties zijn ook zwaarwegend. Natuur-, landschaps-, recreatieve, archeologische en cultuurhistorische waarden dienen alle te worden gewaarborgd, tenzij er een zwaarwegend maatschappelijk belang in het geding is waarvoor een bepaalde ingreep onvermijdelijk is.

Dit voorbeeld geeft aan dat verkeersleefbaarheid een belangrijk beleidspunt is, maar dat er sprake is van een glijdende schaal. De provincie wil geen harde normen hanteren en ruimte laten zodat zwaarwegende belangen niet bij voorbaat in het geding komen.

De Provincie Gelderland geeft in haar verkeer- en vervoerplan concreter aan welke opgaven er liggen voor de leefbaarheid. Knelpunten in luchtverontreiniging, externe veiligheid, geluid, versnippering van prioritair gebieden van de Ecologische Hoofdstructuur en verlies van stilte worden op een kaart aangegeven. Voor het aanpakken van deze knelpunten is de Provincie Gelderland gestart met een 'Leefomgevingsoffensief'. Hierin worden de leefbaarheidsopgaven op een gedetailleerder niveau uitgewerkt.

Op gemeentelijk niveau is er vaker de mogelijkheid om concrete knelpunten aan te wijzen. Normen kunnen op gemeentelijk niveau nauwer op de realiteit worden toegesneden. Het blijkt echter dat veel gemeenten leefbaarheid wel noemen als een belangrijk onderdeel van hun beleid, maar dat zij alleen de onderdelen luchtkwaliteit en geluidsbelasting uitwerken. Zo wordt in het voorwoord van het gemeentelijke verkeer- en vervoerplan van Utrecht leefbaarheid als één van de belangrijke thema's genoemd (Gemeente Utrecht, 2005). Maar afgezien van de thema's lucht en geluid en een vermelding dat leefbaarheid in verblijfsgebieden prioriteit moet hebben, worden de overige leefbaarheidsthema's niet uitgewerkt. Vermoedelijk omdat voor de overige thema's (nog) geen Europese en nationale normen gelden, wordt hiervoor geen systematische aanpak uitgewerkt. Hierdoor bestaat het risico dat de overige thema's alleen aandacht krijgen wanneer zich duidelijke knelpunten voordoen, terwijl veel overlast zou kunnen worden voorkomen door proactiever in te grijpen op potentiële knelpunten.

3. Verkeersleefbaarheid in de praktijk

In de inleiding is de veelzijdigheid van het begrip verkeersleefbaarheid al genoemd. Die veelzijdigheid blijkt met name in de praktijk. Iedere verkeersleefbaarheidskwestie is uiteindelijk een geval apart, alhoewel er vaak wel parallellen zijn te trekken. De auteurs zijn bij verschillende verkeersleefbaarheidskwesties betrokken geweest. Hieronder volgen drie voorbeelden, waarin specifiek wordt ingegaan op de veelzijdigheid van verkeersleefbaarheid en de soorten spanningen die erin kunnen voorkomen.

Casus Leek-Roden

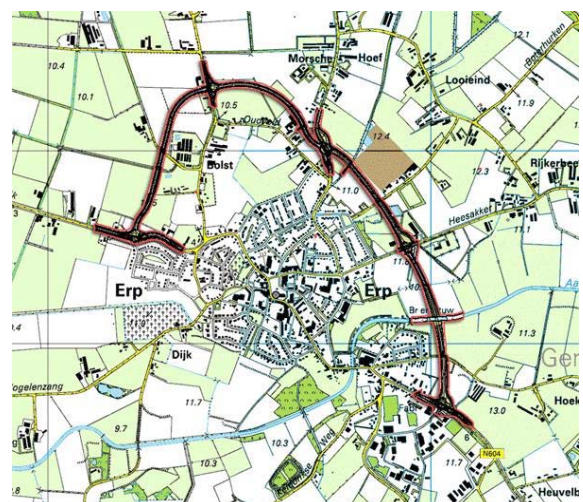
De gemeenten Noordenveld en Leek werken samen aan de opgave om een intergemeentelijk structuurplan te realiseren voor de kernen Roden en Leek. In de Regiovisie Groningen-Assen 2030 is de opgave geformuleerd om in deze gemeenten tot het jaar 2020 circa 4.900 nieuwe woningen en circa 40 hectare bedrijventerrein te realiseren (Stuurgroep Regiovisie

Groningen-Assen 2030, 2003). Deze uitbreidingen zijn voorzien in kleinschalige gebieden die qua omvang passen bij de omgeving. Toch zullen de uitbreidingen een extra druk op het verkeerssysteem met zich meebrengen. Dit terwijl de burgers van Leek en Roden nu al aandacht vragen voor zwakke onderdelen in het verkeerssysteem. Zo wordt melding gemaakt van sluipverkeer in het buitengebied, een moeilijke oversteekbaarheid van hoofdwegen in de kern Leek en onveilige situaties bij scholen. Alhoewel de aandachtspunten van de burgers kunnen variëren, voeren zij op dit vlak gezamenlijk discussie met de overheden. Tegelijkertijd zal het intergemeentelijk structuurplan ook leiden tot een locatiekeuze voor de nieuw geplande ontwikkelingen. Hierbij blijft de discussie tussen burgers en overheden bestaan, maar ontstaat ook discussie tussen de burgers onderling.

Casus Erp

In Erp, een dorp in de gemeente Veghel, wordt al decennia gesproken over oplossingen voor de verkeersoverlast (genoemd worden: geluid- en trillingshinder, onveiligheid) langs de doorgaande weg door het dorp, een voormalige provinciale weg. De situatie in het dorp is gespannen - vooral omdat een oplossing al zo lang op zich laat wachten. Erp staat model voor vele kleine kernen waar de toegenomen verkeersintensiteiten conflicteren met de historische ontsluitingsstructuren.

Nadat enkele jaren geleden een verplaatsing van de meest transportintensieve bedrijven van de Molenakker (een bedrijventerrein direct ten zuiden van Erp) naar een industrieterrein in Veghel was mislukt, is de focus gericht op de aanleg van een rondweg, hetzij zuidelijk/westelijk, hetzij noordelijk/oostelijk van Erp. Beide varianten hebben voor- en tegenstanders, waarbij sprake is van een sterke correlatie met de woonplek. Bewoners in het centrum van Erp hebben veelal geen voorkeur, maar zij zijn gefocust op een snelle oplossing (lees: het verdwijnen van het vrachtverkeer en het reduceren van het autoverkeer). Hierdoor ligt de zaak ook politiek heel gevoelig. In 2004 heeft de gemeenteraad niet besloten tot de aanleg van een noordelijke rondweg (zie Figuur 2). Een deel van de bevolking denkt dat daarmee de problematiek alleen maar erger wordt doordat de rondweg "nieuw" verkeer gaat aantrekken.



Figuur 2: Vrachtverkeer in het centrum van Erp en de voorgestelde noordelijke rondweg

De verkeersoverlast in Erp blijkt twee oorzaken te hebben (Hoofwijk et al., 2007). De intensiteit is hoog doordat sommige regionale verkeersbewegingen nog steeds door het dorp gaan, hoewel dat al lang niet meer de functionele route is. Daarnaast is sprake van een hoog aandeel

van zwaar vrachtverkeer, afkomstig van de Molenakker. Op grond van deze bevindingen wordt het voorstel gedaan om de oplossingsrichting in een ruimer – regionaal – kader te zoeken, en niet op de lokale schaal. Omdat het landelijk gebied rondom Erp in de categorisering Duurzaam Veilig aangewezen is als verblijfsgebied, wordt voorgesteld om eerst de knelpunten op de verkeersaders rondom het gebied aan te pakken, in combinatie met verkeersremmende maatregelen in het verblijfsgebied (inclusief de kern Erp). In juni 2008 heeft de gemeenteraad van Veghel een verkeersplan aangenomen (Gemeente Veghel, 2008), waarin deze aanbeveling is overgenomen. De noordelijke rondweg is daarmee van de kaart verdwenen.

Casus Brummen

In tegenstelling tot beide vorige voorbeelden ligt het derde voorbeeld van lokale verkeersleefbaarheidskwesties geheel buiten de bebouwde kom. In het buitengebied van de Gelderse gemeente Brummen – tussen de kernen Brummen en Eerbeek – klagen bewoners over verkeersonveiligheid. Natuurmonumenten, terreinbeheerder van enkele natuurgebieden in datzelfde buitengebied, signaleert dierslachtoffers (dassen en reeën) en verstoring van de natuur door het verkeer, terwijl het gebied deel uitmaakt van een ecologische verbindingzone. Verkeersonderzoek wijst uit dat als gevolg van de overwegend noord-zuid gerichte hoofdwegenstructuur op de oost-west gerichte erftoegangswegen sluipverkeer ontstaat. Die zijn daar qua vormgeving niet op ingericht. De hoge snelheden leiden tot (gevoelens van) onveiligheid bij de bewoners en tot aanzienlijke aantallen faunaslachtoffers (Van den Berg *et al.*, 2005).

Bewoners klagen bij de gemeente, maar krijgen daar in eerste instantie geen gehoor. Nader onderzoek, uitgevoerd in het kader van het hiervoor genoemde verkeersonderzoek, levert twee oorzaken hiervoor. In de eerste plaats blijkt dat niet alle bewoners langs de betreffende wegen de problemen onderschrijven: er loopt een scheidslijn tussen degenen die hun hele leven al in Brummen wonen en degenen die daar later gevestigd zijn. Deze laatste groep werkt veelal buiten de gemeente en ziet de idylle van het ‘rurale wonen’ in het water vallen. In de tweede plaats heeft een rol gespeeld dat de groep klagers in eerste instantie een penvoerder inzette met een geheel eigen wijze van communiceren. Dit botste met de lokale ambtelijke conventies. Na vervanging van de penvoerder en na de inschakeling van de Wetenschapswinkel van Wageningen Universiteit (de formele opdrachtgever voor het verkeersonderzoek) is de verhouding tussen zowel de beide groepen bewoners als die tussen de bewoners en de gemeente sterk verbeterd. Bewoners hebben het gevoel dat er nu wel naar hen wordt geluisterd, maar zien graag wat drastischer maatregelen tegen het sluipverkeer dan tot nu toe zijn doorgevoerd.

Conclusie casussen

In de behandelde casussen zien we dat één oorzaak op meerdere leefbaarheidsaspecten effect kan hebben. Zo heerst in Leek-Roden de vrees dat door de woningbouw en de uitbreiding van het bedrijventerrein de verkeersdruk toeneemt met verschillende gevolgen. De discussie in Leek-Roden richt zich nu op sluipverkeer, oversteekbaarheid van wegen en verkeersveiligheid bij scholen. Maar het probleem zou zich ook kunnen manifesteren in een verhoogde parkeerdruk in de centra van Leek en Roden en een reducering van de landschappelijke waarden in de omgeving. In Erp gaat het over de gevolgen van verhoogde (vracht)verkeersintensiteiten in het dorp, die geluid- en trillingshinder en onveiligheid tot gevolg hebben. In Brummen tot slot wordt er gediscussieerd over enerzijds de verkeersveiligheid en anderzijds over de aantasting

van de ecologische hoofdstructuur door verstoring van de rust en de oversteekbaarheid voor dieren.

Dat verschillende personen verschillende onderwerpen aandragen, geeft aan dat de mate van overlast die mensen ervaren subjectief is. Dit uit zich in Erp bijvoorbeeld in de decennia voortslepende discussie over al dan geen aanleg van een rondweg. Er is geen duidelijk moment waarop ingrijpen noodzakelijk is. De leefbaarheidsaspecten bevinden zich op een glijdende schaal. Veel mensen ervaren al jaren overlast, maar kunnen de noodzaak van een ingreep niet hard maken. Vanaf welk moment de overlast zo erg is dat ingrijpen noodzakelijk is, blijkt in de praktijk moeilijk te bepalen. Het gevolg is dat verkeersleefbaarheidsdiscussies zich lang kunnen voortslepen.

4. Elementen van verkeersleefbaarheid

Zoals blijkt uit de voorgaande hoofdstukken worden veel elementen tot het begrip verkeersleefbaarheid gerekend. Genoemd zijn: barrièrewerking, externe veiligheid, geluid, luchtkwaliteit, oversteekbaarheid, parkeeroverlast, sluipverkeer, teveel vrachtverkeer en verkeersveiligheid. Toch is dit niet voor alle genoemde elementen terecht.

Luchtkwaliteit, geluid en externe veiligheid raken weliswaar aan verkeersleefbaarheid, maar kunnen niet zuiver tot verkeersleefbaarheid worden gerekend. Dit komt doordat de optredende effecten niet enkel en alleen door wegverkeer worden veroorzaakt. Het lijkt dan ook beter om deze afgeleide elementen te vatten onder leefbaarheid in een algemene (milieu)context. Overigens kennen deze elementen elk reeds een sterk eigen sectoraal milieubeleid.

Verkeersveiligheid neemt een bijzondere positie in als element van verkeersleefbaarheid. In de praktijk bestaat soms een groot verschil tussen de 'gemeten' verkeersveiligheid en de 'ervaren' verkeersveiligheid. Beide dragen in belangrijke mate bij aan de beleving van de verkeersleefbaarheid. In de praktijk is de aandacht voor verkeersveiligheid dusdanig groot, dat het is uitgegroeid tot een geheel eigen begrip. Verkeersveiligheid is daarmee het verzamelbegrip verkeersleefbaarheid ontstegen.

De resterende elementen kunnen wel volledig worden gezien als elementen van het verzamelbegrip verkeersleefbaarheid. Hierna worden vier belangrijke elementen beknopt uitgewerkt, namelijk: verkeersdruk, oversteekbaarheid, sluipverkeer en barrièrewerking.

Verkeersdruk

Op ieder wegvak geldt een bepaalde verkeersdruk, die kan worden uitgedrukt in het aantal motorvoertuigen per etmaal. De verkeersdruk op een wegvak is in de tijd vrijwel altijd aan verandering onderhevig, waarbij vaak sprake is van een verkeerstoe name. Verkeerstoe namen kunnen schoksgewijs gaan (bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen), maar ook heel geleidelijk.

Een toename van de verkeersdruk hoeft op zich geen probleem te zijn. Het is goed daarbij onderscheid te maken in de verkeersdruk die technisch toelaatbaar is en de verkeersdruk die toelaatbaar is gezien de omgevings situatie. De technisch toelaatbare verkeersdruk kan worden gemeten met de verhouding tussen de wegvakintensiteit en de wegvakcapaciteit (een waarde

van >1 geldt daarbij als overbelast). Problemen met de technisch toelaatbare verkeersdruk kunnen over het algemeen worden opgelost door de wegvakcapaciteit te vergroten.

De verkeersdruk die toelaatbaar is gezien de omgevings situatie is zeer sterk afhankelijk van de lokale situatie. Juist de geleidelijke maar continue verkeerstoename, kunnen bedreigend werken voor de verkeersleefbaarheid (zie de casus Erp). Probleem is dat geen harde grenzen bestaan over welke verkeersdruk wel of niet toelaatbaar is. Alleen voor erftoegangswegen buiten en binnen de bebouwde kom zijn algemene streefwaarden geformuleerd van 5.000-6.000 motorvoertuigen per etmaal (CROW, 2002 en 2004). Toch kunnen ook deze streefwaarden voor sommige locaties te hoog zijn gezien de omgevings situatie. Voor wegen waar zich dergelijke problemen voordoen kan wel worden onderzocht welke verkeersdruk nog acceptabel is. In een dergelijk onderzoek moeten ook andere verkeersleefbaarheidselementen worden betrokken (zoals oversteekbaarheid), evenals afgeleide effecten (zoals op geluid).

Oversteekbaarheid

In een stedelijke woonomgeving is door het klassieke onderzoek van Appleyard and Lintell (1969) in San Francisco een negatieve samenhang aangetoond tussen de sociale samenhang (aantal vrienden en bekenden) en de verkeersintensiteit. Dit wordt door de onderzoekers toegeschreven aan een verslechterende woonomgeving (geluid, stank), maar ook aan het minder gemakkelijk over kunnen steken van de straat.

Oversteekbaarheid is ook 'objectief' te meten, namelijk op basis van gemiddelde wachttijden voor het oversteken (op plaatsen die niet door verkeerslichten worden geregeld). De ASVV 2004 geeft hiervoor de kwalificaties goed respectievelijk redelijk wanneer deze wachttijd respectievelijk tot 20 seconden en 20-35 seconden bedraagt (CROW, 2004). Bij één oversteekbeweging en een *hiervoor* benodigde hiaattijd in de verkeersstroom van – stel – 8 seconden wordt volgens het nomogram in de ASVV 2004 (fig. 6.1/37) een gemiddelde wachttijd van 20 seconden gerealiseerd wanneer de voertuigintensiteit ten hoogste 950 per uur is.

Buiten de bebouwde kom kan oversteekbaarheid eveneens een probleem zijn. Dit geldt voor mens (vooral bij verkeersaders) én dier: zoogdieren zoals de das en amfibieën worden veelvuldig doodgereden wanneer zij een weg oversteken. Onderzoek van Jaarsma *et al.* (2006) laat een sterk verband zien tussen de kans op een geslaagde oversteek en de intensiteit.

Sluipverkeer

Sluipverkeer, dat een functionele route langs hogere orde wegen mijdt om langs niet daarvoor bestemde wegen van lagere orde sneller een bestemming te bereiken, is een inmiddels wijd verspreid en vermoedelijk nog toenemend probleem. Het probleem voor aanwonenden van een sluiproute is tweërlei: de weg is drukker (soms veel drukker) dan waarvoor hij bedoeld is en er wordt met hoge snelheden gereden (omdat het behalen van tijdswinst doorgaans één van de redenen van sluipverkeer is). Voor wegen met een verhardingsbreedte van minder dan 5 m (zoals de meeste plattelandswegen) geldt bovendien dat de hogere intensiteiten tot schade aan bermen en zelfs verhardingen kunnen leiden. Dat is dan nog een nieuwe vorm van gevaar, met name voor de langzame verkeersdeelnemers. In landelijke gebieden die een rol spelen als uitloopgebied voor stedelijke dagrecreatie in de vorm van ommetjes (te voet of per fiets) tast

sluipverkeer de aantrekkelijkheid voor recreatief medegebruik aan. Behalve bewoners kunnen dus ook andere belanghebbenden last van sluipverkeer hebben.

Barrièrewerking

Het realiseren van nieuwe verkeersaders buiten de bebouwde kom kan gevolgen hebben voor bestaande lokale wegen. Bij de realisatie van bijvoorbeeld een gebiedsontsluitingsweg kan het voorkomen dat niet alle bestaande lokale wegen een aansluiting krijgen op deze nieuwe verbinding. In de praktijk doen zich hierbij drie mogelijkheden voor: (1) de lokale verbinding krijgt een ongelijkvloerse kruising met de nieuwe verkeersader; (2) de lokale verbinding wordt omgelegd naar een locatie waar wel aansluiting op de nieuwe verkeersader plaatsvindt; (3) de lokale verbinding wordt niet hersteld en loopt dood ter hoogte van de verkeersader.

In het tweede en derde geval ondervindt lokaal verkeer wat gebruik maakt van de bestaande verbindingen hinder door de nieuwe infrastructuur. De nieuwe infrastructuur treedt op als barrière, waardoor het lokale verkeer moet omrijden (zie Figuur 3). Deze omrijdbewegingen kunnen worden gemeten en worden uitgedrukt in tijd (Simons, 2006). Hierbij kan onderscheid worden gemaakt naar utilitair en recreatief verkeer. Met name voor langzaam verkeerssoorten als landbouwverkeer en fietsverkeer kunnen omrijdbewegingen veel tijd kosten.



Figuur 3: Barrièrewerking als gevolg van de doortrekking van de rijksweg A35 nabij Wierden

5. Meer aandacht voor verkeersleefbaarheid in beleid!

Bij vergelijking van hoofdstuk 2 en 3 kan duidelijk worden geconstateerd dat verkeersleefbaarheid in beleid en praktijk weinig op elkaar aansluiten. Het Nederlandse mobiliteitsbeleid spreekt zich niet uit over het begrip verkeersleefbaarheid. Het bestudeerde provinciale en lokale verkeersbeleid doet dit wel door verkeersleefbaarheid nadrukkelijk als aandachtspunt te benoemen. Er wordt echter niet gedefinieerd wanneer iets verkeersleefbaar is en wanneer niet.

Het probleem van het begrip verkeersleefbaarheid zit in de diversiteit en de glijdende schaal. Burgers zijn doorgaans goed in staat om vroegtijdig problemen te signaleren en aan te kaarten bij de overheid. Maar dan? De burgers hebben het over verschillende verkeersleefbaarheidsproblemen. Hoe kan de overheid toetsen wanneer iets echt een probleem is? Het beleid biedt daar op dit moment nog weinig aanknopingspunten toe. De uitwerking van vier elementen van verkeersleefbaarheid in hoofdstuk 4 laat echter zien dat dit wel degelijk mogelijk is.

Deze bijdrage wil beleidsmakers oproepen om verkeersleefbaarheid niet alleen als aandachtspunt in verkeersbeleid te benoemen, maar ook te definiëren. Hiermee ontstaat richting burgers duidelijkheid over wat wel of niet toelaatbaar is ten aanzien van verkeersleefbaarheid. Daarbij geldt natuurlijk dat het moeilijk is om voor een gehele provincie of gemeente dezelfde normen te hanteren. Iedere locatie kent immers specifieke omstandigheden. Het advies is daarom dat beleidsmakers zich in het verkeersbeleid toespitsen op een aantal concrete verkeersleefbaarheidskwesties en daarvoor definiëren wat wel en niet toelaatbaar is. Het is verstandig om burgers hier reeds bij te betrekken.

Na onderzoek van een verkeersleefbaarheidskwestie kan de conclusie zijn dat infrastructureel ingrijpen gewenst is. Misschien wordt als oplossing wel een rondweg voorgesteld. Voordeel is dat de heldere definiëring van verkeersleefbaarheid in het verkeersbeleid tevens kan worden gebruikt om nut en noodzaak van de infrastructurele ingreep te onderbouwen. Deze bijdrage sluit dan ook af met de volgende stelling: *Het helder definiëren van verkeersleefbaarheid in provinciaal en lokaal beleid maakt toetsing van veronderstelde verkeersleefbaarheidsknelpunten mogelijk. Dit schept duidelijkheid richting de burgers en helpt bij het aantonen van nut en noodzaak van grote kostbare infrastructurele ingrepen.*

Literatuur

- Appleyard., D and M. Lintell (1969). The environmental quality of city streets: the residents' viewpoint. *Journal of American Planning Association* 35: 84-101
- Berg, L.L. van den, C.F. Jaarsma en M.J. Webster (2005). Verkeer in het buitengebied van de gemeente Brummen: samen op weg naar oplossingen! Rapport 214, Wetenschapswinkel Wageningen Universiteit (82 pp).
- Brempt, K. van (2004). Beleidsnota Mobiliteit 2004-2009. Brussel, Kabinet van de Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen.
- CROW (2002). Handboek Wegontwerp - Erftoegangswegen (publicatie 164d).
- CROW (2004). ASVV 2004; Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen bebouwde kom.
- Gemeente Utrecht (2005). Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan Utrecht 2005-2020.
- Gemeente Veghel (2008). Hoofdwegenstructuur Veghel 2020.
- Hoofwijk, H., Stobbelaar, D.J., Simons, M.J.A. en C.F. Jaarsma (2007). Verkeer is als water...: overlast, veiligheid, bereikbaarheid en landschapskwaliteit in de casus Erp, Brabant. Wageningen, WUR, Rapport Wetenschapswinkel Wageningen UR 235.
- Jaarsma, C.F., W.J.M. Heijman en J.L.M. van der Voet (2005). Lokale verbindingen: het handhaven waard! 13^e Verkeerskundige werkdagen, bijdrage 4.2 op CD-ROM (CROW, Ede).
- Jaarsma, C.F., F. van Langevelde and H. Botma, (2006). Flattened fauna and mitigation: traffic victims related to road, traffic, vehicle, and species characteristics. *Transportation Research D* 11 no. 4: 264-276.
- Ministeries van VW en VROM (2004). Nota Mobiliteit; Naar een betrouwbare en voorspelbare bereikbaarheid.
- Provincie Gelderland (2004). Op weg naar duurzame mobiliteit; Provinciaal Verkeer en Vervoerplan 2.
- Provincie Noord-Holland (2008). Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan; Actualisatie van het PVVP 2007-2013.
- Simons, M.J.A. (2006). Voortaan omrijden naar de burens? De effecten van compartimentering op de bereikbaarheid binnen verblijfsgebieden in het metropolitane ommeland. *Topos* 16 nr. 2: 50-53.
- Stobbelaar, D.J., C.F. Jaarsma, H. Hoofwijk en M.J.A. Simons (2008). Verkeer is als water. *ROmagazine* 25 nr. 1/2: 34-37.
- Stuurgroep Regiovisie Groningen-Assen 2030 (2003). Nationaal Stedelijk Netwerk Groningen-Assen; Regiovisie Groningen-Assen 2030 (Visiedeel).