

Verkeersdrukte in het centrum van Oirschot: van tekentafel naar praktijk

Is het vele autogebruik in Oirschot het probleem dat platgeslagen moet worden of de snelheid waarmee verkeersdeelnemers zich kunnen verplaatsen in ons centrum? En hoe doe je dat? Ik woon langs de kanaalzone, een prachtige groene plek. Tussen die zone en mijn huis zie je alle denkbare soorten vervoermiddelen, die zich met allerlei denkbare snelheden verplaatsen. De zone oogt als een wandelpark maar gedraagt zich als een drukke verkeersweg.

Laatst hoorde ik op de radio over een onderzoek naar **Akoestisch comfortabele omgeving**: niet alleen mensen hebben last van verkeerslawaai, dieren ook. Onderzoek laat zien dat vogels langs lawaaierige wegen kleiner blijven en minder nakomelingen krijgen. Verkeerslawaai heeft een behoorlijke invloed op de leefbaarheid van mens en dier.

Hoe hoger de snelheid, des te meer lawaai er wordt geproduceerd. Snelheid wordt bepaald door *rijgedrag*. Het is akoestisch een groot verschil of een auto rustig langsrijdt of met meer dan 30 km per uur. Verkeerskundigen weten hoe je snelheden ontmoedigt. Een ontwerp kan het gewenste gedrag faciliteren, zoals bijvoorbeeld een auto-te-gast-straat die je in andere gemeentes ziet. Wat vinden verkeerskundigen van de hier voorgestelde plannen? Is er verkeersdeskundigheid ingezet naast de adviseurs die moesten kijken naar meer beleving en het aantrekken van meer toeristische doelgroepen?

De kanaalzone vind ik een voorbeeld van het verschil tussen tekentafel en hoe het ontwerp in de praktijk uitpakt: ik denk dat de wegversmallingen zijn bedoeld om de snelheid uit de auto te halen. De praktijk laat het tegenovergestelde zien: bestuurders geven vaak nog even een dot gas omdat ze verderop een tegenligger aan zien komen en dan zijn ze alvast voorbij de versmalling. In het groen liggen verwarrende wandel/fiets/ebike/fatbike/scooter/scootmobiel paden, waar ook nog eens de kuikentjes van de waterhoentjes over lopen in het voorjaar. En een speeltuintje langs ligt. De snelle fietser trekt vanaf een afstand al aan de bel trekt want de wandelaar moet plaats maken. Ga opzij, maak plaats, want ik heb ongelooflijke haast. Maar wie moet hier nou eigenlijk zijn snelheid aanpassen? Hoe kun je dat in het ontwerp ondersteunen, of moet met bewegwijzering worden aangegeven wie waar mag en moet rijden? Er is eerder al actie voor gevoerd, maar komt er een oplossing? Het oogt als een wandelpad maar schijn bedriegt: hier begint de snelfietsroute.

Substantieel terugdringen van autogebruik en toegestane snelheid in het centrum zal voor velen bijdragen aan de leefbaarheid. Gaat het hier en daar een beetje autoluwte het gewenste resultaat opleveren? Hoe kijken verkeerskundigen hiernaar? Een akoestisch comfortabele omgeving is beter voor mens en dier. Durf ferme keuzes te maken en geen halve zoals in de kanaalzone waar alles moet kunnen. En evalueer de praktijk: om aanpassingen te doen. En voor nieuwe projecten te leren van het verleden.