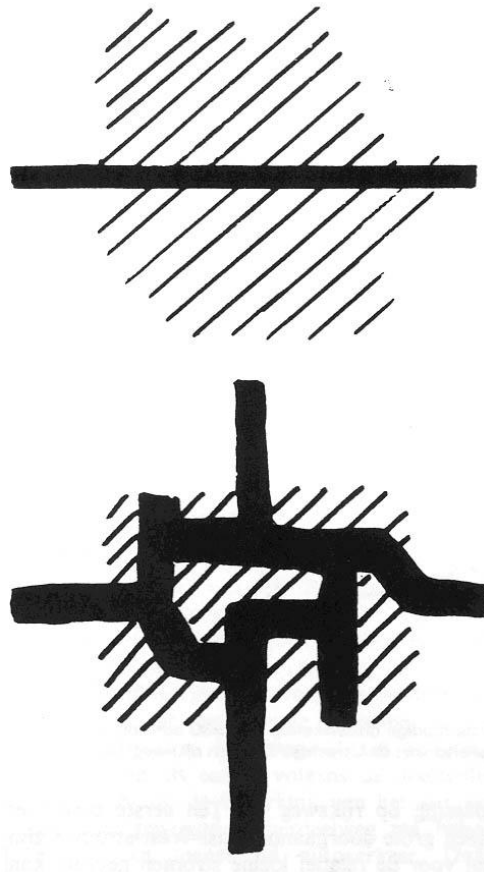


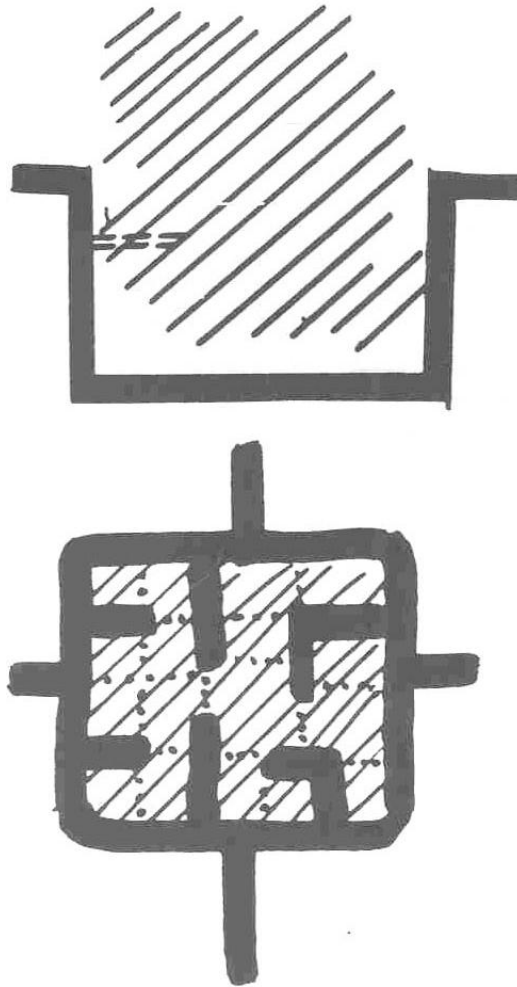
Functionies van randwegen

Om de noodzaak van de aanleg van een randweg aan te kunnen tonen is het dringend noodzakelijk het begrip randweg nader te definiëren. Het blijkt dat zo'n weg meerdere functies bezit en de wijze waarop deze functies zich tot elkaar verhouden, zal uiteindelijk bepalen of de weg ontlastend dan wel belastend werkt. Deze functies zijn de volgende:

1. Het weren van doorgaand verkeer uit de bebouwde kom. (Onder doorgaand verkeer verstaan we dan verkeer dat herkomst noch bestemming in de betreffende bebouwde kom heeft; ook wel extern verkeer genoemd).
2. Het buiten de bebouwde kom leiden van verkeer dat van het ene gedeelte van de stad naar het andere moet (intern verkeer) om de hinder van dit verkeer zoveel mogelijk te beperken.
3. In de praktijk kan een randweg vaak ook een heel andere functie hebben, namelijk die van verdeelweg: het verdelen van herkomst-, respectievelijk bestemmingsverkeer over diverse in- en uitvalswegen om zo gemakkelijke routes te scheppen voor de auto's die de stad in- en uitgaan (betekent: de stad beter toegankelijk maken voor de auto!).



Oude situatie. Boven: doorgaande route dwars door het dorp of de stad. Onder: doorgaande routes dwars door de stad.



Nieuwe situatie. Boven: randweg om de bebouwing; oude route sluiten voor doorgaand verkeer. Onder: intern verkeer wordt gedwongen van de randweg gebruik te maken: wel doorgaande routes voor fiets en openbaar vervoer

Deze drie functies van een 'randweg' zullen we uitwerken voor algemene situaties.

De eerste functie: de zuivere randweg. Een van de problemen die door de sterke groei van het autoverkeer de afgelopen jaren zijn veroorzaakt, is de aantasting van het woon- en leefklimaat door doorgaand verkeer, dit is verkeer dat zich dwars door steden en dorpen begeeft, terwijl het eigenlijk niets in deze plaatsen te zoeken heeft. Historisch gezien is een dergelijke situatie vaak wel verklaarbaar: veel plaatsen zijn aan een belangrijke verkeersverbinding gebouwd. Rond deze 'hoofdweg' vinden we dan ook vaak het centrum van een stad of een dorp. Het verkeer dat van deze weg gebruik maakte, was vroeger anders van karakter en veel minder intensief; het bezorgde niet de huidige overlast, maar stimuleerde juist vaak allerlei activiteiten als winkels en nijverheid.

De sterke groei van het autoverkeer brengt echter verandering in deze situatie: de auto zorgt ervoor dat veel meer relaties op groter afstand mogelijk worden, aangezien de reistijd nog binnen aanvaardbare grenzen blijft. Deze steeds toenemende relaties gaan onder andere de problemen van doorgaand verkeer veroorzaken.

De wegverbinding tussen twee belangrijke steden of een stad en de plaats van zijn forensen, loopt vaak dwars door een dorp: veel verkeer dat niet in het dorp hoeft te zijn, komt er noodgedwongen wél. In

verband met de groeiende verkeersstroom is de weg buiten de bebouwde kom inmiddels waarschijnlijk al 'aangepast' of 'gereconstrueerd' (geasfalteerd, rechtgetrokken en verbreed), maar binnen de bebouwde kom worden de problemen steeds groter! De weg hier verbreden kan slechts, indien de trottoirs worden versmald of de bebouwing gedeeltelijk gesloopt. De hinder van het verkeer wordt erger en ongelukken blijven niet uit. In een dergelijke situatie is als oplossing voor de korte termijn heel goed denkbaar: het aanleggen van een zogenaamde randweg, dat wil zeggen een weg die het doorgaande verkeer om het dorp voert en de rust in het centrum terugbrengt.

Essentieel is dan wel dat het voor het doorgaande verkeer onmogelijk wordt gemaakt om van de oude route gebruik te blijven maken. De randweg zal zeker niet capaciteitsvergroterend moeten werken en dus van dezelfde grootte-orde moeten zijn als de oude route: een veel bredere randweg kan weer verbreding van de rest van de weg noodzakelijk maken wat van de doelstelling op langere termijn, namelijk beperking van het autoverkeer, niets terecht zal doen komen. Want zonder deze laatste doelstelling blijven alle tijdelijke maatregelen niet zonder verdere gevolgen: dan trekken nieuwe wegen méér verkeer aan, méér verkeer dat de weg vol maakt. De aanleg van een geheel nieuwe weg wordt overwogen.

De tweede functie: het naar buiten halen van intern verkeer. Bij het bouwen van nieuwe steden ontwikkelen zich ook nieuwe opvattingen op verkeersgebied. Eén van deze opvattingen is: bouw het wegennet zó dat doorgaande interne relaties niet dwars door de stad kunnen verlopen voor de auto, maar haal dit verkeer naar de randwegen. Een wegennet in een dergelijke situatie zou er zó uit kunnen zien: rond de bebouwing loopt de randweg, met als aftakkingen een aantal lussen, waardoor men op de plaats van bestemming kan komen: er zijn geen doorgaande routes in de stad voor de auto! Een groot aantal relaties in de stad zijn voor de automobilist slechts via omrijden over de randweg te bereiken: er zijn wel rechtstreekse verbindingen voor het openbaar vervoer en de fietser. Door dit verplichte omrijden met de auto en de rechtstreekse verbindingen voor andere middelen van vervoer, zullen méér mensen geneigd zijn de auto te laten staan en de andere vervoermiddelen te gebruiken voor verplaatsingen binnen de stad. Hierdoor zal het autoverkeer in de stad afnemen met als gevolg een rustiger en veiliger stad.

De derde functie: geen randweg, maar verdeelweg. De historisch gegroeide situatie, dat de wegen in de stad die aansluiting geven op de interlokale wegen, gericht zijn op het centrum van de stad, heeft - hoe dicht men bij het centrum komt - steeds méér congestie tot gevolg. De oorzaak is duidelijk: het stedelijk wegennet heeft een veel kleinere capaciteit dan de autosnelwegen. Er zijn veel gelijkvloerse kruisingen, de wegen zijn smaller, enzovoorts. Deze toenemende congestie betekent een beperkende factor in de mogelijkheden om het toenemende autoverkeer te kunnen verwerken; ook echter een enorme hinder voor de mensen die aan deze wegen wonen. Wanneer men niet kiest voor een indirecte aanpak van de groei van het autoverkeer en toch de hinder van dit verkeer wil beperken, kan een verdeelweg worden aangelegd (soms zelfs meerdere op enige afstand van elkaar), om het verkeer van de snelweg zo vlug mogelijk over meerdere invalswegen te verspreiden. Het is daarbij echter wel de vraag in hoeverre de hinder werkelijk beperkt wordt en niet alleen maar verdeeld wordt **en wat de effecten op langere termijn zijn**. Vooral wanneer we bedenken dat de aanleg van een verdeelweg, die aansluit op diverse invalswegen, een enorme capaciteitsvergroting kan inhouden, dat wil zeggen méér autoverkeer de stad in brengt: in grote en middelgrote steden is dit veruit de belangrijkste functie, voor pakweg 90%.

(een bewerkte en ingekorte versie van een artikel verschenen in 1976 in WonenTA/BK 3-76 dat nog steeds actueel is)