

# Het Verkeerssysteem, meer dan verkeer alleen!

R. Loendersloot

Adviesbureau Impact Apeldoorn

## Samenvatting

Verkeerssystemen worden veelal door verkeerskundigen en verkeerskundig tekenaars ontworpen. Gevolg: een systeem dat voldoet aan richtlijnen qua bebakening en markering, verlichting, boogstralen e.d. Maar wat betekent dit voor de kwaliteit van de openbare ruimte en zijn alle palen, borden en markering wel noodzakelijk en duidelijk voor de weggebruiker? In een aantal gevallen blijkt dat de overmatige aandacht voor verkeerskundige maatregelen niet nodig is maar wie stelt dat aan de kaak? En kunnen deze zaken niet in de ontwerpfase worden opgelost? Dat het wel kan bewijst de aanpak in Enschede waarbij alle vormgevers van de buitenruimte in één “club” samenwerken en trachten alle facetten van de buitenruimte de juiste aandacht te geven en laat dit nou ook nog eens goed uitpakken voor specifieke doelgroepen zoals gemotoriseerde tweewielers, fietsers en skaters!

## Inleiding

De vormgeving van de openbare ruimte wordt door de groeiende mobiliteit steeds vaker gedomineerd door verkeerskundige aspecten;

zijn er voldoende parkeerplaatsen,

zijn er snelheidsremmers,

zijn rijbanen of obstakels goed gemarkeerd,

staan alle borden er zodat het verkeer geregeld wordt en aansprakelijkheid wordt voorkomen.

Deze ontwikkeling is enerzijds logisch, er worden immers steeds meer richtlijnen opgesteld, ontwerpen worden vaak als project uitgevoerd, waarbij afstemming met andere projecten onvoldoende is en onduidelijke of gevaarlijke situaties worden eerder aangekaart door mondige burgers of belangengroepen.

Anderzijds ontstaat er zowel bij overheden en burgers steeds meer aandacht voor een kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte waarbij een overdaad aan palen, obstakels, opzichtige markering, enz. niet gewaardeerd wordt. Het spanningsveld is gelegen in de “opdracht” die verkeerskundigen (ontwerpers) hebben om een duidelijke en goed geregelde verkeerssituatie te ontwerpen en de wens die landschapsarchitecten en stedenbouwkundigen hebben om “rustige” ruimtes te creëren.

De oplossing ligt voor de hand; ontwerp samen, maar dat dit nog niet altijd lukt is goed te zien in de verschillen in de openbare ruimte. (voorbeeld foto Arnhem centrum; wordt nagezonden)

In Enschede is enkele jaren geleden een nieuwe start gemaakt. Ontwerpen voor de openbare ruimte worden niet meer in fases door verschillende afdelingen opgesteld en

beoordeeld maar worden in gezamenlijkheid gemaakt door teams van stedenbouwkundigen, landschapsarchitecten, verkeerskundigen en groenontwerpers. Dit geldt ook voor de gebieden die tot nu toe vaak in handen waren van verkeerskundigen zoals verkeersaders en 30 km/u zones.

Na een korte terugblik in de tijd en een blik in het heden leest u in dit document meer over de Enschedese aanpak.

### **Het verleden**

Als we terug gaan in de tijd zien we dat wegen zijn ontstaan langs routes die door omgeving (rivieren, moerassen, bossen, bergen, etc.) en handel zijn ontstaan. Pleinen waren vaak de plaatsen waar deze wegen samenkwamen of waar het middelpunt van de handelsactiviteiten lag.

Routes waren dan ook logisch en herkenbaar voor mensen en liepen veelal zo direct mogelijk van A naar B. Natuurlijke elementen, gebouwen of terreinen waren vrijwel de enige factoren die zorgden voor een aanpassing in het verloop van de route, maar waren tevens vaak herkenningspunten voor de deelnemers in het "verkeerssysteem". Naarmate de stads-en dorpsplanning een belangrijker rol begon te spelen, met name in het midden van de vorige eeuw, werden logische en/of natuurlijke routes steeds vaker verlaten en kreeg de vormgeving van de openbare ruimte een meer dwingend karakter. Zo werden nieuwe woongebieden vaak maar van een paar kanten ontsloten en werden doorgaande routes geknipt. Deze maatregelen waren vaak het gevolg van het stedenbouwkundige ontwerp of verkeerskundige visie voor het gebied. De afsluitingen van wegen waren nog vaak eenvoudig en passend binnen de omgeving en stedenbouwkundige kaders. Afsluitingen bestonden vaak uit houtwallen; sloten of palen zonder een woud aan borden en vooraankondigingen.

Voor de vormgeving van de wegen, met name voor wegen uit de jaren 50 en 60 gold hetzelfde. Rustige wegbeelden maar wel vaak groot en breed vorm gegeven. Deze inrichting is op een aantal provinciale en rijkswegen nog zichtbaar.

### **Het heden**

Anno 2006 is de situatie anders; voldoen aan richtlijnen, voorkomen van aansprakelijkheid en het voldoen aan projectkaders (op papier!!) lijkt bij veel verkeerssituaties die aangepast of ontworpen worden het uitgangspunt te zijn geworden. Of de weggebruiker dit allemaal begrijpt is maar de vraag om nog maar te zwijgen over de esthetische kwaliteit van het ontwerp en de mate van inpassing in de bestaande omgeving. (foto bordenwoud)

De ontwerpfilosofie lijkt daarbij veelal gebaseerd op standaard bouwelementen; elk verkeersbord zijn eigen paal, lichtmasten en VRI masten krijgen hun eigen plek en materiaalverschillen zijn gericht op het onderscheid tussen de verschillende verkeersdeelnemers. Toch is niet alles bij nieuwe ontwerpen kommer en kwel; in

stadscentra lijkt het met behulp van veel geld, dure materialen en druk van politiek en ondernemers wel goed te kunnen gaan. Veel steden laten dan ook een uitgebalanceerd ontwerp zien van de binnenstad terwijl verder van het centrum de wetten van de verkeerskunde boven vormgeving en kwaliteit van de openbare ruimte lijken te gaan.

### **De aanpak**

In Enschede lijkt de aanpak zijn vruchten af te werpen, in veel delen van de stad is sprake van ontwerpen die een balans vormen tussen de vakgebieden die zich bezig houden met de inrichting van de openbare ruimte. Een belangrijke voorwaarde om een vloeiend ontwerpproces te genereren is de wijze waarop de organisatie opgebouwd is. Samenwerking is hierbij de leidraad. Dit aspect wordt vaak breed uitgedragen maar komt pas daadwerkelijk tot stand indien betrokken personen in (nauw) contact met elkaar staan. Het blijkt dat met name de fysieke nabijheid bijdraagt aan de realisatie van samenwerking. In Enschede zijn voormalige afdelingen stedenbouw, verkeer en groen (gedeeltelijk) samengegaan in een nieuwe afdeling Ontwerp. In deze afdeling zitten (gemixt) stedenbouwers, verkeerskundigen, groenadviseurs en landschapsarchitecten bij elkaar. Met name deze nabijheid en daardoor het kunnen “proeven” van elkaars vakgebieden leidt tot het ontstaan van ontwerpen en oplossingen waarbij niet alleen de kwaliteit maar ook bruikbaarheid van de ruimte gerealiseerd wordt.

Praktisch betekent dit dat bij reconstructie, nieuwbouw en reconstructie vaak meerdere vakdisciplines aan tafel zitten. Bij kleinschalige projecten kan echter ook één vertegenwoordiger van de afdeling ontwerp aanwezig zijn die nadien terugkoppelt met andere vakdisciplines binnen de afdeling.

Ook op de afdeling zelf wordt de interactie tussen de verschillende “denkwerelden” bevorderd, de aanwezigheid van een “atelier” waarin praktisch te zien is hoe aan ontwerpen gewerkt wordt alsook het werken met 3-D technieken waardoor ontwerpen al in het beginstadium zichtbaar worden (zie ook foto Princessetunnel).

Door bovenstaande randvoorwaarden is het voor medewerkers uit verschillende vakdisciplines makkelijker om de denkwereld van andere vakgebieden te begrijpen en daardoor samen tot een ontwerp of oplossing voor een probleem te komen. Het resultaat is een met zorg ingerichte openbare ruimte waarin de “werelden” groen, verkeer, stedenbouw en water een heldere plek hebben gekregen. (meer beelden hiervan zijn te zien in de powerpoint presentatie of mail naar [ruben.loendersloot@impectmail.nl](mailto:ruben.loendersloot@impectmail.nl))

### **De situatie**

Om te laten zien hoe de Enschedese aanpak werkt staan hieronder een aantal projecten die de kwaliteit van de openbare ruimte laten zien die is voortgekomen uit de Enschedese manier van samenwerken.

### *Scholingsboulevard*

Aan de zuidzijde van het centrum; tussen de A35 en de Singelring staan op dit moment twee scholen voor het VMBO. Deze scholen zullen samengevoegd worden met aantal andere Enschedese scholen voor het middelbaar onderwijs waardoor een school ontstaat voor ca. 2600 leerlingen. Om scholieren op een veilige wijze naar de school te leiden, parkeren mogelijk te maken en de school in de omgeving in te passen was het wenselijk een inrichtingsplan voor de omgeving te maken.

Bij het maken van dit ontwerp stonden twee elementen voorop "groen" en "fietsen". De eerste gedachten vanuit groen en fietsen leidden tot een probleem met het gebruik van de ruimte; op de plek van de bomen zou een vrijliggend fietspad moeten komen en ook zou het parkeren deels in de berm opgelost moeten worden. In overleg met het ontwerpteam van de buitenruimte van de school is uiteindelijk een ontwerp gerealiseerd waarbij de rijbaan voor het autoverkeer is versmald; een tussenberm is gecreëerd waarachter zich het vrijliggende fietspad en het voetpad bevinden. Aan de zuidzijde van de weg diende hiervoor wel een aantal bestaande bomen te worden verwijderd maar door de nieuwe tussenberm kan uiteindelijk een betere groenstructuur gerealiseerd worden. Gelijk met het maken van dit ontwerp is gekeken of VRI masten en lichtmasten zodanig gepositioneerd konden worden dat de nieuwe ligging van fietspad en de aanwezigheid van bomen geen problemen veroorzaakt.

### *Roombeek*

Ook voor veel niet Enschedeërs is dit een bekende naam. Het is de wijk waar 6 jaren geleden een vuurwerk fabriek ontplofte met grote gevolgen. Na enige jaren van onderzoek en voorbereiding is medio 2003 een eerste start gemaakt met de herinrichting/nieuwbouw van het gebied. Voorafgaand aan de daadwerkelijke inrichting van de openbare ruimte is een totaalvisie opgesteld door ontwerpers, beheerders en beleidsmakers. Dit document Openbare ruimte Plan Roombeek (OPR) is gebruikt als onderlegger voor het ontwerp. Het uiteindelijke concrete ontwerp is gemaakt door een team van groen, verkeers- water en landschapsonwerpers. Op zich is dit geen bijzonderheid maar het feit dat dit team samen één ontwerp heeft aangeleverd gecombineerd met het feit dat het vrijwel volledig in eigen beheer is gemaakt is duidelijk zichtbaar. Groen en water worden als vormgevend en structurerend element gebruikt maar hebben tevens een functionele functie. Het logisch geleiden van fiets-en voetgangersstromen bijvoorbeeld en het afscheiden van de busbaan die door het gebied lopen. Geen hekken, slagbomen en overbodige palen!

### *Princessetunnel*

In het kader van de ontwikkeling van het Hoogwaardig Openbaar Vervoer in Enschede worden in alle windrichtingen Openbaar Vervoer assen aangelegd in de vorm van vrijliggende busbanen. De westelijk en noordelijke busbanen moeten de

spoorverbinding vanuit Hengelo kruisen. In 2005 is hiervoor naast de bestaande tunnelbuis een nieuwe tunnelbuis gebouwd. In de oude buis komt nu de HOV as te liggen; aansluitend op de vrije busbaan naar het Station en in noordelijke richting aansluitend op de nieuwe nog te realiseren HOV as. Het ontwerp van deze as is



ingegeven door een verkeerstechnische (capaciteits) vraag. Het ontwerp is echter een samenspel tussen stedenbouw, verkeer en landschapsarchitectuur. De kracht van het ontwerp is gelegen in het feit dat de busbaan/HOV as die door de tunnel loopt een rustig en herkenbaar profiel heeft voor de weggebruiker. De basis van het ontwerp zoals onder meer de lichtmasten en

vormgeving van de busbaan zelf zullen in dezelfde materialen uitgevoerd worden als de reeds bestaande oostelijke HOV-as. De tunnel is zoals eerder gemeld vanuit het oogpunt van verkeer belangrijk maar heeft door de materiaalkeuze en aankleding een rustig maar toch stedelijk karakter, toch is er voor groen in deze stedelijke ruimte nog plaats.

### *Gronause Voetpad*

In het Gronause Voetpad (woonstraat) aan de oostkant van Enschede moest de riolering vervangen worden. Een dergelijke maatregel biedt een goede mogelijkheid om het bovenliggende wegprofiel nog eens kritisch te beschouwen. In het Gronause Voetpad was sprake van een grote parkeerdruk. Het bestaande profiel bestond uit een rijbaan van ca. 4,5 m breed en trottoirs van ca. 2.00m aan beide zijden. Bewoners parkeerden hun auto's aan beide zijden op het trottoir. Het resultaat was een straat die moeilijk toegankelijk was voor hulpdiensten en trottoirs die voor mindervaliden en kinderwagens onbegaanbaar waren vanwege geparkeerde auto's. Daarnaast ontbrak het in de straat aan groen. In het nieuwe ontwerp zijn door het ontwerpsteam de volgende uitgangspunten als leidraad gebruikt:

- Rustig straatbeeld met kwalitatief goed materiaal gebruik
- Oplossen parkeerproblematiek
- Indien mogelijk zonder snelheidsremmer
- Groen in het ontwerp inbrengen

Door bewuste toepassing van bovenstaande uitgangspunten is een rustig ontwerp ontstaan (zie foto Gronause Voetpad, nog wel zonder de bomen). Omdat het niet mogelijk is om binnen de ruimte tussen de percelen alle geleidingen de ruimte te geven is gekozen om aan een zijde een ruim trottoir aan te brengen en aan de andere zijde een multifunctionele strook. Deze strook kan zowel als parkeerruimte als ruimte voor de voetganger dienen. Ondanks dat er geen parkeerverbod of andere dwingende verkeerskundige maatregelen genomen zijn blijkt dat de snelheid laag ligt en de weggebruikers het gewenste gedrag tonen. Het straatbeeld is rustig en zal in de zomer aantrekkelijk zijn door de bomenrij die er een plaats heeft gekregen.



## **Conclusie**

De Enschedese aanpak is niet per definitie vernieuwend maar leidt wel tot aansprekende resultaten. Het succes van de aanpak is gebaseerd op een aantal pijlers:

- Durf andere wegen in te slaan.
- Geen dogma's; laat je verleiden door ideeën uit andere vakgebieden.
- Doen, en doe het vooral samen.
- Afstemmen!
- Procedures; van belang maar het laten lopen van het proces is belangrijker.
- In Enschede: BEBOB (BEheer Bewust ontwerpen, Ontwerp bewust Beheren)

Deze pijlers geven tevens blijkt van een bepaalde cultuur die aanwezig moet zijn; positief en met een open houding, alleen dan is het mogelijk met ontwerpelementen te spelen en daardoor een resultaat te bereiken dat leidt tot de gewenste kwaliteit. Dat deze aanpak zeer zeker niet leidt tot compromisontwerpen blijkt wel uit de eerder beschreven voorbeelden.

De eerste pijler is één van de belangrijkste; als je niet buiten de gebaande wegen durft te gaan zullen er tegenstellingen blijven bestaan tussen de verschillende disciplines. Uitgangspunt voor het ontwerp dient dan ook te zijn de gewenste ruimtelijke kwaliteit en het kijken naar het ontwerp door de bril van de (toekomstige) gebruiker. Met deze punten in het achterhoofd en kijkend naar de 6 pijlers moet een openbare ruimte kunnen ontstaan die duidelijkheid geeft aan de gebruikers en zorgt voor behoud of zelfs verbetering van de kwaliteit van de ruimte.