

# **B88**

## **Stromen en Verblijven**

Rob Aben  
*(Rob Aben Landschapsarchitect)*

Jeroen Mensink  
*(JAM\* Architecten)*

Katusha Sol  
*(projectcoördinator 'Stromen en Verblijven')*

### **Samenvatting**

Het onderzoek 'Stromen en Verblijven' zet de veel voorkomende botsing centraal tussen stedenbouwkundige en verkeerstechnische eisen en wensen van gebiedsontsluitingswegen en grijze wegen binnen de bebouwde kom. Tijdens de presentatie op het nationaal verkeerskundecongres zal het onderzoeksteam van 'Stromen en verblijven' inzoomen op prangende vragen en specifieke uitgangspunten waardoor deze vakdisciplines vaak verschillende doelstellingen nastreven in hun ontwerp. De belangen van de stedenbouwkundige en de verkeerskundige staan vaak lijnrecht tegenover elkaar. Dit roept de vraag op waarom het in de praktijk zo moeilijk is om die twee belangen in een integraal ontwerp onder te brengen. En hoe kunnen verkeerskundige richtlijnen en adviezen beter samengaan met kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte?

Tijdens het congres willen we verschillende voorbeelden bespreken. Het moet immers mogelijk zijn om nieuwe wegen goed te laten functioneren; wegen die veilig zijn maar ook een ruimtelijke verrijking vormen voor stad en land.

### **Trefwoorden**

Infrastructuur, openbare ruimte, gebiedsontsluitingsweg, case studies.

## **Stedenbouwkundige en verkeerstechnische eisen**

Het ontwerp van openbare ruimte in steden en dorpen staat op gespannen voet met het ontwerp van de verkeersruimte voor de rijdende en stilstaande auto. Een goed verkeersontwerp resulteert in een efficiënte en op een veilige doorstroming gerichte buitenruimte, terwijl goede openbare ruimte ook prettig is om te verblijven. Hier is onvermijdelijk sprake van een botsing. In stedenbouwkundige kring zijn klachten te horen over een puur technische benadering van het wegennet. Volgens hen is er niet alleen behoefte aan een efficiënte en op een veilige doorstroming gerichte buitenruimte, maar ook aan goede openbare ruimte die prettig is om te verblijven. Ook staat het (over-) reguleren van de verkeersstromen haaks op de behoefte van ontwerpers aan eenvoud en ruimtelijke kwaliteiten. Integraal werken is het toverwoord, maar de beide disciplines liggen mijlenver uit elkaar. Door een aantal goede en slechte voorbeelden te bespreken (in verkeerskundige of stedenbouwkundige zin, of allebei) hopen we iets meer uit deze 'spagaat' te komen.

Karikaturaal gesteld zouden verkeerskundigen enkel streven naar herkenbaarheid en uniformiteit. Door de nadruk op veiligheid, de realiteit van complexe mobiliteit, deelbelangen, en doorstroom-capaciteit is hun opgave erg moeilijk. Het gevaar is echter dat ze bij het ontwerpen aan de openbare ruimte de cijfers en aanbevelingen te veel als strikte eisen opvatten. Soms zo strikt dat de ruimtelijke (esthetische of cultuurhistorische) argumenten van de stedenbouwkundige en de landschapsarchitect nauwelijks een stem hebben. De ruimte voor verkeer wordt dan bepalend ten koste van de relevantie van verblijfsruimte in stad of dorp. Als het niet helemaal 'stroomt' komen er nog meer waarschuwingen en verkeersmaatregelen zoals drempels en verkeerslichten bij. Dit leidt tot plekken waar mensen niet graag 'verblijven'. In de ogen van stedenbouwkundigen hebben dit soort 'overgereguleerde ruimtes' een lelijke uitstraling. Aan buitenruimte is 'quality of life' verbonden en daar horen volgens stedenbouwkundigen creatieve oplossingen, bijzondere ontwerpen en duurzame manieren van verplaatsen bij.

Maar wat is nu precies 'lelijk', vragen veel verkeerskundigen zich af. En in hoeverre is esthetiek van belang als het gaat om veiligheid. Stedenbouwkundigen kunnen met softe ruimtelijke argumenten niet op tegen de dozen vol cijfers die de keuzes van verkeerskundigen ondersteunen of verantwoorden. Maar de vraag is hoe stedenbouwkundigen dan idealen van verblijven, openbare ruimte, mengen van functies en een aantrekkelijk beeld in een ontwerp kunnen verwezenlijken. Dit onderzoek gaat met goede en minder goede voorbeelden verschillende perspectieven op stromen en verblijven bij elkaar brengen. Wat is nu voor de ruimtelijk vormgever van belang zonder dat het de verkeerskundige hindert? Hoe kan verkeersruimte onderdeel worden van de openbare ruimte? Wat zijn de omgevingsfactoren die meespelen om een wegcategorie te duiden? We zullen dit gegeven tijdens de presentatie illustreren aan de hand van bekende ontwerpgevallen zoals de Piet Heinkade in Amsterdam en de West Kruiskade in Rotterdam. Daarnaast gaan we verder in op de inhoud door wegen te behandelen die door middelgrote en kleine gemeentes lopen zoals de Provinciale weg in Leuvenheim. We behandelen deze voorbeelden aan de hand van de vraag op wat voor manier verkeerskundige richtlijnen en adviezen beter kunnen samengaan met kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte. We brengen dit ter discussie om zowel de verkeerskundige als stedenbouwkundige discipline te inspireren en de ogen openen voor de andere kijk door de praktijk naar het openbare debat te brengen.