

# Aanbevelingen voor duaal werken gemeenteraad-commissies Verkeer en / of Ruimtelijke Ordening

Boudewyn Bach, stichting Stad & Verkeer

## Duaal bestuur

Het werk van raadscommissies verschuift bij duaal bestuur steeds meer naar initiëren en evalueren. In de praktijk blijft bijvoorbeeld de uitvoering van het verkeerscirculatieplan (VCP) een bevoegdheid van het College van Burgemeester en Wethouders. De toetsing daarvan geschiedt in het kader van de controlerende functie door de gemeenteraad. Rug-gengraat van het gemeentelijk verkeersbeleid en het VCP wordt steeds meer de wegca-tegorisering zoals Duurzaam Veilig die aanreikt. Hierbij dienen openbare ruimten die zijn aangeduid als weg, straat of verblijfs/woongebied (gefaseerd) te worden ingericht volgens de principes Duurzaam Veilig.

Waar het om gaat, is dat een raadscommissie bij aanvang van de uitvoering initiërend en doelstellend handelt. Duaal bestuur biedt extra kansen om hierbij waar nodig de gangbare ontwerpaanbevelingen op te rekken. Voor alles is het echter van belang om op te treden 'als een druppeltje olie in het raderwerk' en niet betuttelend specialisten en ontwerpers met (verouderde) details voor de voeten te lopen. Na realisering heeft de raadscommissie een evaluerende taak.

## Interdisciplinaire aanpak

De disciplines verkeer en stedenbouw kennen verschillende herkomsten, technieken en ontwerpprocessen. Beslissers en beoordelaars hebben op hun beurt verschillende achtergronden en vaardigheden. Het stellen van doelen, het geven van aanwijzingen en het beoordelen van resultaten is daarom een weg vol valkuilen. De kunst is elkaar geen ge-talsmatige en starre richtlijnen op te dringen, maar steeds duidelijk te maken *welk gebruik voor welke groepen* in het ontwerp moet worden nagestreefd. Het is zaak hierbij elkaar te stimuleren, ruimte te geven aan creativiteit en onderling vertrouwen te hebben.

De verkeerskunde, met haar civiele herkomst, hecht erg aan het toepassen van normen en richtlijnen. Ook heeft men relatief veel vertrouwen in prognoses. Plannen ontstaan meestal in een lineaire reeks, waardoor oorzaak en gevolg soms worden veronacht-zaamd. Vaak wordt vanuit één doel en één doelgroep ontworpen. Ook begint men het ontwerp vaak met een keuze die de duurste kunstwerken of het meeste grondverzet of de hoogste aanlegkosten met zich mee brengt.

De stedenbouw, met haar achtergrond van architectuur, is vaak gericht op vorm, esthetiek en beleven. Het ontwerp verloopt vaak inspiratief en bijna altijd cyclisch. Kenmerkend is dat de stedenbouw afwisselend op verschillende schaalniveaus en vanuit verschillende doelgroepen werkt.

Bij het duaal aansturen van zulke verschillende disciplines gaat het erom de betrokkenen bredere doelen te laten nastreven en het ontwerp zodanig in stappen te laten uitvoeren, dat de verschillende maatschappelijke doelen tussentijds worden gewogen. Uiteraard krijgt men een wervender ontwerp als in het gehele ontwerpproces één herkenbaar en leidend thema geldt; een andere mogelijkheid is een coördinerend architect, landschapper of stedenbouwer de verschijningsvorm (esthetiek) te laten bewaken.

Het (ontwerp)proces verloopt soepeler als de betrokken disciplines goed communiceren en afwisselend het voortouw nemen. Hierbij kan een 'ontwerpers-Esperanto' reuze helpen. En dat is er, en wel in de vorm van de stadsplattegrond. De gangbare kaarten (van bijvoorbeeld Falkplan©) zijn door vrijwel iedereen uitstekend te begrijpen. Vervolgens gaat het erom dat de raadscommissie op dergelijk begrijpelijk kaartmateriaal inzicht krijgt in de wensen die leven, hoe zwaar deze wegen en vooral waar ze gelden.

Bij het vertalen van doelen naar de stadsplattegrond zijn verschillende aanpakken mogelijk, die bovendien afwisselend kunnen worden toegepast.

### *1. In woord en gebaar*

Gewoon met de vinger over de kaart gaan en op de juiste plek zeggen wat je ergens moet kunnen doen of wat anderen daarvoor moeten nalaten. Natuurlijk kan dat ook worden opgeschreven, maar dat kost heel wat velletjes papier. Men kan bijvoorbeeld aanwijzen waar mensen zich onveilig voelen (subjectieve onveiligheid).

### *2. Op (transparante) plattegrondjes op schaal*

Eenvoudige schetsjes, krabbels desnoods, kunnen helpen localiseren waar iets is gewenst. Als ze op doorzichtig papier worden gemaakt, kunnen ze als lagen over een kaart worden gelegd. Als de kaart wordt gescand, kan op een overlay (een aparte laag) creatief worden geschetst. Het gaat erom per discipline, per belangengroep, per probleem of per doel de locatie (plek), de omvang en de richting aan anderen duidelijk te maken (deze driedeling is een knipoog naar het begrip vector in de wis- en natuurkunde).

De truc is vervolgens om alle 'wenstransparantjes' over elkaar te leggen. Het wonderbaarlijke is dat er meestal *minder* zaken conflicteren (samenvallen) dan we denken. Alleen waar strijdige zaken samenvallen, zijn er echte problemen. Deze aanpak beperkt de discussie in de raadscommissie. Deze kan haar advisering nu direct toespitsen op de gevoelige plekken. Daarover moet flink worden nagedacht, waarna 'techneuten' worden aangezet om voor deze plekken vernieuwend te ontwerpen.

### *3. Met beelden, schetsjes, collages*

Er is altijd wel een manier waarop iedereen iets kan uitbeelden. Het gaat er niet om of het mooi en esthetisch is, maar of het de bedoeling overdraagt. Als we maar goed aangeven voor welke plek of locatie een schets geldt, kunnen we met elkaar bespreken of het idee het waard is om met een ontwerp te verkennen (ontwerpend onderzoek). Voor raadscommissiebijeenkomsten is een flip-over met (vereenvoudigde) kaarten en transparanten een fantastisch hulpmiddel.

### *4. Met profielen*

Het werken met en verstaan van profielen vereist de meeste (teken)vaardigheid. Essentieel is dat ze op schaal zijn en er maten bij worden geschreven. Als dat goed gebeurt,

bieden profielen een zeer nauwkeurige en snelle manier om te communiceren over het gewenste verkeersgedrag en het optimale ruimtegebruik.

### **Als het ruimtelijk- of verkeerskundige ontwerp stagneert .....**

Als bij duaal bestuur het ontwerpproces niet verloopt zoals het zou moeten, kunnen de volgende aanbevelingen worden gedaan om hierin verbetering te brengen.

#### *1. Stel voor om omgekeerd te ontwerpen*

Het is gebruikelijk om zware, ondergrondse en 'snelle' infrastructuur het eerst te maken. Als die eenmaal is uitgetekend of uitgevoerd, is het echter heel moeilijk daar nog iets aan te wijzigen. Als men andersom ontwerpt, komen vroegtijdig wensen boven tafel over de vorm en beleving en over maatregelen die lopen, fietsen en spelen veilig en prettig maken. De zware infrastructuur hoeft voor zo'n omgekeerde aanpak meestal maar heel weinig in te leveren. Omgekeerd ontwerpen is verder allerminst een probleem als de technische diensten daar reeds in de ontwerpfase mee beginnen.

Bij omgekeerd ontwerpen kunnen bijvoorbeeld eerst de speelplekken worden aangewezen of kan eerst het net voor de voetgangers worden opgesteld. Als de kwaliteit in iedere ontwerpstep wordt bewaakt, blijft bijna altijd een efficiënt plan voor de auto-ontsluiting en de lijnvoering van het openbaar vervoer mogelijk. Maar probeer dergelijke auto- en OV-infrastructuur maar eens te veranderen als hierover al besluitvorming heeft plaatsgevonden of beloften zijn gedaan.

#### *2. Stel voor dat men afwisselend het voortouw voor het ontwerp overdraagt*

Lineaire ontwerpprocessen zijn inzichtelijk en beheersbaar. Aan complexe onderwerpen kleeft het probleem dat het vastleggen (ontwerpen) van het ene aspect zodanige invloed kan hebben op andere aspecten, dat zelfs de doelstelling van het project of ontwerp daardoor wordt achterhaald. Dan is het gewenst om cyclisch en interdisciplinair te werken. Bij problemen rond ruimte en verkeer spelen altijd de variabelen vorm, functie en gedrag. Eigenlijk is het niet essentieel welke variabele startpunt is bij het ontwerpproces, mits meerdere ontwerpcycli aan bod komen. Na een eerste cyclus kan bijvoorbeeld de vorm onverenigbaar zijn geworden met de ten doel gestelde functie. Een volgende cyclus zou dan kunnen zijn functie-vorm-gedrag op een ander schaalniveau. Hiermee kan men doorgaan totdat men een stabiel, duurzaam ontwerp heeft.

Het is van belang dat samenwerkende disciplines beseffen dat de eigendomsverhoudingen die (historisch) 'onderin' de stadsplattegrond liggen, een grotere duurzaamheid hebben dan (recent) aangelegde verkeersvoorzieningen zoals rijlopers.

Aspecten zoals de breedte van het profiel, de geraamde intensiteit of de nagestreefde uitstraling van een plan, of de kosten van een kunstwerk, moeten niet bepalen welke discipline leidinggevend optreedt in het proces. Het is waarschijnlijk 'maatschappelijker' en vooral efficiënter als een raadscommissie aanbeveelt dat het (ontwerp)initiatief per plan-fase toevalt aan de discipline die voor dat onderdeel het best is toegerust. Dit betekent dat het ontwerpproject ('het voortouw') regelmatig bij een andere partij komt te liggen.

### *3. Stel vragen of laat het ontwerpteam ze stellen over de dominante gebruikersgroep(en)*

Voorbeelden van dit soort vragen zijn:

- Past men 'Richtlijn integrale toegankelijkheid openbare ruimte' toe? (CROW-publicatie 177)
- Is er voorzien in gehandicaptenroutes?
- Is er een inventarisatiekaart van loop-, fiets- en speelbelangen?
- Is een bepaalde routing voor dienstenverkeer en openbaar vervoer nodig?
- Kan er een kleiner maatgevend voertuig worden aangehouden?
- Kan men de rijnsnelheid van het openbaar vervoer 'omruilen' tegen minder haltes?
- Is er een OV-route mogelijk die minder hinder oplevert en/of minder tijd kost?
- Past de straatverlichting bij het gewenste rijgedrag?
- Schijnen de lantaarns niet in de slaapkamers?
- Kan 'Langzaam Rijden Gaat Sneller'\* worden toegepast?

### *4. Stel evaluatie vragen over de samenwerking stedenbouw en verkeerskunde*

Voorbeelden van dit soort vragen zijn:

- Kan een kind van 12 jaar op een gegeven locatie zonder begeleiding oversteken?
- Om de hoeveel tijd kan je (gemiddeld) in het spitsuur oversteken?
- Kan men elkaar op een gegeven locatie zonder stemverheffing verstaan?
- Kan men daar 's nachts het slaapkamerraam open laten?
- Kan men daar het linkerportier opendoen zonder een fiets te scheppen?
- Kunnen auto's aan de schaduwkant worden geparkeerd?
- Lijkt de straat bij de toegang een snelle route voor de automobilist?
- Welke snelheid lokt het straatbeeld (profiel) uit?
- Zijn er resultaten van snelheidsmetingen?
- Lijken de kruispunten voor een automobilist gevaarlijk of juist overzichtelijk?
- Hoe ziet de straat eruit op de ooghoogte van een kind?