

Christiaan Kwantes: 'verkeersmaatregelen inzetten voor ruimtelijke kwaliteit'

# Mobiliteit vitaliseert de stad

'Landschapsarchitecten en stedenbouwkundigen in steden als Amsterdam en Utrecht zien mobiliteit steeds meer als vertrekpunt voor stedelijk ontwerp dan als het traditionele sluitstuk.' Deze, en meer transities in mobiliteit, signaleert Christiaan Kwantes, verkeersplanoloog bij Goudappel Coffeng.



NETTIE BAKKER

Christiaan Kwantes neemt een transitie waarin de rol en functie van de verkeerskunde, verkeersmaatregelen ten slotte ook van verkeerskundigen zelf. 'In het verleden moest de verkeerskundige vaak zijn dingetje doen, veelal aan het eind van een ontwerp-proces. Nu wordt mobiliteit steeds meer gezien als katalysator voor de vitaliteit van een stad, en als instrument om bredere doelen te bereiken. Dat betekent een andere positie in het ontwerpproces en ook andere toepassingen van het verkeerskundig instrumentarium.

Twee voorbeelden: 'Een vaak moeilijke opgave is om levendigheid te brengen in sommige aanloopstraten naar het centrum. Vaak zijn dit straten met weinig ruimte voor voetgangers, maar wel genoeg ruimte om te parkeren. Dit zie je vaak vertaald in het winkelaanbod: de afhaalchinese, een belwinkel of nagelstudio. Hoewel het soms een kwestie van iets langere adem is, kun je in deze stra-

ten een hogere vastgoedwaarde creëren en zo – op termijn – ook een ander winkelaanbod door een andere inrichting voor het verkeer. Bijvoorbeeld meer ruimte bieden aan voetgangers en toestemming geven voor terrassen. Zo kan de inrichting voor het verkeer een stadsstraat volledig veranderen en positief bijdragen aan de vitaliteit van een stadscentrum.'

'Ander voorbeeld is de vraag hoeveel een stad aankan als het gaat om autoverkeer. Dit betekent dat je minder automatisch redeneert vanuit het faciliteren van de latente vraag, bijvoorbeeld met een groene golf. Maar dat er meer kaderstellend wordt gekeken, met name naar het autoverkeer. In de praktijk kan dit betekenen dat je er niet altijd en overall meer wordt gepoogd om met dynamische verkeersmanagementmaatregelen zo veel mogelijk autoverkeer door straten te persen, maar dat je uitgaat van een wensintensiteit. En dat je je DVM-maatregelen dus

ook inzet om die wensintensiteit te behalen. Zelfs als die intensiteit lager is dan het verkeer dat er zou willen rijden.'



Verkeerskunde werd in de jaren '60 een zelfstandige discipline, veroorzaakt door de groeiende automobilititeit. Nu buigt het weer terug naar integrale stadsplanning.



Ferry Wahls, Senior beleidsmedewerker mobiliteit voor de gemeente Maastricht

## Het stadsverkeer integraal en strategisch sturen

'Verkeersmanagement in de stad evolueert en wordt 'breder'. Tegenwoordig draagt verkeersmanagement bij aan ruimtelijke kwaliteit' in plaats van - uitsluitend - aan 'doorstroming'.

Dit vergt een andere aanpak: integraal werken en lokaal, operationeel sturen met een strategische blik gericht op het regionale en stadsnetwerk. In Maastricht werkt dit als volgt: de stad is compact. Zonder aanvullende infrastructuur bij te bouwen willen we een

aantrekkelijke stad zijn voor bewoners en bezoekers. Dit is de stedelijke strategie voor verkeersmanagement. Operationeel betekent dit dat we het verkeer binnen de bestaande ruimte zo sturen dat er op bepaalde delen van het stadsnetwerk meer ruimte beschikbaar komt voor voetgangers, fietsers, OV en groen.

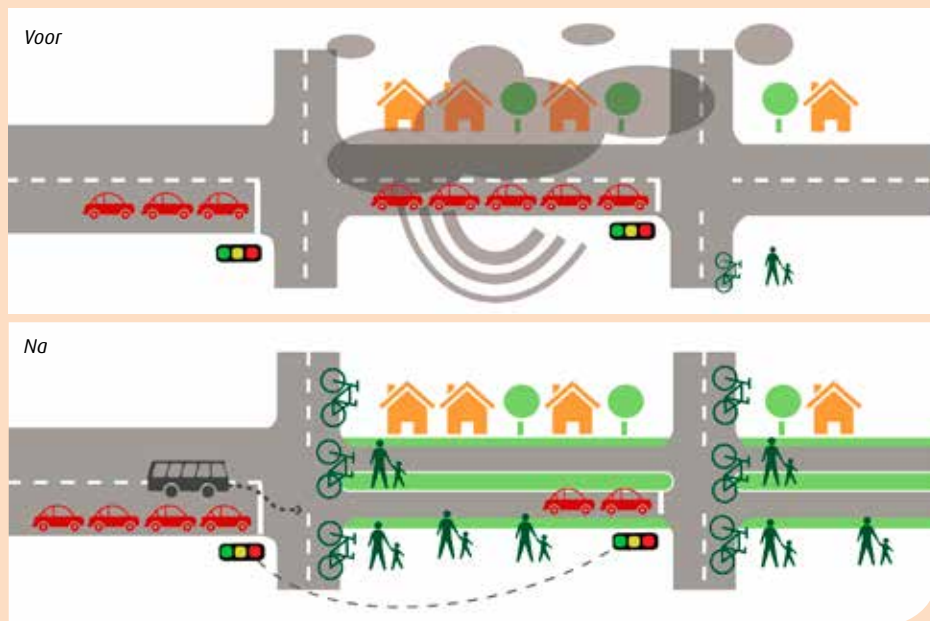
Voorbeeld: in het centrum sturen we de bussen niet over vrije busbanen, maar met voorrang bij verkeerslichten (KAR) zonder vertraging door de stad. Auto's worden gedoseerd toegelaten in het centrum. Dit betekent dat ze niet in het

centrum, maar elders - bij overstappunten - 'vertraging kunnen oplopen'. Zo creëren we ruimte voor voetgangers, fietsers en groen. Voorheen 'draaiden' VRI's lokaal. Nu stuur je ze als onderdeel van het regionale en stadsnetwerk aan en word je een netwerkmanager. Je kijkt naar een netwerk waar verschillende verkeersstromen bij elkaar komen.

Voldoet dat geheel aan wat je met de stad wil? Daar gaat het om. De truc zit in de integrale aanpak.'

'Misschien moeten steden ook meer overgaan tot het stellen van wensintensiteiten. Dat kan dus betekenen dat je als DVM-specialist capaciteit weghaalt op een plek. Bijzonder is dat je vervolgens ziet dat een deel van het verkeer dan 'verdamp't. Mensen gaan op een ander moment de stad in of met een ander vervoermiddel. Je zou er als verkeerskundige meer over willen weten; er is nog niet veel onderzoek naar gedaan. Kwantes wijst op een interessant onderzoek van University College Londen met 70 Europese cases: disappaeering traffic, the story so far'. (<http://discovery.ucl.ac.uk/117869/>).

Dit onderzoek zegt ook iets over de waarde van het verkeersmodel, concludeert Kwantes. 'De huidige verkeersmodellen houden nog onvoldoende rekening met fenomenen als verdampend verkeer en andere trends in verkeer. Het is daarom beter om verkeersmodellen voor stedelijk verkeer meer te zien als hulpmiddel en minder als dogma. Doordat veel modellen uitgaan van dezelfde volumes, berekent een model in het geval van dynamisch doseren van het stadsverkeer hoogstwaarschijnlijk het slechtste scenario. Je moet het model dus goed toepassen voor de juiste berekeningen. Je gebruikt een schroevendraaier immers beter ook niet als hamer. Zo kun je het vergelijken. Anderzijds geeft een model wel inzicht in de reacties van het verkeer als je in een straat bijvoorbeeld bredere stoepen gaat aanleggen, of als je het verkeer bewust wil doseren vanwege de leefbaarheid



*Een radicale omslag in dynamisch verkeersmanagement, toegepast op 't Goylaan in Utrecht. 'Het moet raar zijn voor DVM-specialisten om dezelfde instrumenten in te zetten voor minder verkeer in plaats van voor meer verkeer.'*

(zie illustratie). Je kunt wel inzicht krijgen in waar wachtrijen zullen ontstaan als gevolg van dynamisch doseren. Dit doseren ten behoeve van leefbaarheid en vitaliteit van de stad gebeurt onder meer in Utrecht. Je kunt hiermee niet alleen de leefbaarheid, maar ook identiteit teruggeven. Denk aan centra waar bewoners vier rijstroken moeten oversteken of de ramen dicht moeten houden vanwege de hoeveelheden fijnstof.

Je ziet door deze ontwikkelingen een systemsprong in DVM-maatregelen ontstaan. Van de DVM-specialist vergt dit een soort omdenken. Het moet ook raar zijn om dezelfde instrumenten in te zetten voor minder verkeer in plaats van voor meer verkeer. Professionals die in de praktijk werkzaam zijn, zullen gaandeweg moeten wennen aan

nieuwe rollen. Hoewel er in de opleidingen aandacht moet blijven bestaan voor het ambachtelijke verkeerskundige werk, is het ook goed dat er aandacht komt voor de planologische kant van verkeersmaatregelen: wat betekenen die voor de stad?'

Als laatste transitie ziet Kwantes een beweging terug van de verkeerskunde naar de integrale stadsplanning. 'Vroeger deed een stadsarchitect, zoals Berlage en later Van Eesteren, het verkeer 'erbij'. Door de toenemende automobiliteit in de jaren 60 ontstond een nieuwe verkeerskundige discipline die zich loszong van de stam van stadsplanning. Ik zie die tak nu weer terugkeren naar de stam.'

### Leren van fouten brengt ons verder

'Gecoördineerd Netwerkbreed Verkeersmanagement (GNV) staat nog in de kinderschoenen, maar maakt het mogelijk om verkeersmanagementmaatregelen gecoördineerd in te zetten en meerdere beleidsdoelen op netwerkniveau te realiseren. Zo kan GNV worden ingezet om de doorstroming te bevorderen, maar ook leefbaarheidsknelpunten verminderen of specifieke doelgroepen faciliteren. Dit kan er wel toe leiden dat je in de praktijk te maken krijgt met tegenstrijdige doelstellingen en uit-

gangspunten. Daarom is het van belang dat globaal geformuleerde beleidsuitgangspunten zoveel mogelijk geconcretiseerd worden. Kennis van gebiedsgericht benutten (GGB+) kan een brug slaan tussen strategie en tactiek. Voor het operationaliseren van tactische keuzes is gedegen kennis nodig van verkeersprocessen en de beïnvloeding hiervan. Ook moet je weten welke informatie er specifiek nodig is - en welke eisen de regelsystemen hieraan stellen - om effectief en op de gewenste wijze in het netwerk in te grijpen. Een belangrijke verandering voor de verkeerskun-

dige is dat er tussen wegbeheerders en dienstenleveranciers netwerkbreed moet worden samengewerkt. Dit betekent dat de verkeerskundige zijn ontwerp niet meer alleen maakt, maar intensief samenwerkt met partners in de keten. GNV bevat nog vele innovaties; daarom is naast kennis van de algoritmie van monitoring- en regelsystemen, nieuwsgierigheid belangrijk voor het succesvol ontwikkelen en toepassen van het GNV-concept. En misschien wel het allerbelangrijkste is dat we leren van fouten, want dat brengt ons verder in de innovatie van het concept.'



Jaap van Kooten, directeur  
Arane Adviseurs