

Ruimteradar brengt mobiliteit



De bètaversie van de Ruimteradar werd gelanceerd bij de beoordeling van een complex kruispunt in de gemeente Raalte

Nederland wordt steeds veiliger, er is steeds meer aandacht voor de kwaliteit van de openbare ruimte en we leren steeds meer over het gedrag van verkeersdeelnemers. Echter is het eindresultaat nog niet altijd vanzelfsprekend optimaal. Disciplinedominantie 'op straat' herkennen we nog dagelijks in ons werk. Dan is die verkeerskundig slimme kruispuntoplossing allesbehalve fraai, of blijkt die fraaie buitenruimte toch niet zo begrijpelijk voor de weggebruiker. De ambitie is om 'correcties achteraf' vanuit aanpalende disciplines te voorkomen. Dat betekent al in het beginstadium van plannen en ontwerpprocessen voldoende aandacht te schenken aan ruimtelijke, verkeerskundige én gedragsmatige doelen.

[tekst] MIRANDA THÛSH - THUIS-
RAAD RO, RICO ANDRIESE,
MARCO AARSEN, MATTHIJS
DICKE-OGENA - GOUDAPPEL
COFFENG

Deze ambitie is vertaald naar een ontwerpmethodode – de 'Ruimteradar' – en een bijbehorende kennisbank. De Ruimteradar brengt bij het verkennen van een opgave in de breedte relevante verkeerskundige en ruimtelijke factoren 'op de radar' van de betrokken verkeerskundige. Dus ook, of juist, de factoren die voor hem of haar minder vertrouwd zijn. Want hoewel er steeds meer kennis beschikbaar is in ons vakgebied, wil dat niet zeggen dat die kennis voor iedereen gemakkelijk toegankelijk is of automatisch wordt opgepakt als een situatie daarom vraagt.

Inspiratie

De initiatiefnemers werden geïnspireerd door de voortgang rondom 'self-explaining roads': een weginrichting die het gewenste gedrag 'vanzelf' uitlokt. In het ontwerp worden niet alleen verkeerskundige maatregelen toegepast, maar ook andere ruimtelijke ingrepen die bijdragen aan het gewenste gedrag. Die integraliteit is het doel.

Het zorgt voor meer duurzame (goedkopere) oplossingen, meer draagvlak (duurzamer) en snellere processen (goedkoper). Ook de methode Functional Ambiance bracht inspiratie. In deze methode worden verkeerskundigen en ruimtelijke ontwerpers bij elkaar gezet om gezamenlijk de ambitie te bepalen van een stedelijke opgave, ontdaan van jargon en vakmatige preoccupaties.

Die integrale manier van kijken en afwegen wilde het Ruimteradar-team ook introduceren in de wereld van de concrete uitwerking. Maar ook de praktische instrumenten - die de breedte van een vakgebied comprimeren tot de essentie - boden stof tot nadenken. Zo zijn in het kader van Beter Benutten gedragsbeïnvloedingsmodellen ontwikkeld, zoals SUMO, BIT en 'Intervention Mapping'. Deze methoden wijzen de gebruiker de weg in het woud van aandachtspunten, beïnvloedingsfactoren en verbanden tussen die factoren. Want ook al is het betrekken van complementaire

teit, ruimte en gedrag samen



experts uiteindelijk het meest effectief; het is ook een dure en tijdrovende aanpak. Met de Ruimteradar heeft de verkeerskundige een instrument in handen om zélf een eerste analyse uit te voeren. Wat gebeurt er als een automobilist te veel prikkels of informatie vanuit de omgeving krijgt? Hoe kun je fietsers op de gewenste locatie de fiets laten stallen? Hoe zorg je ervoor dat bezoekers niet gaan dwalen door het centrum maar de parkeerroute volgen? Is een campagne hier zinvol of zijn ruimtelijke maatregelen noodzakelijk?

Hoe het werkt

De Ruimteradar-aanpak wordt ondersteund door een kennisbank met het instrumentarium om (in de brede zin) ruimtelijke, verkeerskundige en gedragsmatige doelen te bewerkstelligen. Dat varieert van het alom bekende 'weten van doorgaand verkeer', tot minder bekende aspecten als de 'visuele breedte' of 'de mate van afwisseling'. Sommige oplossingsrichtingen zullen vanzelfsprekend zijn, andere volkomen ongeschikt voor de onderzochte situatie. Maar alles daartussenin biedt extra en kansrijke inspiratie.

Ruimteradar in drie stappen

De Ruimteradar wordt in drie stappen doorlopen. In de eerste stap wordt de bestaande situatie in kaart gebracht. Vervolgens wordt de ambitie bepaald. Tenslotte worden oplossingsrichtingen geselecteerd om tot de gewenste ambitie te komen.

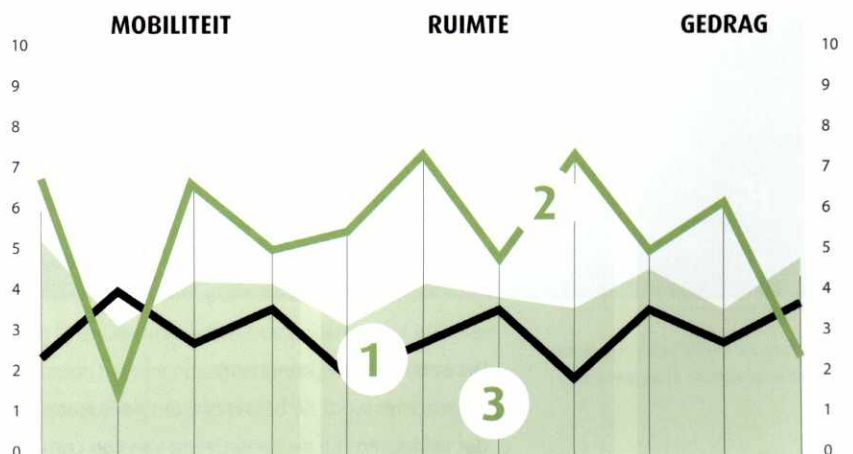
Stap 1: Hoe waarden we de huidige situatie?

De waardering van de huidige situatie wordt uitgevoerd door betrokkenen die de situatie goed kennen. Dit kunnen ambtenaren zijn van de betrokken gemeente, maar ook bewoners of belanghebbenden. Voor een meer gedetailleerde analyse is het verstandig de waardering uit te voeren samen met een expert op het gebied van verkeer, ruimte en gedrag. Binnen de thema's mobiliteit, ruimte en gedrag is een aantal doelen geformuleerd. Deze doelen krijgen een cijfer op schaal van 1 tot 10 voor de waardering van de huidige situatie. De interactieve grafiek past zich meteen aan.

Stap 2: De ambitie bepalen

Daarna wordt de ambitie besproken. Willen we meer of minder doorstroming van het verkeer? Is

Grafiek Ruimteradar zonder gewenste doelen



het gewenst sociaal gedrag te versterken? Is de oriëntatie voor verbetering vatbaar? Er wordt een gewenst cijfer aan de doelen gegeven in de grafiek. Wederom past de interactieve grafiek zich meteen aan. Het verschil tussen waardering van de huidige situatie en die van de gestelde ambitie wordt zo meteen inzichtelijk gemaakt.

Stap 3: Hoe gaan we dat bereiken?

De grafiek geeft zelf aan welke maatregelen mogelijk kunnen bijdragen aan het behalen van de gewenste doelen. Door aan de knoppen bij de maatregelen te draaien, reageert de grafiek hier meteen op. Zo zien we precies welke maatregelen we kunnen toepassen om de ambitie te bereiken. Een dergelijke ruimtelijke en verkeerskundige opgave is uiteraard altijd maatwerk. Het is raadzaam een expert mee te laten kijken bij deze mogelijke maatregelen.

Een verkeerskundige kan in eerste instantie zelf met de Ruimteradar aan de slag. Afhankelijk van de situatie en het kennisniveau kan de verkeerskundige bepalen of het zinvol is een complementaire expert erbij te halen (en welke). Een andere werkwijze is om de Ruimteradar als procesinstrument te gebruiken in een sessie met een aantal complementaire experts. Een combinatie kan ook: de verkeerskundige doet zelf een snelle eerste verkenning en organiseert dan een integrale sessie met – aangewezen door die eerste verkenning – de juiste experts. Die laatste aanpak heeft de voorkeur, omdat zij efficiëntie met effectiviteit verbindt.

plex kruispunt in de gemeente Raalte. Dit leidde tot een meer evenwichtige beoordeling van de problematiek en oplossingsrichting. De disciplines verkeer, ruimte en gedrag kwamen gelijktijdig en gelijkwaardig aan bod: een mooi procesresultaat. Inhoudelijk leidde de Ruimteradar tot verdieping van de inhoudelijke verkenning. Er werden meer ideeën voor de aanpak van de geconstateerde knelpunten besproken, en met meer diepgang: moet de snelheidsremming niet eerder worden ingezet? Zou het helpen meer verblijfsaanleiding te bieden? Kunnen we goed gedrag belonen? Tot slot bleek de Ruimteradar duidelijkheid te scheppen. Ontwerpen is afwegingen maken en keuzes maken. Hoewel het mogelijk is alle doelen voor 100 procent op 'AAN' te zetten, blijkt bij de oplossingsrichtingen al snel dat keuzes maken noodzakelijk is. Willen we meer doorstroming of meer sociaal gedrag? Ontwerpen we voor een hoge of een lage snelheid? Het instrument dwingt tot kiezen. Dat haalt ruis en kans op fouten uit het vervolgtraject.

Sluit u zich aan?

De Ruimteradar 1.0 is klaar voor gebruik. De tool is door de bedenkers aangevuld en aangescherpt vanuit collegiale feedback en beschikbare kennis bij de werkgevers. En de eerste praktijktest spoorde en loste kinderziekten op. Maar tegelijkertijd is de Ruimteradar nog niet klaar:

1. Het is wenselijk om de Ruimteradar nog vaker toe te passen en te verkennen hoe de methodiek daar werkt;
2. De lijst van aspecten en oplossingsrichtingen is vast nog niet compleet. Wat mag zeker niet ontbreken?
3. Hoe werkt de relatie tussen de oplossingsrichtingen en de doelen precies? Zorgen ogen op de weg inderdaad voor snelheidsvermindering en zo ja, hoe doe je dat precies? Zijn er voorbeelden van projecten waarbij met belonen de sociale veiligheid is verbeterd?

De bedenkers zijn op zoek naar partijen die willen aanhaken. Die als (proef)project willen fungeren, kennis willen inbrengen of mogelijkheden zien om de relatie tussen verkeer, ruimte en gedrag verder te onderzoeken. Sluit u zich aan bij de Ruimteradar?



Aansluiten bij de Ruimteradar? Neem contact op met adr@goudappel.nl



Luchtfoto van de eerste praktijkervaring, het complexe kruispunt in de gemeente Raalte

De eerste praktijkervaring

Deze zomer werd de bètaversie van de Ruimteradar gelanceerd bij de beoordeling van een com-