

“Grand design of veel kleine stappen”

- naar een afgestemde aanpak van stedenbouwkundig ontwerp en verkeerskundig ontwerp.

ir. T. de Wit

CROW; lid programmabureau programma “Ruimte en Mobiliteit”

dewit@crow.nl

Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 2004,

25 en 26 november 2004, Zeist

Inhoudsopgave

Samenvatting	3
Summary	3
1. Introductie	4
2. Wat is de vraag	4
3. Is dit een probleem	4
4. Is er één oplossing?	5
5. is er überhaupt een aanpak mogelijk	5

Samenvatting

Grand design of veel kleine stappen

- naar een afgestemde aanpak van stedenbouwkundig ontwerp en verkeerskundig ontwerp

In deze bijdrage wordt aan de orde gesteld of een samenhangend ontwerpen van ruimtelijke oplossingen mobiliteitsoplossingen ooit mogelijk zal zijn, waarom dit nog niet gebeurt en als dit zal gebeuren hoe dit dan mogelijk zou kunnen plaatsvinden.

Verklaring voor de huidige moeilijkheden op dit punt worden gezocht in bestuurlijk en politiek kader, in bestaande wetgeving, maar ook in de taal van de planners.

Op termijn zou het bestuurlijke en politieke kader moeten veranderen, een eerste stap zou kunnen worden gezet door de planners te leren elkaars taal te lezen, te begrijpen en te laten hanteren.

Summary

Urban design and planning for mobility: towards an integrated approach,

- *grand design or many small steps?*

Integrated urban design with design for mobility seems today wishfull thinking.

Many political and administrative loopholes seem to prevent this. Yet the need to come to an integrated approach is more and more recognised.

One explanation to promote cooperative planning is to tear down the language barrier between urban designers and planners for mobility and transport.

Will we be able to create and implement a dictionary?

1. Introductie

De uitgekomen nota “Ruimte” en het er aan komende verschijnen van de nota “Mobiliteit” geven (wellicht onbedoeld) een gezicht aan een al langer bestaand vraagstuk te weten “Waarom worden mobiliteitsvraagstukken niet direct opgelost samen met het oplossen van de ruimtelijke ontwerp-vraagstukken”.

Een vraagstuk wat niet nieuw is.

Het Nationaal Mobiliteitsberaad heeft niets voor niets de “Mobiliteitstoets” geïntroduceerd en mevr. Rianne Zandée vraagt vanuit dezelfde zorg aandacht voor het programma “Ruimte & Mobiliteit” op dit colloquium.

De de afgelopen jaren door NOVEM geïntroduceerde begrippen VPL, VPR en LRGS pogen alle drie op onderscheiden manieren en aspecten aandacht te vragen voor hetzelfde probleem.

Een eenvoudige aanpak lijkt zich echter nog niet voor te doen.

2. Wat is de vraag?

Door wie of wanneer worden de mobiliteitsconsequenties van nieuwe of vernieuwde ‘ruimtelijke ontwerpen’ aangepakt en opgelost.

In de huidige situatie lijkt het er op dat in de fase van het ruimtelijk ontwerp de mobiliteit geen issue is en dat wanneer de mobiliteitsvraagstukken moeten worden aangepakt het ruimtelijk ontwerp vast ligt en niet meer verander kan worden.

3. Is dit een probleem?

Ja, nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen omvatten altijd nieuwe activiteiten en nieuwe activiteiten betekenen extra mobiliteit.

Dit proces is niet nieuw, gestimuleerd door inkomensontwikkelingen, autobezit groei, lifestyle etc. worden we steeds mobieler, terwijl de capaciteitsgroei voor auto of openbaar vervoer hierbij eerder achter is gebleven dan meegegroeid.

Kijkend naar de dagelijkse filemeldingen moeten we vaststellen dat we in de situatie lijken beland dat nieuwe toetreders tot het mobiliteitssysteem onevenredig grote problemen voor dit systeem meebrengen.

4. Is er één oplossing?

Nee er is niet één oplossing.

De voor de hand liggende oplossing namelijk dat de nieuwe ruimtelijke ontwikkeling ook de benodigde infrastructurele problemen adresseert is in Nederland niet haalbaar. Een dergelijke oplossing omvat een belangrijke aanpassing van de grondpolitiek en dat is een politiek zo zwaar beladen onderwerp dat deze Angelsaksische (meer Amerikaanse) aanpak niet zal lukken. Een extra belemmering hierbij is dat in gemeenteland de wethouder belast met de ruimtelijke ontwikkeling veelal een ander is dan de wethouder belast met mobiliteitsvraagstukken. Het succes van de ruimtelijke ontwikkeling is dan snel geïncasseerd. De collega mag dan de “mobiliteitsrommel” opruimen.

Ook de Franse aanpak. Een infrastructuurbelasting heffen op bedrijven die verkeer genereren zal niet snel in Nederland worden ingepast.

5. Is er überhaupt een aanpak mogelijk?

Ja, een aanpak is mogelijk en die bestaat uit een combinatie van veel acties. Ik noem er een paar:

- bewustwordingsbevordering bij de politiek
- idem bij de ontwerper
- het verschaffen aan de ontwerpers van hulpmiddelen om dit probleem te onderkennen en aan te pakken (voorbeeld: kentallen)

- het verschaffen van hulpmiddelen aan bestuurders om dit in het kader van vergunningverlening aan te pakken (voorbeeld: de verplichting tot vervoermanagement)
- de integratie van de problematiek (met mogelijke oplossingen) in de ontwerpopleidingen
- ontschotten van het denken over mobiliteitsondersteunende voorzieningen
- ontschotten van de financieringsstromen onder mobiliteitsondersteunende voorzieningen
- het combineren van de politieke verantwoordelijkheid voor ruimtelijke ontwikkelingen én mobiliteit en
- het creëren van een ‘woordenboek ruimtelijk ontwerp – verkeerskundig ontwerp’

De eerste vijf suggesties komen in ieder geval aan de orde in de bijdrage aan CVS 2004 van Rianne Zandée.

De volgende drie suggesties zijn voor de (erg) lange termijn.

Op de laatste suggestie hoor ik graag uw reactie.

Een van de verklaringen voor de gescheiden behandeling van ruimtelijk ontwerp en mobiliteitsontwerp is de volgende:

Ruimtelijk ontwerpers wordt geleerd in beelden te denken en zij streven naar een uniek ontwerp.

Verkeerskundig ontwerpers hebben geleerd in getallen, grafieken en tabellen te denken en streven naar uniformiteit in de uitvoering.

Wanneer deze veronderstellingen kloppen dan is het voor beide ontwerpwerelden buitengewoon moeilijk elkaar te begrijpen en samen te werken.