

De puzzelstukjes vallen op hun plaats: een spelvorm om ruimtelijke dilemma's en hoofdkeuzes in beeld te brengen

Vannia Contreras – Studio Bereikbaar – vannia.contreras@studiobereikbaar.nl

Marloes Brands – Studio Bereikbaar – marloes.brands@studiobereikbaar.nl

Isabel Liedtke – Studio Bereikbaar – isabel.liedtke@studiobereikbaar.nl

Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 13 en 14 oktober 2022, Utrecht

Samenvatting

De inrichting van straten komt steeds vaker terug als onderwerp van discussie: bewonersgroepen die actievoeren vanwege de geluidsoverlast of verkeersonveilige situaties, (politieke) ambities voor de stad die op straatniveau moeten landen en ontwikkelingen die ervoor zorgen dat de inrichting van een straat niet meer past. In de praktijk zorgt dit voor complexe puzzels. Om deze reden heeft Studio Bereikbaar de straat- en netwerkpuzzel ontwikkeld. Dit is een spelvorm om ruimtelijke dilemma's en keuzes in beeld te brengen en kan gespeeld worden met bewoners, belanghebbenden en ambtenaren.

Door het inzetten van de straat- en netwerkpuzzel in werksessies voor meerdere doelen, in verschillende steden en met diverse deelnemers zijn we tot de volgende inzichten gekomen:

- *De straat- en netwerkpuzzel helpt om hoofdkeuzes scherp te krijgen en bewust te kiezen wat prioriteit krijgt.* Er wordt regelmatig gesproken over ambities waar men met de stad naartoe wil, maar vaak is niet duidelijk welke consequenties dit heeft. Op straatniveau wordt pas duidelijk waar het pijn gaat doen. De puzzel helpt erbij om bewust en beargumenteerd de keuze te maken.
- *Er wordt duidelijk wat er uitgezocht moet worden om de herinrichting voor elkaar te krijgen.* Een nieuwe inrichting van de straat is niet zomaar geregeld. Als eenmaal bedacht is wat de gewenste inrichting van de straat is, zorgt dit vaak voor aanvullende vragen over bijvoorbeeld straatparkeren en OV (bussen)
- *De straat- en netwerkpuzzel brengt verschillende disciplines en afdelingen bij elkaar.* Men benadert het spel vaak vanuit de eigen achtergrond, waardoor iemand met een achtergrond in verkeer of mobiliteit zich bijvoorbeeld meer laat leiden door de randvoorwaarden dan een ontwerper of stedenbouwkundige. Door ze samen aan de slag te laten gaan ontstaat meer begrip voor elkaars achtergrond. Dit is ook zichtbaar tussen medewerkers die meer op strategie/beleid gericht zijn en meer op uitvoering.
- *Bewoners krijgen meer begrip onderling en meer begrip voor de complexiteit waar de gemeente tegenaan loopt.* Iedereen ervaart de straat anders en vindt andere zaken belangrijk. Door bewoners samen aan het werk te zetten om te komen tot een nieuwe inrichting, komen ze erachter hoe complex het is om alle functies en ambities ingepast te krijgen in een straat en dat het vaak niet lukt om alles voor elkaar te krijgen en dus keuzes gemaakt moeten worden.

1. Aanleiding: discussie over de inrichting van straten

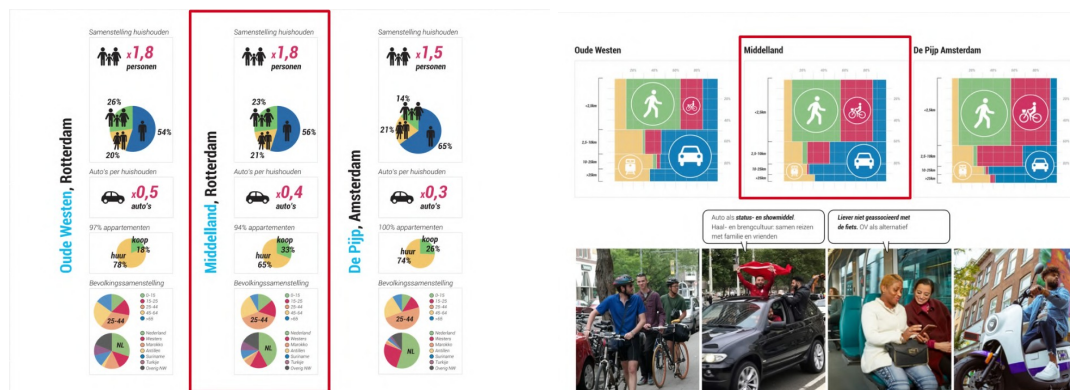
De inrichting van straten komt vaak terug als onderwerp van discussie. Bewonersgroepen die actievoeren vanwege de geluidsoverlast die zij ervaren of een verkeersveiliger inrichting wensen. De politiek heeft ambities voor de stad die uiteindelijk op straatniveau moeten landen; meer ruimte voor klimaatadaptatie in de stad betekent bijvoorbeeld dat in straten meer ruimte voor groen gemaakt moet worden. Soms zorgen ontwikkelingen op straat ervoor dat de huidige inrichting niet meer past; de toename van fietsers en toename van verscheidenheid aan fietsen/fietsachtigen zorgt voor drukte op het fietspad en grotere snelheids- en massaverschillen, waardoor een andere indeling van de ruimte gewenst is.

Het is duidelijk dat er een andere inrichting van de straat gewenst is, maar in de praktijk blijkt dit een complexe puzzel te zijn. Zeker in de stad is de ruimte beperkt, kent de straat veel verschillende functies en gebruikers en vervult de straat een functie in het netwerk. Om dit gesprek goed te kunnen voeren, heeft Studio Bereikbaar de straat- en netwerkpuzzel ontwikkeld. Dit is een spelvorm om ruimtelijke dilemma's en keuzes in beeld te brengen en kan gespeeld worden met zowel bewoners en belanghebbenden als ambtenaren.

Wat is de straat- en netwerkpuzzel?

Startpunt voor de puzzel is de straat waar een andere inrichting gewenst is. Wat is de opgave en wat zijn de randvoorwaarden? De opgave kan bijvoorbeeld het verhogen van de verblijfskwaliteit zijn en bijbehorende randvoorwaarde is dat een aantal busroutes door deze straat lopen en dit in de toekomst mogelijk moet blijven.

De straat wordt geanalyseerd om inzicht te geven in de functies en gebruikers: het karakter van de straat. Zijn er vooral woningen in de straat, of ook winkels en horeca? Wat voor winkels zijn dit en wat voor gebruikers trekt dit aan? Hoeveel voetgangers en fietsers gebruiken de straat en hoeveel autoverkeer en OV rijdt er? Wat voor gebruikers heeft de straat: jonge kinderen op de fiets, logistiek in bestelbusjes, wandelend winkelpubliek of hardrijdende scooters? Welke rol vervult de functie in het netwerk? Is de straat een belangrijke schakel voor het OV, fiets- of autonetwerk?



Figuur 1: Voorbeeld uit Rotterdam: wie zijn de gebruikers, hoe ziet het verplaatsingsgedrag eruit en wat is kenmerkend aan het gebruik van de straat?



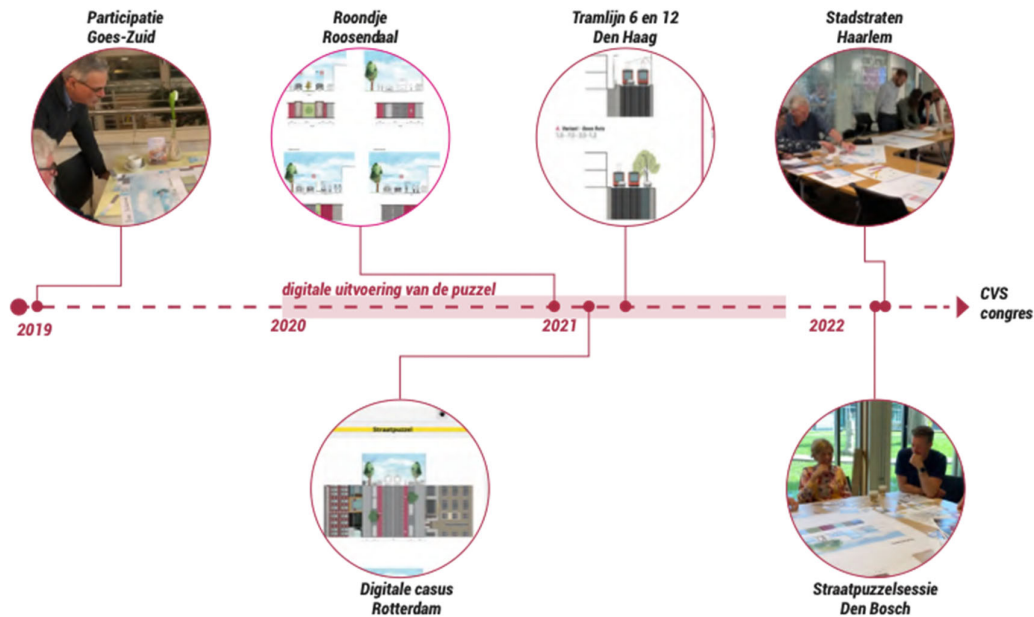
Figuur 3: Voor diverse vormen van gebruik zijn minimale afmetingen nodig. De verschillende puzzelstukken bieden inzicht in welke afmetingen comfortabel zijn om diverse activiteiten uit te voeren of om een aanvullende functie aan de straat te bieden. De stukjes zijn het resultaat van literatuuronderzoek en ook eigen waarneming van de straatruimte.

Aan de hand de vragen die tijdens het puzzelen naar voren komen kunnen lessen worden getrokken. Zo kan bijvoorbeeld duidelijk worden dat als men meer ruimte wil geven aan de fiets, dit ten koste gaat van de parkeren. Of autoluw verandert weinig aan de ruimte voor de auto ten opzichte van de huidige situatie. Om meer ruimte te geven aan de snelle fietser, is het slim als deze kan inhalen op de rijbaan en er dus geen hoogteverschillen zijn tussen het fietspad en de rijbaan.

In dit paper wordt toegelicht voor welke toepassingen de straatpuzzel eerder is gebruikt en welke inzichten daaruit zijn ontstaan.

2. Toepassing van puzzel: van Goes tot Haarlem, zowel fysiek als digitaal, voor participatie tot ontwerp van straten

Over de jaren hebben de straat- en netwerkpuzzel verfijnd op basis van verschillende puzzelsessies. Hieruit kwam naar voren dat de straat- en netwerkpuzzel voor meerdere doeleinden en voor diverse groepen geschikt is om te gebruiken. In dit hoofdstuk laten we de ontwikkeling van de straat- en netwerkpuzzel zien binnen de verschillende casussen.



Figuur 4: Straatpuzzel – tijdlijn

2.1 Participatietraject Goes-Zuid

In januari 2019 is gestart met het participatietraject “Zeg ‘t over Goes-Zuid”, met bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden uit het gebied. Hierbij is gekeken hoe de leefbaarheid en veiligheid in en rondom de ‘s-Gravenpolderseweg, Kloetingseweg, Fruitlaan en Buys Ballotstraat verbeterd kon worden. Door de jaren heen zijn de straten steeds meer ingericht om het groeiende autoverkeer te kunnen faciliteren, wat gevolgen heeft gehad voor de leefkwaliteit in het gebied. Het doel van het participatietraject was om oplossingen te vinden voor de leefbaarheid en veiligheid en tot een ontwikkelkader voor de toekomst te komen.

Onderdeel van dit participatietraject was ook de straat- en netwerkpuzzel. De focus lag op het zoeken naar oplossingen binnen het verkeerskundig systeem en de inrichting van de straten. Met behulp van de straat- en netwerkpuzzel werden de tegenstrijdigheden inzichtelijk gemaakt en moest men op zoek naar compromissen. Immers is het niet mogelijk om hard door te kunnen rijden en op dezelfde plek veilig over te kunnen steken en is het qua ruimte niet mogelijk om zowel een breed fietspad, als een breed voetpad,

parkeerplaatsen, groen en auto's optimaal naast elkaar te kunnen faciliteren. De straat- en netwerkpuzzel hielp erbij om ieders belangen op tafel te krijgen en te bespreken en bewustzijn en begrip te creëren voor elkaar belangen en de bijbehorende inrichting.



Figuur 5: gesprek tussen bewoners op basis van belangen en tegenstrijdigheden



Figuur 6: bewoners aan de slag met de (gewenste) inrichting van de straten

2.2 Rondje Roosendaal

Rondje Roosendaal is een toekomstvisie voor het centrum van Roosendaal, waarbij de focus ligt op het integraal opwaarderen van het centrumgebied (kwaliteitsverbetering binnenstad, verbetering leefbaarheid en verduurzaming). Vanuit mobiliteit lag hier de uitdaging om voorzieningen bereikbaar te maken/houden, meer in te zetten op schoner,

stiller en veiliger verkeer en te kijken hoe met mobiliteit bij kan worden gedragen aan vergroening en klimaatadaptatie.

Om een goed inzicht te krijgen in de opgaven en de te maken keuzes, is het stadscentrum op verschillende schaalniveaus bestudeerd; van stadsniveau tot straatniveau. Met behulp van een digitale puzzelsessie zijn we met de opdrachtgever aan de slag gegaan om te bekijken hoe de ambities in de praktijk gebracht kunnen worden op straatniveau.

Tijdens de sessie kwam naar voren dat ambities als leefbaarheid, toename van groene stedelijke structuren en verblijfsruimten overlapt met mobiliteitsambities. Toch was het ingewikkeld om alle gewenste functies in te passen, omdat sommige straten in veel gevallen niet genoeg ruimte boden om alles te realiseren, zodat keuzes gemaakt moesten worden.

De sessie hielp om bewustzijn te creëren over de te maken keuzes. In het project zijn een aantal perspectieven uitgewerkt om invulling te geven aan de opgaven op de verschillende schaalniveaus.

Stationsstraat

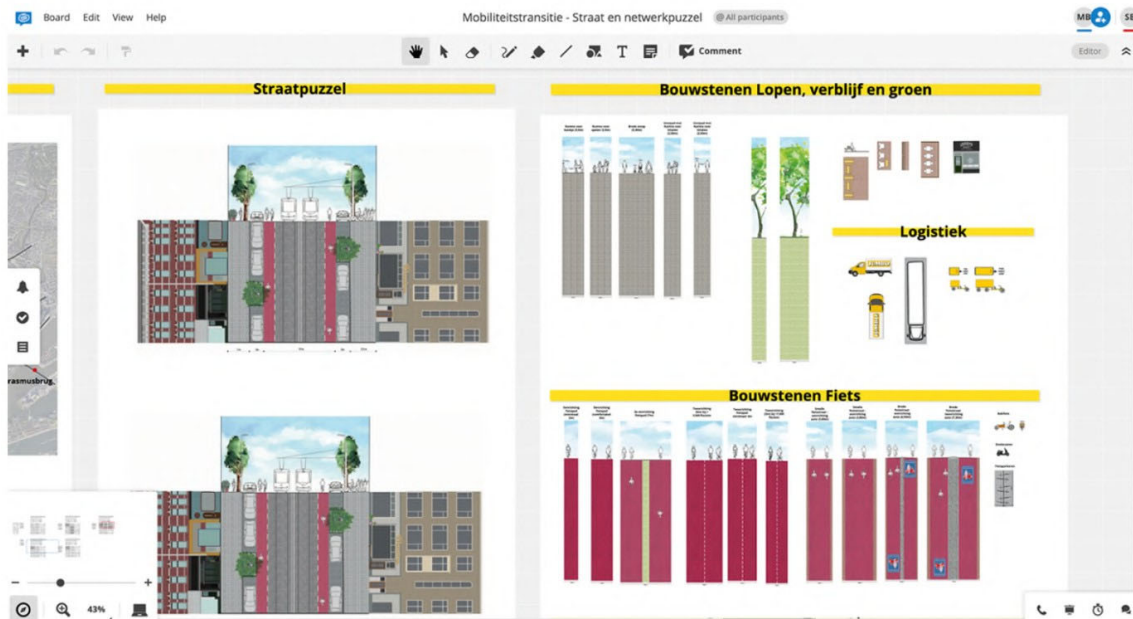


Figuur 7: Impressie van de digitale puzzelsessie van Rondje Roosendaal

2.3 Digitale casus Rotterdam

Tijdens de coronapandemie hebben we van onze fysieke straat- en netwerkpuzzel een digitale variant ontwikkeld. Samen met de Gemeente Rotterdam hebben we een digitale sessie voorbereid over de West-Kruiskade, de Nieuwe Binnenweg en de Claes de Vrieselaan. Deze straten zijn gemengd qua functies, zeer divers qua bewoners en hebben te maken met een typische stedelijke ruimteproblematiek. De veelheid aan wandelaars, fietsers, auto's, trams en bestelauto's zorgen voor veiligheids- en leefbaarheidskwesties.

Door middel van de straat- en netwerkpuzzel gingen we de consequenties van een mobiliteitstransitie op het schaalniveau van de straat en gebruiker onderzoeken. Immers: waar stal je een bakfiets eigenlijk? Hoe werkt op vakantie gaan voor een gezin met vijf kinderen als de auto niet meer voor de deur staat? Hoe gaan we om met de nieuwe schaal- en snelheidsverschillen van wandelaars, fietsers, LEV's, trams, speed pedelecs en cargo-bikes? En hoe regelen we logistiek en distributie als een traditionele bestelauto de straat niet meer in mag? De straat- en netwerkpuzzel hielp om de ruimtelijke consequenties van deze vragen in beeld te brengen. Hierdoor werden scherpe discussies gevoerd tussen de deelnemers en lessen met elkaar gedeeld over hoe je met deze complexiteit het beste om zou kunnen gaan.



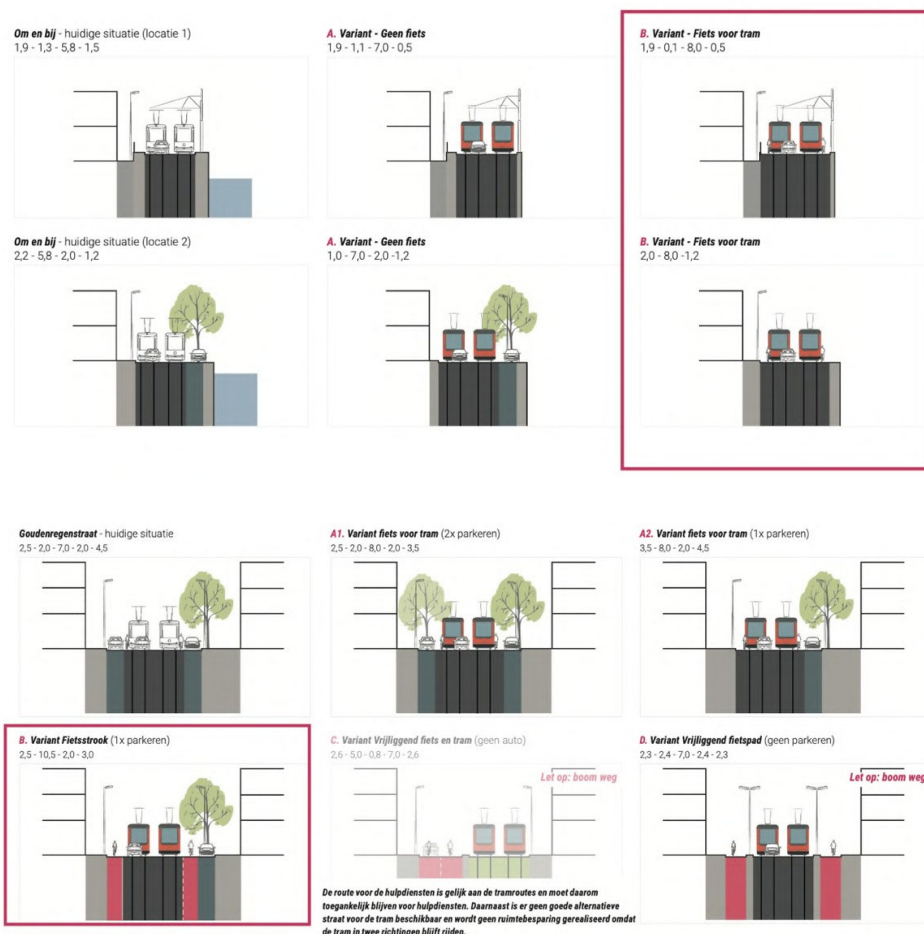
Figuur 8: digitale versie van de straat- en netwerkpuzzel

2.4 Tramlijn 6 en 12 Den Haag

In Den Haag is het versterken van het stedelijk OV, waaronder het tramsysteem, belangrijk om de groei van de mobiliteit bij te kunnen benen. De fysieke ruimte is echter beperkt, waardoor onder andere de OV-bereikbaarheid van Den Haag verder onder druk komt te staan. Bovendien zijn de exploitatiekosten van het huidige bus- en tramnet relatief hoog doordat het systeem relatief traag is. Dit maakt groei van het OV-gebruik

moeilijk financierbaar. Het doel is om met de nieuwe trams van HTM hier verandering in te brengen: een structureel hogere vervoercapaciteit en een hogere vervoersnelheid waarmee het openbaar vervoer meer kostendekkend kan worden geëxploiteerd. De huidige traminfrastructuur in Den Haag op de lijnen 6, 12 en 16 is echter niet op alle plaatsen geschikt voor de nieuwe trams van HTM.

Met behulp van de straat- en netwerkpuzzel is in eerste instantie in kaart gebracht waar de inpassing van het nieuwe trammaterieel tot inpassingsproblemen leidt binnen de bestaande stad. Indien er een inpassingsprobleem was, is er gepuzzeld met de ruimte die naast het nieuwe trammaterieel overbleef om de straat te herinrichten. Hierbij is ook rekening gehouden met de beleidsambities op het gebied van de fiets evenals de hoofdboom- en winkelstructuren. Indien er geen inpassingsprobleem was, werd er gekeken of er alsnog een onacceptabele situatie voor andere weggebruikers ontstond (met name verkeersonveiligheid voor fietsers en/of voetgangers). Als dit het geval was, is er ook gepuzzeld op basis van de beleidsambities. Zo werd duidelijk welke keuzes leiden tot welke ruimtelijke consequenties, waarna het gesprek gevoerd kon worden of deze wel wenselijk zijn. De straat- en netwerkpuzzel heeft geholpen om de hoofdkeuzes per straat in beeld te kunnen brengen en scherp te krijgen in de redeneerlijn voor de hoofdkeuzes. Deze redeneerlijn komt voort uit beleidsmatige prioriteiten en nam praktische overwegingen vanuit bijvoorbeeld de financiële kant in ogenschouw.



Figuur 9 en 10: twee voorbeelden van hoofdkeuzes van straten van tramlijn 6 en 12

2.5 Straatpuzzelsessie 's-Hertogenbosch

Studio Bereikbaar heeft voor de afdeling verkeer van de gemeente 's-Hertogenbosch een straatpuzzelsessie georganiseerd. Doel was om inspiratie op te doen en samen te leren: Welke keuzes maak je in een straat als 'niet alles past'? In hoeverre kunnen we de inrichting van straten aanpassen aan de veranderingen die momenteel plaatsvinden? Ontwikkelingen zoals de mobiliteitstransitie, de komst van meer en verschillende type fietsen (elektrische fietsen, cargobikes, bakfietsen, in de toekomst e-steps), slimme bevoorrading van de binnenstad, klimaatadaptatie/meer groen in de stad stonden centraal.

Tijdens de sessie is ingezoomd op drie straten: de Visstraat, Monsieur Diepenstraat en Hinthamereinde. Tijdens de puzzelsessie werden de ruimtelijke kansen die er liggen goed zichtbaar, zoals de mogelijkheid om de route van het station naar de binnenstad om te toveren tot een wandelboulevard. Ook ontstond er discussie en bracht de puzzel vragen naar boven: om écht ruimte te maken voor de voetganger en fiets, zou de straat afgesloten moeten worden voor autoverkeer. Is het eigenlijk wel nodig dat deze route toegankelijk is voor autoverkeer? Als we dat niet toestaan, wat voor invloed heeft dat dan voor de rest van het netwerk? Het contrast tussen de beleidsambities en onmogelijkheden uit de praktijk kwam naar voren tijdens de discussie.



Figuur 11 en 12: Impressie straatpuzzelsessie Den Bosch.

2.6 Stadsstraten Haarlem

In Haarlem is de ambitie om ervoor te zorgen dat Haarlem een groene en bereikbare stad wordt waar je graag thuiskomt. Daarnaast wil Haarlem stevig inzetten op de mobiliteitstransitie en hiermee ruimte maken voor ruimtelijke kwaliteit. De stadsstraten hebben een belangrijke rol om deze ambitie te realiseren. Stadsstraten zijn van oudsher de hoofdroutes vanuit de wijken naar de binnenstad voor bijna alle verkeersmodaliteiten. Langs de stadsstraten heeft zich in de loop der tijd een lang lint van maatschappelijke en commerciële voorzieningen gevestigd. Deze drukke en vaak ook bredere straten in de stad hebben zowel een verkeersfunctie als een voorzieningenfunctie. De huidige situatie is vaak onveilig door te smalle fietspaden en trottoirs en nodigen niet uit om er te verblijven. De economische voorzieningen verschrompelen: ze worden eenzijdiger van aanbod, kleine winkeltjes verdwijnen.

De uitdaging van dit project was om in de Haarlemse stadsstraten de veiligheid voor fietsers en voetgangers te verbeteren én de verblijfsfunctie te vergroten. Om in beeld te brengen wat de Haarlemse ambities op straatniveau daadwerkelijk betekenen hebben we als onderdeel van het traject gebruikt gemaakt van de straat- en netwerkpuzzel. De puzzel hielp ambtenaren om gesprekken over raakvlakken tussen hun disciplines te voeren en te zien waar het knelt. De ambtenaren kregen zo een beter gevoel over (de samenhang tussen) de verschillende opgaves en hoe die per straat verschillen: wel of geen HOV-corridor, 50 km/u of 30 km/u, vrijliggende fietspaden of een fietsstraat, een brede stoep voor terrasjes of een doorgaande functie, wel of geen parkeren. Op basis van de puzzel kon de richting en het ambitieniveau voor straten voor bepaald om hier vervolgens voor te gaan ontwerpen. Het doel van het project was om het concept 'stadsstraten' voor Haarlem verder uit te werken en te vertalen in handvatten waarmee de herstructurering van de belangrijkste stadsstraten vorm kan worden gegeven.



Figuur 13: de Haarlemse ambtenaren zijn aan het discussiëren over de stadsstraten

3. Inzicht: de puzzel zorgt voor inhoudelijke scherpheid, maar ook voor meer begrip voor anderen

Het inzetten van de puzzel voor meerdere doelen, in verschillende steden en met verschillende deelnemers heeft geleid tot de volgende inzichten:

- *De straatpuzzel helpt om hoofdkeuzes scherp te krijgen en bewust te kiezen wat prioriteit krijgt.* Er wordt regelmatig gesproken over ambities waar men met de stad naartoe wil: een mobiliteitstransitie, meer ruimte voor fietsen, wandelen, ontmoeten, groen en water. Maar vaak is niet duidelijk wat dit voor consequenties heeft. Op straatniveau wordt pas duidelijk waar het pijn gaat doen. Betekent dit dat er gekozen moet worden dat er geen of minder ruimte meer is voor de auto? De puzzel helpt erbij om bewust en beargumenteerd de keuze te maken.
- *Er wordt duidelijk wat er uitgezocht moet worden om de herinrichting voor elkaar te krijgen.* Een nieuwe inrichting van de straat is niet zomaar geregeld. Als eenmaal bedacht is wat de gewenste inrichting van de straat is, zorgt dit vaak voor aanvullende vragen. Als er geen ruimte meer is voor straatparkeren, is dat erg of moet er ergens anders ruimte gemaakt worden? Als in de straat geen ruimte meer is voor bussen, kan die dan in omliggende straat gefaciliteerd worden? Wat is daarvoor nodig?
- *De straatpuzzel brengt verschillende disciplines en afdelingen bij elkaar.* Tijdens het spelen van de puzzel werd duidelijk dat men vaak vanuit hun eigen achtergrond het spel benaderd. Iemand met een achtergrond in verkeer of mobiliteit laat zich meer leiden door de randvoorwaarden (zoals de intensiteiten of het effect op het netwerk) dan de ontwerper of stedenbouwkundige. Door ze samen aan de slag te laten gaan ontstaat meer begrip voor elkaars achtergrond. Dit is ook zichtbaar tussen medewerkers die meer op strategie/beleid gericht zijn en meer op uitvoering. De strategisch beleidsmedewerker denkt vanuit de ambitie, en een medewerker die wat dichterbij de uitvoering zit weer waar men in de praktijk tegenaan loopt. Vanuit uitvoering ontstaat meer gevoel voor wat ambities concreet betekenen en de beleidsmedewerker begrijpt beter welke aspecten op straat een rol spelen.
- *Bewoners krijgen meer begrip onderling en meer begrip voor de complexiteit waar de gemeente tegenaan loopt.* Iedereen ervaart de straat anders en vindt andere zaken belangrijk. De één wil graag voor de deur parkeren, terwijl de ander het belangrijk vindt dat er voldoende ruimte is om te spelen op de stoep. Door bewoners samen aan het werk te zetten om te komen tot een nieuwe inrichting, komen ze erachter hoe complex het is om alle functies en ambities ingepast te krijgen in een straat en dat het vaak niet lukt om alles voor elkaar te krijgen en dus keuzes gemaakt moeten worden.

4. Op het CVS

Op het CVS gaan we graag samen met jullie puzzelen. We zijn benieuwd naar jullie ervaringen en of jullie nog aanvullende lessen hebben voor de straat- en netwerkpuzzel!

Literatuur- en Referentielijst

Studio Bereikbaar (2019). "Zeg 't over Goes-Zuid". Verkregen via:

<https://www.studiobereikbaar.nl/project/participatie-goes-zuid/>

Studio Bereikbaar (2021). "Mobiliteitstransitie in stadsstraten".

Studio Bereikbaar (2021). "Mobiliteitsbouwstenen voor Rondje Roosendaal"

<https://www.studiobereikbaar.nl/project/mobiliteitsbouwstenen-voor-rondje-roosendaal/>

Studio Bereikbaar (2021). "Hoofdkeuzes tramlijn 6 en 12". Verkregen via:

<https://www.studiobereikbaar.nl/project/instroom-nieuwe-haagse-trams/>

Studio Bereikbaar & Buro Lubbers (2022). "Stadsstraten Haarlem".

Studio Bereikbaar (2022). Stadstraten puzzelsessie Den Bosch