

Plattelandswegen mooi en veilig - een beeldenboek

Samenvatting

De afgelopen decennia zijn er op plattelandswegen veel verkeerstechnische maatregelen getroffen om deze wegen veiliger te maken. Het is alleen de vraag of we ons buitengebied willen vullen met grote aantallen plateaus en verkeersborden. Inmiddels zijn er voorbeelden van projecten waarin verkeerskundigen en landschapsarchitecten samenwerken aan mooie en veilige wegen. Deze aanpak is zich aan het ontwikkelen en sluit aan bij een traditie van landschapsbouw in Nederland. CROW speelt op deze ontwikkelingen in door de uitgifte van de publicatie "Plattelandswegen mooi en veilig - een beeldenboek" in de tekst hierna kortweg "Beeldenboek genoemd". Deze bijdrage geeft een korte beschouwing over de inhoud van het beeldenboek aangevuld met een aantal van de daarin gebruikte beelden.

mw. ir. C. van Iperen, CROW, Ede
dhr. ing. W. Hauptmeijer, Hauptmeijer Verkeer, Deventer

Plattelandswegen mooi en veilig
- een beeldenboek



Inleiding

Verschillende wegbeheerders hebben op basis van het 'Startprogramma Duurzaam Veilig', hun erftoegangswegen buiten de bebouwde kom heringericht naar 60 km/h-zones met plateaus, belijningen, rotondes, wegversmallingen en fietsstroken. Deze nieuwe weginrichting gaat vaak ten koste van het karakter van de plattelandsweg. Steeds vaker wordt dan ook de vraag gesteld of deze verkeerstechnische benadering de enige oplossing is. Deze wegen staan namelijk niet op zichzelf, maar zijn een integraal onderdeel van de omgeving. Het landschap biedt elementen die mogelijk kunnen worden ingezet om het gewenste verkeersgedrag en daarmee uiteindelijk meer verkeersveiligheid te bereiken.



erftoegangsweg als onderdeel van het verblijfsgebied;
alle typen weggebruikers in één ruimte

BOUWSTENEN VOOR EEN INTEGRALE VISIE

1. Weg en landschap

Elk gebied heeft zijn eigen specifieke en unieke karakter. Het landschap is daar een uitdrukking van en de weg vormt een integraal onderdeel van dat landschap [1] en [2]. Dit vertrekpunt biedt kansen om de (her)inrichting van plattelandswegen op een integrale wijze aan te pakken. Het gegroeide landschap vormt de inspiratiebron voor een veilige en mooie inrichting van de plattelandswegen.

De erftoegangsweg behoort tot het zogenaamde verblijfsgebied en biedt de mogelijkheid om weg en landschap in detail te beleven en ook in het ontwerp op elkaar af te stemmen en in samenhang vorm te geven.

In het beeldenboek is gekozen voor een integrale benadering van weg, landschap, weggebruikers en duurzaam veilig maatregelen. Bij de analyse van het netwerk en het gebruik van de wegen wordt niet alleen ingegaan op de technische aspecten van de weg, maar juist ook op het landschapstype, de cultuurhistorie en de ontwerpgeschiedenis van de wegen. Dit materiaal wordt geconfronteerd met de actuele problematiek, de bestuurlijke visie en de wensen en behoeften van bewoners.



de beleving van weg en landschap in detail



hoogveenontginning



droogmakerij



heuvelland



zeekleigebied



laagveengebied



riverengebied



duingebied



jonge ontginning

2. Weg en veiligheid

De inrichting van wegen en wegennet draagt bij aan verkeersveiligheid als dit gebeurt volgens de op de menselijke maat afgestemde visie Duurzaam Veilig [3]. Omdat erftoegangswegen ingebed zijn in het landschap lenen zij er zich bij uitstek voor om de omgeving te betrekken bij de uitwerking van een duurzaam veilige inrichting. In Duurzaam Veilig is de mens de maat der dingen.

Er is een spanningsveld te constateren tussen traditionele verkeerstechnische oplossingen en de behoefte om meer op een natuurlijke manier met ons landschap om te gaan. Dit speelt met name op erftoegangswegen. Indien de Duurzaam Veilig visie als uitgangspunt wordt genomen, staat dit landschappelijke oplossingen echter zeker niet zonder meer in de weg. In dat verband is het interessant om te constateren dat in de uitwerking Shared Space en de uitwerking van Duurzaam Veilig in meer traditioneel verkeerstechnische zin, niet strijdig hoeven te zijn met elkaar.



3. Communicatie en burgerparticipatie

Het integraal ontwerpen van plattelandswegen is mensenwerk. Communicatie en participatie zijn daarbij sleutelbegrippen om met alle betrokkenen tot een weloverwogen inrichting te komen. Verkeersveiligheid en landschap zijn thema's waar iedere mens dagelijks mee te maken heeft. Overheden kunnen alleen samen met allerlei andere betrokkenen de verkeersveiligheid en de aantrekkelijkheid van het landschap vergroten. Het is zinvol om mensen vroegtijdig bij het project te betrekken omdat ze een mening hebben over de inrichting en het gebruik van de betreffende wegen, omdat ze kennis hebben van het gebied, omdat ze invloed kunnen uitoefenen op het resultaat en omdat hiermee draagvlak ontstaat voor het project.



communicatie



participatie



blinden betasten delen van hetzelfde dier; alleen in gesprek met elkaar kan men tot de conclusie komen dat dit een olifant is

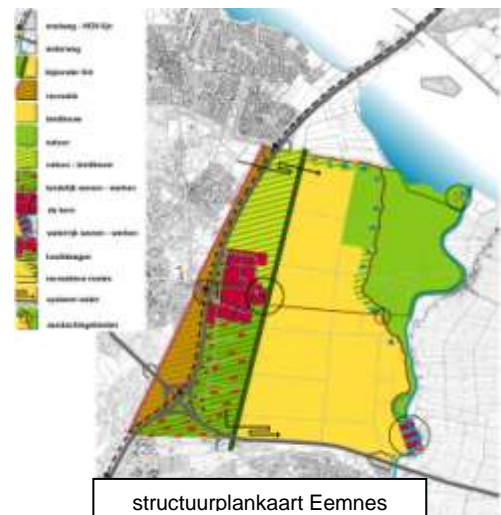
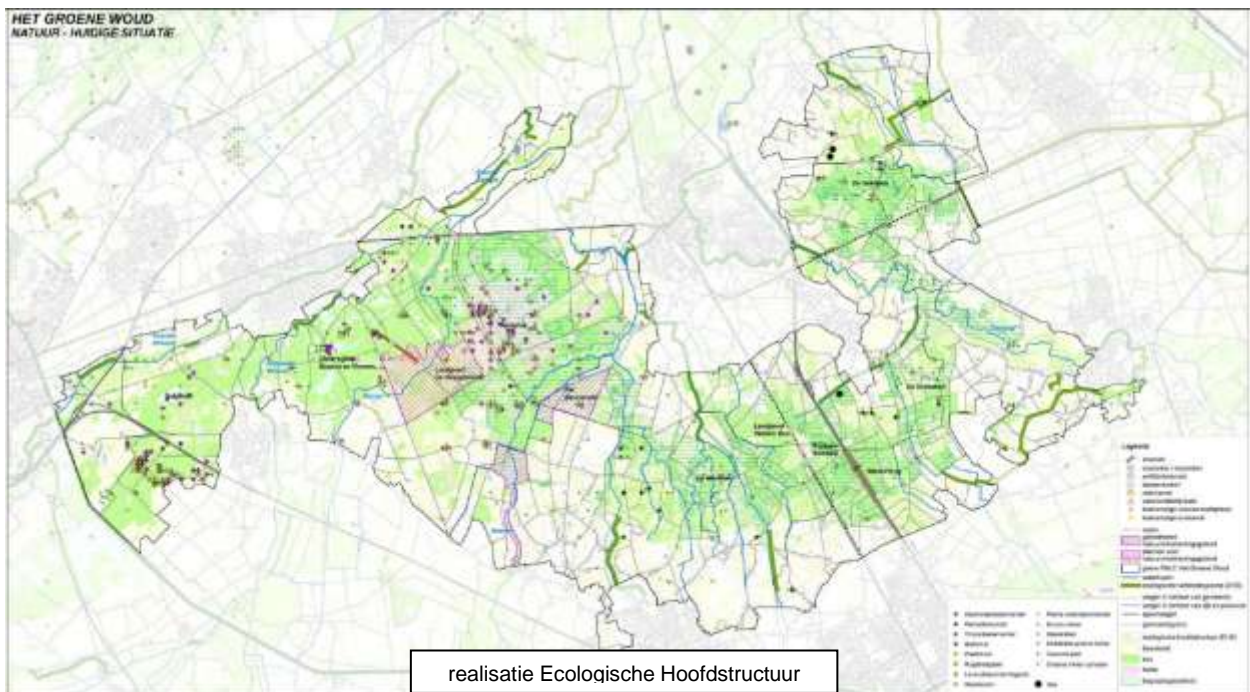
NAAR EEN GESTRUCTUREERD PLANPROCES

4. De start van een project

Het doel van een startfase is om de problemen en oorzaken helder te krijgen en de doelstellingen te formuleren.

Voor een goede start is het nodig om helderheid te hebben over de aanleidingen voor het wegenplan.

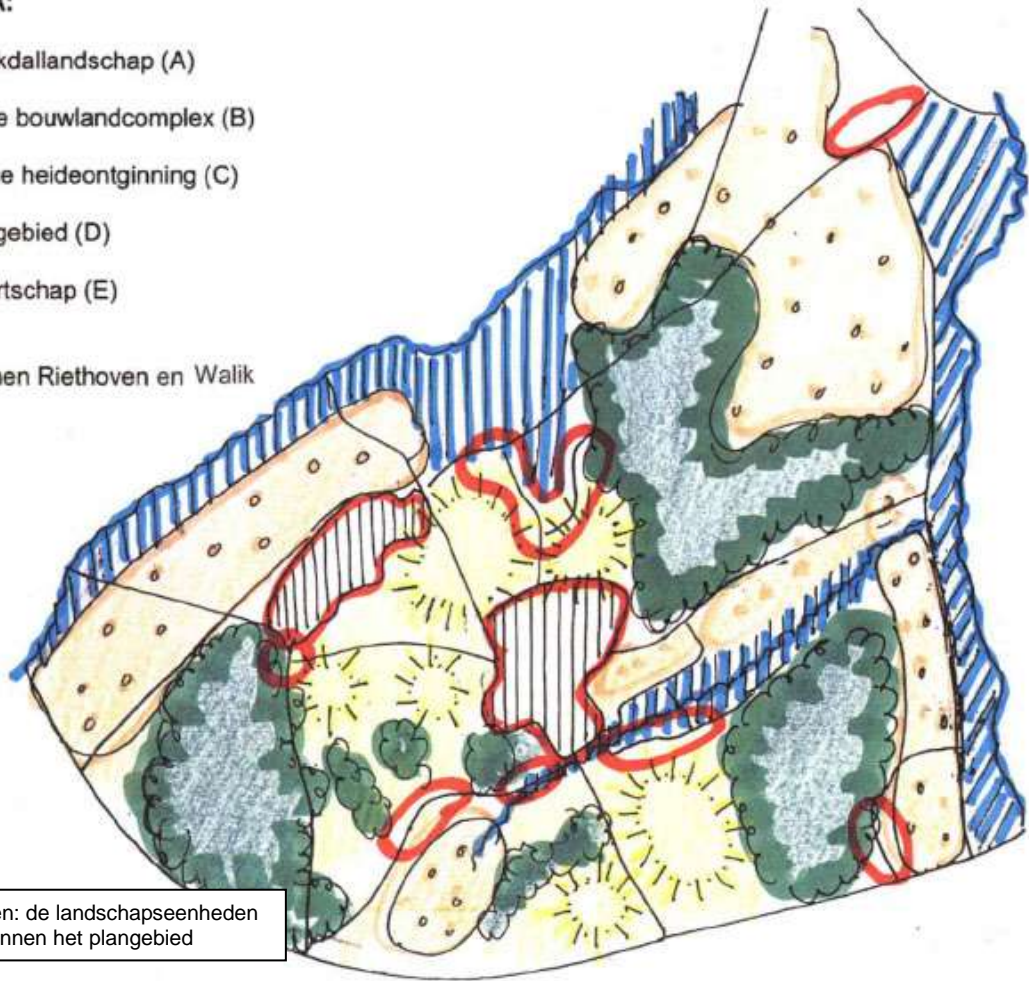
Essentieel is dat er gekozen wordt voor een integrale aanpak. Vanuit de integrale en gebiedsgerichte benadering wordt duidelijk gemaakt welke omgevingsfactoren medebepalend zijn voor de ontwerpogave. Hierbij gaat het om het vaststellen van de typerende landschappen, de cultuurhistorie van het gebied, de natuurwaarden, de gebruiksfuncties zoals landbouw, recreatie en de waterhuishouding. De kracht daarvan is dat de verschillende aanleidingen worden gesignaleerd, bij elkaar gebracht en gezamenlijk opgepakt. Wel is het noodzakelijk dat de politiek verantwoordelijke bestuurder(s) de aanleiding(en) respecteren en op een enthousiaste en stimulerende manier dit proces gaan aansturen. Dit vraagt om een goed opdrachtgeverschap.



figuur 2.1; de landschapeenheden binnen het plangebied

LEGENDA:

-  beekdallandschap (A)
-  oude bouwlandcomplex (B)
-  jonge heideontginning (C)
-  bosgebied (D)
-  buurtschap (E)
-  kernen Riethoven en Walik



Riethoven: de landschapeenheden binnen het plangebied

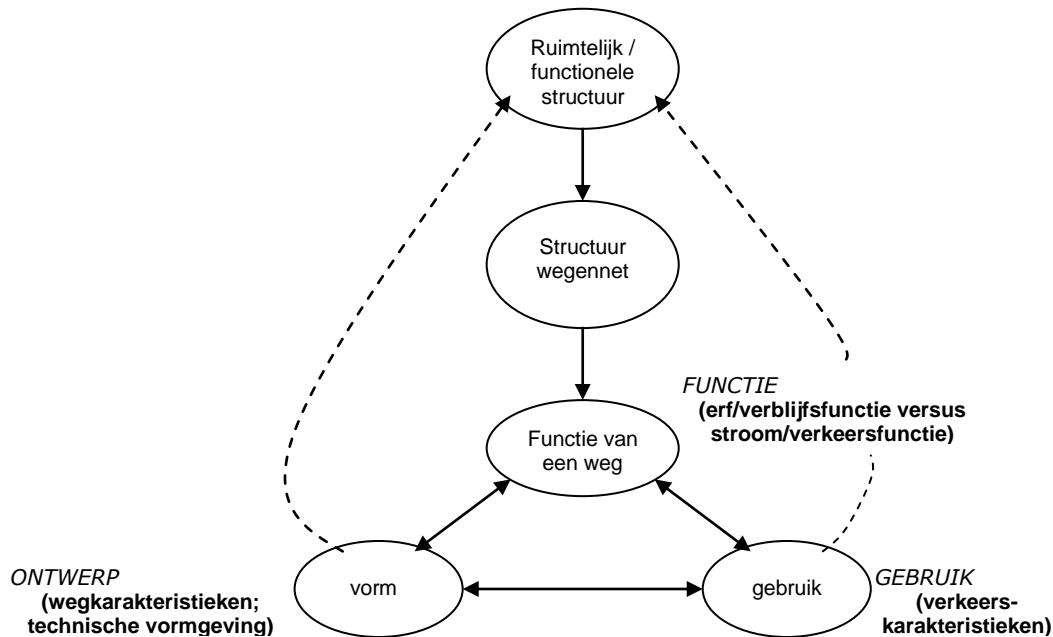


Riethoven: contrasterende verharding ter plaatse van (onverharde) zijwegen

5. De weg in breder verband: naar een structuurvisie

Doel van deze fase is een analyse en ontwerp te maken van het landschap en het netwerk van de wegen. Een structuurvisie is noodzakelijk om op een strategisch niveau richting te geven aan het ontwerp. Op basis van de beschikbare gemeentelijke structuurplannen wordt voor het projectgebied een ruimtelijk-functionele analyse gemaakt. Een dergelijke visie is een kapstok om een visie op de wegenstructuur te ontwikkelen.

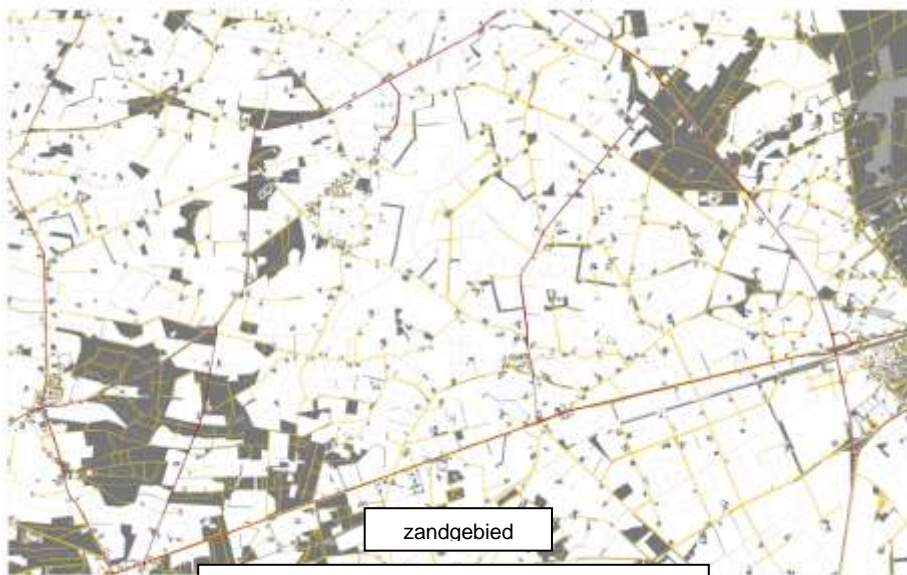
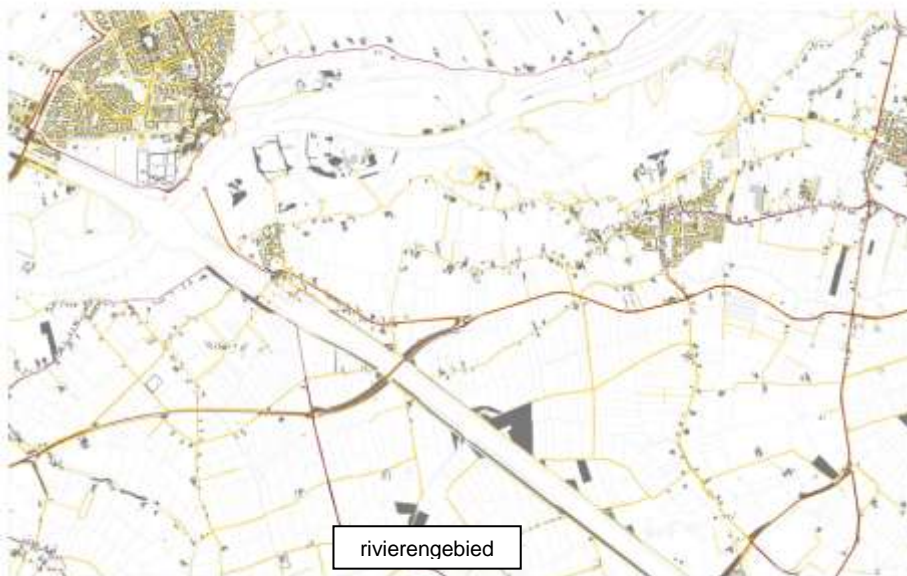
Het is belangrijk om in het ontwerpproces helderheid te scheppen over de schaalniveaus. Er bestaat een hiërarchische relatie tussen de ruimtelijk/functionele indeling, de wegenstructuur en de functie van de afzonderlijke wegen. Dit zijn drie schaalniveaus met elk zijn eigen probleemstelling en oplossingsrichting. Het is van belang de wisselwerking tussen de drie schaalniveaus te onderkennen (zie figuur).



Figuur: Onderlinge relaties tussen ruimtelijk/functionele structuur, wegenstructuur, wegfunctie, -ontwerp en -gebruik.

De schaalniveaus van de ruimtelijk/functionele structuur en de structuur van het wegennet omvatten ook de kenmerken van de landschapstypen en hun bijbehorende kernkwaliteiten [1].





Drie voorbeelden van kavel- en wegenpatronen



Flevopolders: overzicht van geplande parkways



Typerende singelbeplanting bij een parkway



Het open karakter van een polderweg

6. Het ontwerp krijgt vorm

Doel van deze fase is om de structuurvisie via een voorontwerp te vertalen in een definitief ontwerp. Alle participanten worden betrokken bij de ontwikkeling van het ontwerp. Na overeenstemming wordt het ontwerp aan het bestuur ter goedkeuring voorgelegd.

De focus gaat nu naar de locatie waar we aan de slag willen. Wat is de betekenis van deze plek? Wat is zijn geschiedenis, waardoor wordt die plek bijzonder en onderscheidt hij zich van andere. Wat waarderen de mensen die er wonen en wat zeggen de externe experts? Een team van ontwerpers gaat aan het werk om een aantal globale scenario's uit te werken, die vervolgens aan de participanten ter discussie en beoordeling worden voorgelegd. De participanten worden op deze wijze intensief betrokken bij het ontwerp.

In het ontwerpteam is naast de kennis van verkeerskundigen en civieltechnici ook de kennis en kunde vereist van de landschapsarchitect en indien nodig aangevuld met ecoloog, hydroloog of bioloog. Ook worden in dit stadium van het ontwerp de beheersaspecten als volwaardige ontwerpelementen meegenomen.



"Look at all the signs - this must be the countryside."



Kinderkopjes en betonklinkers



Riisporen van beton opgevuld met groenstenen





Omgeving als wegbeplanting



Wegbeplanting als vergevingsgezinde berm



Bruq als natuurlijk vormgegeven snelheidsremmer



Voorde als natuurlijk vormgegeven snelheidsremmer

7. Van ontwerp naar realisatie

Doel van deze fase is om het integrale ontwerp te vertalen naar een technisch ontwerp met bestek en gedetailleerde begroting.

In de fase naar realisatie gaat het om een zorgvuldige uitwerking en detaillering van het ontwerp. Dit stadium vraagt opnieuw om een intensieve samenwerking tussen de landschappelijke en verkeerskundige ontwerpers. Ook is er intensief overleg nodig met de mensen die verantwoordelijk zijn voor het toekomstig onderhoud.



Asfalt gedeeltelijk vervangen door groenstenen



In asfalt uitgevoerde "streetprint"

8. Beheer, onderhoud en monitoring

Doel van deze fase is om op een kosteneffectieve manier de uitgevoerde maatregelen in stand te houden.

Het is van belang dat er een onderhoudsstrategie is waarbinnen de instandhouding van de maatregelen integraal worden opgenomen. Ook voor het beheer en onderhoud is een integrale aanpak noodzakelijk. Het gaat namelijk niet alleen om onderhoud aan verharding, bermen, bebording en markering, maar ook over het onderhoud in relatie tot de omgeving [4]. Creativiteit kan ook hier tot kostenbesparing leiden.

Naast een onderhoudsplan is het ook noodzakelijk een monitoringsplan op te stellen. Een goede monitoring op basis van de gestelde doelen, moet na verloop van tijd duidelijk maken of de beoogde effecten daadwerkelijk worden behaald.

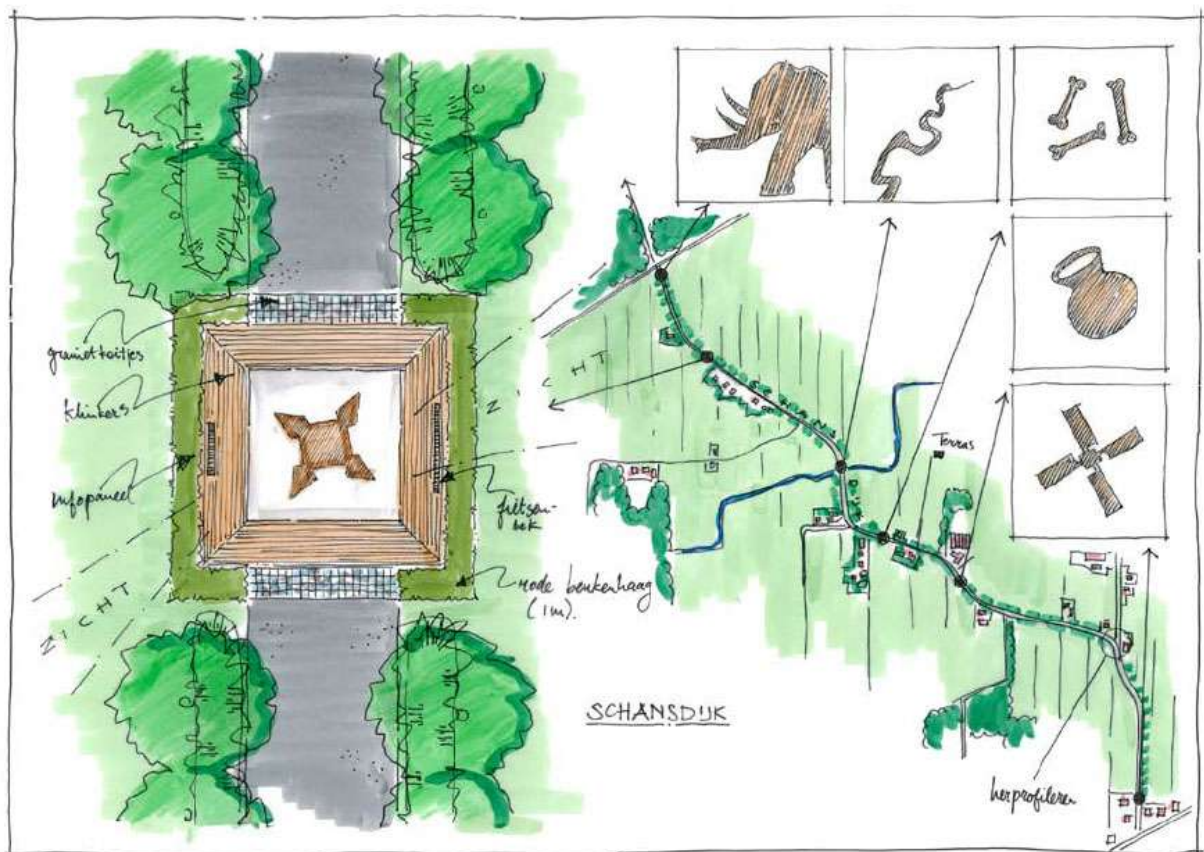


SYNERGIE TUSSEN LANDSCHAP, WEG EN MENS

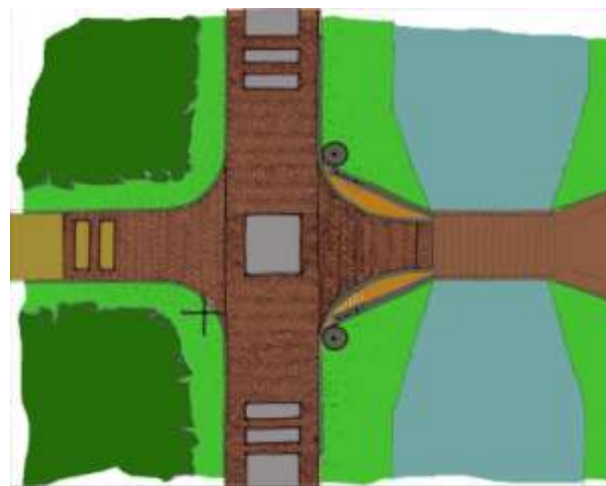
9. Cultuurhistorie als motor voor ruimtelijke ontwikkelingen

Belvedere is een denk- en werkwijze die ook wel 'Behoud door Ontwikkeling' wordt genoemd. Deze denkwijze is gericht op de vraag hoe je cultuurhistorie kunt verbinden met ruimtelijke ontwikkelingen. De ontstaansgeschiedenis laat overal haar eigen, karakteristieke sporen achter. In een wereld waar op elke straathoek dezelfde winkels te vinden zijn, hechten mensen meer en meer waarde aan de cultuurhistorische eigenheden in hun leefomgeving. Cultuurhistorische kwaliteiten kunnen een uniek karakter geven aan ruimtelijke ontwikkelingen en zo een tegenwicht bieden aan de toenemende eenvormigheid van onze leefomgeving. Ze dragen bij aan de identiteit die mensen ontleen aan een gebied of plek. In de Belvedere visie gaat het bij de aanleg en (her-)inrichting van wegen niet uitsluitend om geïsoleerde wegtracés, maar draait het om de vraag of verkeer en infrastructuur ingebed kunnen worden in het ruimtelijk ontwerp van een lokale of regionale context.

Schetsontwerp de Schansduik



Belvedereproject: cultuurhistorie als inspiratiebron voor wegontwerp



Belvedereproject: cultuurhistorie als inspiratiebron voor wegontwerp

10. Ruimte voor eigen verantwoordelijkheid

Shared Space [5] is een Europees samenwerkingsproject dat tot doel heeft op regionaal, nationaal en op termijn ook op Europees niveau nieuw beleid te ontwikkelen voor de inrichting van de openbare ruimte.

De afgelopen decennia hebben verkeer en de doelstellingen op het gebied van verkeer, zoals verbetering van de verkeersdoorstroming en de verkeersveiligheid, een zware stempel gedrukt op de manier waarop de openbare ruimte werd ingericht. Vaak ging dit ten koste van de kwaliteit van de openbare ruimte en daarmee van de leefomgeving van mensen. In het project Shared Space wordt een nieuwe benadering van de openbare ruimte toegepast, een benadering die uitgaat van de multifunctionaliteit van de openbare ruimte. Shared Space streeft ernaar de verschillende functies van de openbare ruimte waar mogelijk te combineren in plaats van ze te scheiden, zoals in de huidige ontwerppraktijk vaak gebeurt. Shared Space beoogt op deze manier de kwaliteit van de openbare ruimte en de leefruimte voor mensen te vergroten zonder gemotoriseerd verkeer de baan uit te sturen.



erftoegangsweg als verblijfsgebied en ontmoetingsruimte



11. Wat levert het op?

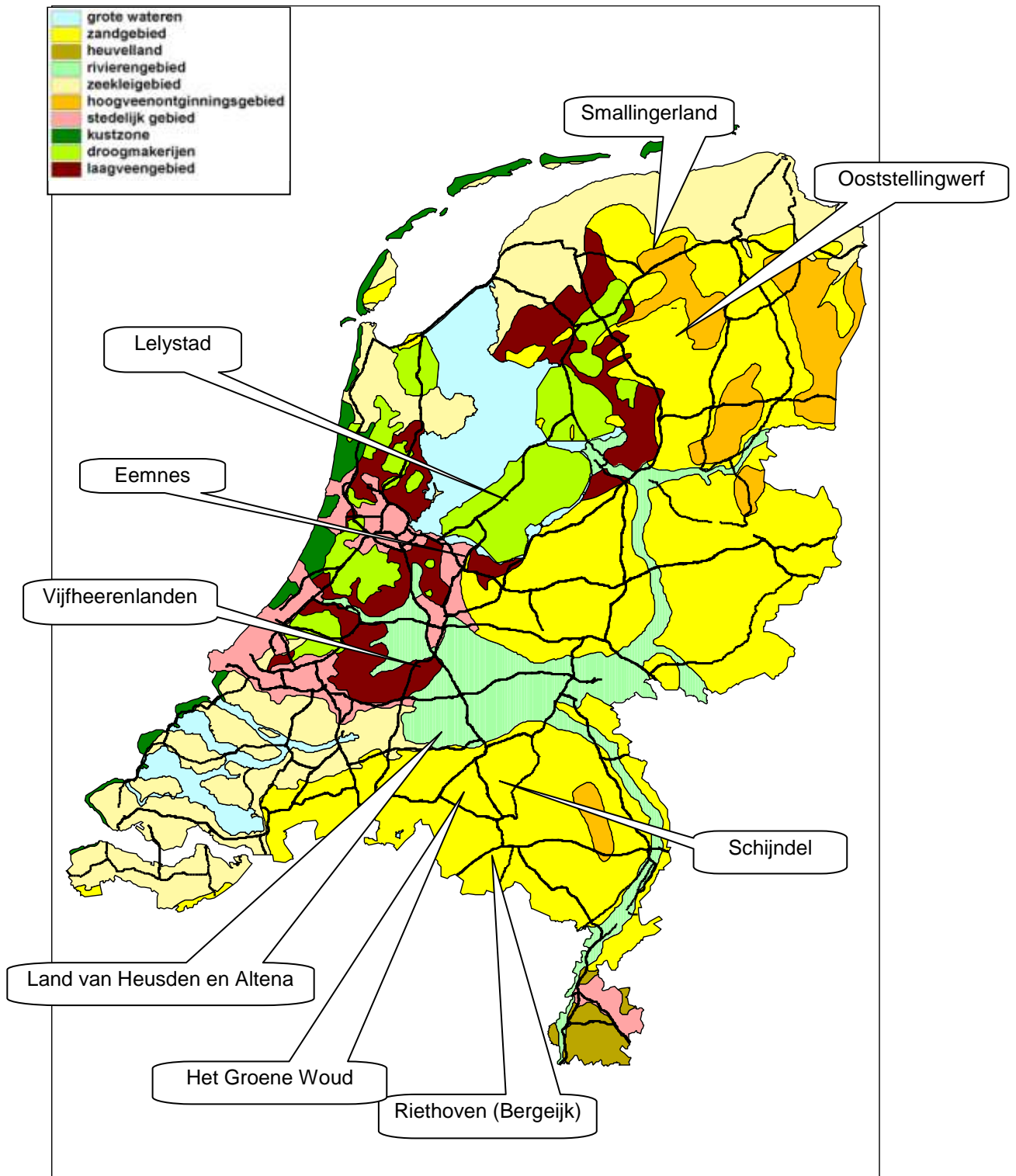
Steeds vaker worden de investeringen van de overheid beoordeeld aan de hand van de maatschappelijke kosten en baten. Met zo'n analyse worden alle maatschappelijke voor- en nadelen van een project tegen elkaar afgewogen en zo veel mogelijk in één gekwantificeerde maat uitgedrukt. Dit geldt ook voor subjectieve gegevens of zaken die zich niet direct in geld laten uitdrukken. Door onderzoek te doen naar de waarde die mensen aan dergelijke zaken hechten, is er toch uniforme kwantificering, afweging en vergelijking mogelijk. In het beeldenboek wordt aandacht besteed aan:

- baten van investeringen in de verkeersveiligheid [6];
- baten van investeringen in cultuurhistorie [7];
- baten van investeringen in het landschap [8];
- baten voor de natuur [9] en [10];
- baten door lagere onderhoudskosten [9].



12. Projectvoorbeelden

In het beeldenboek worden negen projectvoorbeelden besproken en geëvalueerd. Veel projecten zijn gelegen in de provincies Noord-Brabant en Friesland die op dit gebied een voortrekkersrol vervullen.



Literatuur

- 1 De kern van het landschap, Sturen op kwaliteit, brochure Expertisecentrum LNV; uitgave EC-LNV nr. 2001/005.
- 2 Een halve eeuw landschapsbouw, het landschap van de landinrichting, Rik de Visser, Uitgeverij Blauwdruk in samenwerking met Dienst Landelijk Gebied en IKC Natuurbeheer, 1997, ISBN 90-75271-04-2.
- 3 Door met Duurzaam Veilig, Nationale Verkeersveiligheidsverkenning voor de jaren 2005–2020, Fred Wegman en Letty Aarts, Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam, 2005.
- 4 Notitie landschappelijk veilig, Waterschap Zeeuwse Eilanden; januari 2006.
- 5 Shared Space, Ruimte voor iedereen, Een nieuwe visie op de openbare ruimte, Provincie Fryslân, Leeuwarden, juni 2005.
- 6 Evaluatie 60 km/uur projecten, Eindrapport, N.J. Beenker, VIA Verkeersadvies bv, Unie van Waterschappen, december 2004.
- 7 Economische waardering van cultuurhistorie; casestudy Tieler- en Culemborgerwaard, mw. dr. E. C. M. Ruijgrok, Witteveen en Bos, Projectbureau Belvedere en Provincie Gelderland, 2004.
- 8 Investeren in het Nederlandse landschap, Opbrengst: geluk en euro's, P.J. Braaksma en A.E. Bos, Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Voedselkwaliteit, 2007.
- 9 De kortste weg naar een verkeersleefbaar platteland, Onderzoek ruraal verblijfsgebied Ooststellingwerf (212 pp), Jaarsma, C.F., J.O.K. Luimstra en T.J. de Wit, Nota vakgroep Ruimtelijke Planvorming 58, Wageningen, 1995.
- 10 Verkeer in het buitengebied van de gemeente Brummen: samen op weg naar oplossingen!, (82 pp), Berg, L.L. van den, C.F. Jaarsma en M.J. Webster, Rapport 214, Wetenschapswinkel Wageningen Universiteit, 2005.