

# Duurzaam veilig en landschap

## “Niet het verkeer maar de ruimtelijke kwaliteit verdient het primaat”

Wim Sterks  
Oranjewoud

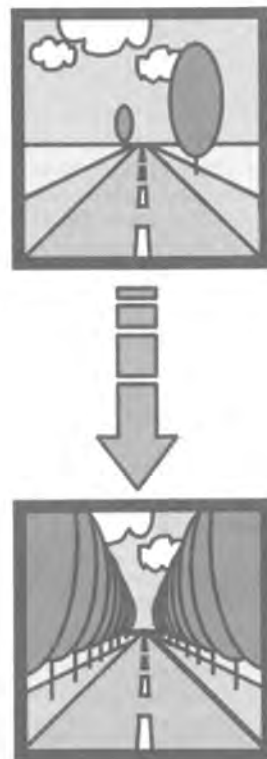
DE INTRODUCTIE VAN HET PROJECT DUURZAAM VEILIG HEEFT ONGETWIJFELD EEN BIJDRAGE GELEVERD AAN DE VERKEERSVEILIGHEID IN NEDERLAND. WE MOETEN ECHTER TEGELIJKERTIJD VASTSTELLEN DAT DE GENOMEN MAATREGELLEN OP VEEL PLAATSEN AFBREUK DOEN AAN DE RUIMTELIJKE KWALITEIT EN TOT VEEL IRRITATIE LEIDEN. HET GEBRUIK VAN RUIMTELIJKE MOGELIJKHEDEN OM DE VERKEERSVEILIGHEID TE VERHOGEN IS TOT OP HEDEN ONVOLDENDE BELICHT. DAT IS ALTHANS DE MENING VAN LANDSCHAPSARCHITECTE KITTY LAMAKER EN ADVISEUR STEDELIJKE ONTWIKKELING WILLEM SCHEPER. BEIDEN ZIJN WERKZAAM BIJ ORANJEWOUD. ONDER DE NOEMER 'DUURZAAM VEILIG EN LANDSCHAP' HEBBEN ZIJ DE MOGELIJKHEDEN VAN DE RUIMTELIJKE INRICHTING VERDER UITGEWERKT EN OP EEN AANTAL PLAATSEN TOEGEPAST.

De meeste gemeenten gebruiken op dit moment de traditionele middelen zoals het plaatsen van verkeersborden en de aanleg van verkeersremmers. Deze maatregelen lijken het goedkoopst en bieden op korte termijn bovendien het meest zichtbare resultaat. Het is echter maar zeer de vraag of ze op de lange termijn het gewenste effect op de verkeersveiligheid teweeg brengen en of ze op den duur wel zo duurzaam zijn als ze lijken. Het toepassen van landschappelijke middelen en het landschappelijk inpassen van verkeerstechnische maatregelen bieden daarentegen op termijn wel duurzame mogelijkheden.

### Uitgangspunten

Het concept 'Duurzaam Veilig en Landschap' is geënt op twee gedachten: de kwaliteit van de ruimtelijke omgeving is leidend bij het vaststellen van verkeersmaatregelen én alle maatregelen zijn in tweede instantie gericht op een gedragsverandering.

Veel maatregelen die afgelopen jaren genomen zijn, zijn ingegeven vanuit met name verkeerskundige overwegingen. Het verkeer is daarmee ten dele leidend geweest bij de in-



Visuele versmalling door middel van laanbeplanting.



Visuele versmalling door middel van keienstroken.

richting van de openbare ruimte. Lamaker: "Het primaat behoort echter te liggen bij de ruimtelijke kwaliteit en niet bij verkeer. Bij het nemen van maatregelen moet optimalisatie van de ruimtelijke kwaliteit het uitgangspunt vormen. Je kunt daarbij wel gebruik maken van ruimtelijke elementen om het gedrag van weggebruikers te beïnvloeden. Daar waar aanvullende verkeerstechnische maatregelen nodig zijn, moeten die landschappelijk worden ingepast. Waar het om gaat is dat de weggebruiker de verkeersremmer ervaart als een vanzelfsprekend obstakel. Je kunt een boom in de weg planten om te zorgen dat er een remmende werking van uit gaat. Het is echter beter om een boom te gebruiken die past in zijn omgeving. Dat de weg een bocht moet maken omdat die boom daar staat en automobilisten daardoor hun snelheid moeten verminderen, ervaren zij als een natuurlijk gevolg".

De traditionele maatregelen zijn erop gericht om gedrag in te perken. Een drempel, een versmalling of een ander obstakel worden vooral aangelegd om te voorkomen dat weggebruikers met een te hoge snelheid een bepaald punt passeren. Iedereen weet dat de effecten hiervan doorgaans kortstondig zijn en dat ze weinig bijdragen aan een gedragsverandering. Scheper: "Je moet gedrag niet afdwingen door gedragsbepalende maatregelen, maar door de beïnvloeding van de beleving. Een drempel maakt het onmogelijk om met tachtig kilometer per uur te passeren. Mensen zien de drempel, remmen, passeren het obstakel en geven vervolgens weer

gas. Belijning van een weg met bomen verandert niet de feitelijk gedragsmogelijkheden, maar wel de beleving. Het effect daarvan is uiteindelijk groter."

### Toepassingen

Het concept 'Duurzaam Veilig en Landschap' is ontwikkeld voor de gehele buitenruimte. In het buitengebied zijn de mogelijkheden om wijzigingen aan te brengen in de ruimtelijke structuur natuurlijk veel groter dan in de bebouwde kom. Je hebt veel meer landschappelijke elementen waarvan je gebruik kunt maken. Uiteraard bieden de verschillende landschapstypen wel verschillende mogelijkheden. Lamaker: "Een halfopen landschap met bosschages, sloten en beekjes biedt meer aanknopingspunten dan een strak verkaveld veenlandschap. Ook een boslandschap leent zich uitstekend voor toepassing van het concept 'Duurzaam Veilig en Landschap'. Hoe groter het aantal landschappelijke elementen hoe meer mogelijkheden er zijn. Daarbij is het belangrijk dat je oog houdt voor de totale uitstraling van het gebied en niet vervalt in adhoc-maatregelen". Lamaker geeft vervolgens een aantal concrete voorbeelden van maatregelen die je kunt nemen.

Het aanbrengen van laanbeplanting zorgt voor een optische wegversmalling en leidt in de praktijk vaak tot lagere snelheden van weggebruikers. Hetzelfde resultaat is te bereiken door de poortwerking van solitaire beplanting langs wegen, door houtwallen dwars op wegen te plaatsen en door wegen

Het verschil tussen een rechte en bochtige weg in een boslandschap: verlegging van het wegtracé heeft invloed op de snelheid.



naadloos te laten aansluiten op brede grachten en vaarten.

Maar ook het verwijderen van planten waardoor verkeersonveilige situaties zichtbaar worden, kan soms de ruimtelijke kwaliteit verbeteren en tegelijkertijd bijdragen aan de verkeersveiligheid.

Het aanbrengen van keienstroken langs wegen, het plaatsen van brugleuningen en het accentueren van bijzondere elementen in het landschap om de attentiewaarde te verhogen zijn voorbeelden van het gebruik van landschappelijke elementen of het inpassen van maatregelen in de ruimtelijke omgeving.

Lamaker: "Het is natuurlijk niet mogelijk om uitputtend te zijn. Elk landschap en elke omgeving heeft zijn eigen karakteristieken en mogelijkheden. Die mogelijkheden zijn altijd plaatsgebonden". Ook een stedelijke omgeving biedt mogelijkheden. Scheper: "De kwaliteit van de ruimtelijke inrichting moet ook in de stedelijke omgeving voorop staan. Om te beginnen moet je hiermee al rekening houden bij het vaststellen van de structuur van een plangebied. Maar ook op het niveau van de inrichtingsplannen zijn er legio mogelijkheden. Behalve landschappelijke elementen zoals groen en water kun je bijvoorbeeld ook gebruikmaken van kunstwerken om sturing te geven aan de richting en snelheid van het verkeer. Zo kan bijvoorbeeld het accentueren van een brug door het gebruik van een bepaald type leuning direct van invloed zijn op de snelheid. Hetzelfde geldt voor het gebruik van verschillende kleuren en soorten

bestratingmateriaal. De ruimtelijke kwaliteit dient daarbij leidend te zijn. Overigens is het zeker in de bebouwde kom belangrijk om zoveel mogelijk gebruik te maken van de zelfregulerende werking. Geef mensen zoveel mogelijk ruimte om zelf beslissingen te nemen, probeer alleen door prikkels vanuit de omgeving hun verkeersgedrag te beïnvloeden."

#### Voordelen

Het gebruik van landschappelijke elementen en de landschappelijke inpassing van verkeerstechnische maatregelen bieden een aantal voordelen. Om te beginnen wordt de ruimtelijke kwaliteit versterkt en verbetert tegelijkertijd de verkeersveiligheid. Lamaker: "De afgelopen decennia zien we een vervlaking van het landschap. Herverkavelingen hebben vaak geleid tot een vorm van schaalvergroting die ten koste gaat van de diversiteit van het landschap. Landschappelijke maatregelen kunnen de identiteit, de kwaliteit en de herkenbaarheid van het landschap weer versterken. Overigens vraagt het concept 'Duurzaam Veilig en Landschap' wel uitdrukkelijk om een integrale benadering, waarbij recreatie, natuur, landbouw en verkeer samenkomen. Dankzij deze totaalpak zijn vaak andere partijen geïnteresseerd, partijen die soms bereid zijn om het project mede te financieren. Hierdoor verbetert niet alleen de kwaliteit van de plannen maar neemt ook de haalbaarheid toe.

Scheper ziet nog meer voordelen: "Veel van de traditionele maatregelen in de vorm van versmallingen, drempels en andere obsta-

Het verschil tussen een rechte en bochtige weg in een boslandschap: verlegging van het wegtracé heeft invloed op de snelheid



kels leiden tot onbegrip en irritatie. Door het primaat te leggen bij de kwaliteit van de ruimtelijke inrichting in plaats van bij het verkeer, ontstaat voor projecten meer draagvlak bij belanghebbenden. Bovendien zijn de traditionele maatregelen die genomen worden onder de noemer van duurzaam veilig in de praktijk niet zo duurzaam als ze lijken. De duurzaamheid staat onder druk als gevolg van het feit dat afbreuk wordt gedaan aan de kwaliteit van de openbare ruimte en als gevolg van de hoge kosten voor beheer en onderhoud. Hierdoor is de duurzaamheid van ons concept op de lange termijn wellicht groter dan die van de traditionele maatregelen".

#### Praktijk

Ondanks de voordelen wordt het concept 'Duurzaam Veilig en Landschap' in de praktijk nog niet op brede schaal toegepast. Dit is ongetwijfeld mede het gevolg van de relatieve onbekendheid en van de uiteindelijke resul-

taten. Bovendien zijn ruimtelijke ingrepen over het algemeen duurder dan de traditionele verkeersmaatregelen. Scheper: "We realiseren ons terdege dat ruimtelijke ingrepen duurder zijn dan de aanleg van traditionele verkeersremmers. Maar je krijgt er wel een hogere kwaliteit van de buitenruimte voor terug. Daarom moet je de toepassing van het concept 'Duurzaam Veilig en Landschap' dan ook niet uitsluitend beoordelen in relatie tot verkeersveiligheid maar ook uitdrukkelijk kijken naar de ruimtelijke inrichting. Lamaker voegt hier aan toe: "Waar we in de praktijk nog vaak tegen aan lopen is de sectorale manier van denken. Deze werkwijze staat 'Duurzaam Veilig en Landschap' nog vaak in de weg. Als verkeerskundigen en landschapsarchitecten niet bereid zijn tot samenwerken, is 'Duurzaam Veilig en Landschap' gedoemd te mislukken. De integrale gedachte van het concept draagt dan ook bij aan de samenwerking van gemeentelijke afdelingen."







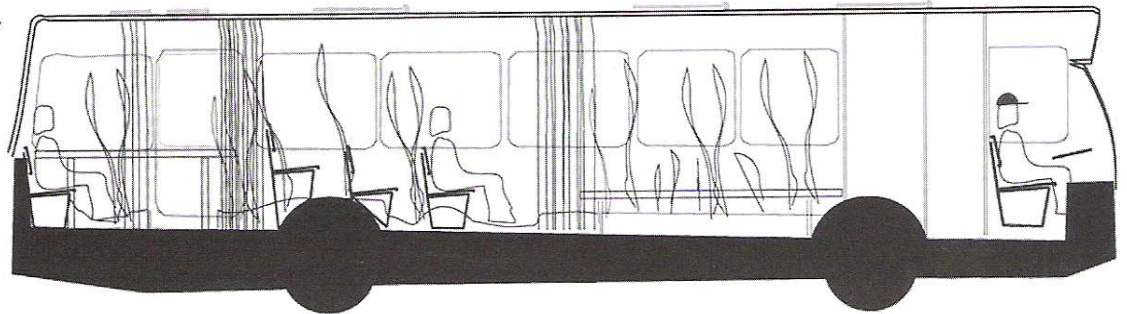
► Accentuering van bijzondere elementen zoals solitaire bomen.

“We hebben het concept onder andere toegepast in plannen voor de Drentse Aa, in Twente en in Hardenberg. De ideeën zijn met enthousiasme ontvangen, maar de plannen zijn nog niet gerealiseerd. Er zijn dan ook nog geen concrete resultaten voor handen. Dat gebrek aan concrete resultaten veroorzaakt bij met name verkeerskundigen voortsnog enige twijfel.” Ook de tegenstrijdigheid van sommige maatregelen draagt ongetwijfeld bij aan die terughoudendheid. Zo gaat van de belijning van wegen met bomen weliswaar een snelheidsremmende werking uit, tegelijkertijd zijn bomen langs wegen vaak de oorzaak van ongevallen met

dodelijke afloop. Dit zijn aspecten die nog om nader onderzoek vragen.

Ondanks het feit dat het concept op dit moment nog niet op brede schaal wordt toegepast, hebben beide deskundigen alle vertrouwen in de mogelijkheden. Scheper: “Het is inmiddels wel duidelijk dat er aan de traditionele maatregelen zoveel nadelen kleven, dat het hoog tijd wordt voor alternatieven. Gemeenten en provincies zijn in toenemende mate op zoek naar nieuwe mogelijkheden. Het door ons ontwikkelde Duurzaam Veilig en Landschap is een passend antwoord op die zoektocht.” ✓

Plattegrond van de bus.



## Debatten in een rij

