

Johan Buwalda
ELYPS Landschap +
Stedenbouw

Voorbeeldproject

Zeddam is de eerste kern in de Achterhoek die verkeersbordvrij wordt ingericht. ROVG (regionaal orgaan verkeersveiligheid Gelderland) heeft het project als voorbeeldproject gekozen.

Ontwerp: Visie, VO, DO
inrichting buitenruimte,
ELYPS Landschap +
Stedenbouw, Nijmegen
Opdrachtgever:
gemeente Montferland
Ontwerp: 2010-2011
uitvoering 2012-2013
Oppervlakte: 25.122 m²
Kosten: € 2.300.000



Betrokkenheid van alle partijen leidt tot veiligheid én een aantrekkelijke omgeving

Natuurlijk sturen in Zeddam

Na de komst van een rondweg om Zeddam ontstond de noodzaak om de doorgaande route dwars door Zeddam worden aangepast. Ook was groot onderhoud aan het riool nodig, zodat de straten moesten worden opengebrouwen. Het oude lint dwars door Zeddam moest volledig worden heringericht.

In goede afstemming met alle interne disciplines van de gemeente en in nauwe samenwerking met de dorpsraad en de ondernemersvereniging Zeddam-Braamt heeft ELYPS Landschap + Stedenbouw een integraal ontwerp voor de herinrichting van de openbare ruimte gemaakt.

Het ontwerpproces en de ontwerputgangspunten

In het ontwerp zijn de principes 'natuurlijk sturen' en 'shared space' (gedeeld ruimtegebruik) toegepast. Tot nog toe was het zo dat verkeersborden de gebruiker erop wezen dat hier een andere snelheid gewenst is, zonder dat de inrichting van de weg veranderde. Nu is het zo dat de doorgaande weg na deze herinrichting (nagenoeg) verkeersbordvrij is. De inrichting van de weg, de wisseling van

Projectleider Gijs Flink, gemeente Montferland, over de communicatie

"Ik heb vele uren doorgebracht met de bewoners en ondernemers van het dorp. Vooral ook aan het begin van het project. We hebben met open vizier daadwerkelijk inspraak gegeven en uitgelegd hoe deze inspraak kon worden vertaald in het ontwerp. Dus eerst goed inventariseren en uitleggen welke richting we op willen. Vele ondernemers zijn actief in de toeristische branche en weten dat ze verder moeten kijken dan alleen de eigen oprit. Uiteindelijk zie je dan het ontwerp ook gedragen wordt door de belanghebbenden. Dat is belangrijk, want er is tijdens de aanleg natuurlijk overlast."

sfeer en de inrichting van de omgeving dragen tegenwoordig zorg voor een gedragsaanpassing van de weggebruiker. Het uitgangspunt is niet meer primair de weg, en de landschapsarchitect voor de 'overgebleven' ruimte, maar juist een zoektocht naar aanwezige en te plaatsen ruimtelijke elementen die op een natuurlijke manier het rijgedrag van de automobilist beïnvloeden.

Zo krijg je meer ruimte voor voetgangers en groen, de openbare ruimte wordt aantrekkelijker voor bewoners, bedrijven en toeristen. De 'echte' verkeersveiligheid neemt toe, doordat de 'schijnveiligheid' van bebording wegvalt. Dit alles vraagt een intensieve communicatie met belanghebbenden en dat kan juist als voordeel worden gezien.

Herinrichting openbare ruimte

Door de nauwe samenwerking met de bewoners, de dorpsraad en de ondernemersvereniging Zeddam-Braamt bleek de discussie al snel breder te gaan dan alleen het aanleggen van een nieuwe weg en de verkeersveiligheid. Montferland is een gemeente met veel toerisme, en het werd snel duidelijk dat een versterking van deze functie zeer wenselijk was. Er werden vele wensen geuit. De omvang van het infrastructurele project gaf ook kansen om het project breder te trekken. Boven-

dien waren de bomen in slechte staat en bleek kap noodzakelijk.

Op deze wijze kon met een bijna blanco vel worden begonnen in de zoektocht naar nieuw gebruik en imago. Vaak bleken 'vergeten plekken' op eenvoudige wijze meegenomen te kunnen worden en pareltjes in de ontwerpogave te zijn.

Betrekken van privégronden

Bij elke ontwerpogave is de vraag waar de projectgrens moet worden gelegd. In dit project speelde dat ook. Een natuurlijke keuze ligt bij de eigendomsgrenzen. Dat voorkomt veel discussies, is vaak de gedachtegang. Anderzijds wordt het ontwerp mogelijk wel ingeperkt. Dat speelt hier met name in het centrum. In het centrum staan winkels die van oorsprong woonhuizen met een voortuin zijn geweest. Al snel werd duidelijk dat we ook consensus moesten zoeken voor het gebruiken van deze privégronden in het ontwerp. Het ontwerp zou anders eenheid gaan missen en al snel weer het karakter van een doorgaande weg krijgen en daarmee de gewenste versterking van het centrum teniet doen.

Het ontwerp

Natuurlijke ter plekke aanwezige aanleidingen en elementen zijn opgenomen in het ontwerp.

De vroegere doorgaande weg met borden maakt plaats voor pleinruimte en een versmald straatprofiel.



**Landschapsarchitect Sonja Mihaljevic,
ELYPS Landschap + Stedenbouw, over het ontwerpproces**

"Door het uitgangspunt Natuurlijk Sturen is het ontwerpproces heel anders geworden. Normaliter is het verkeersontwerp een behoorlijk vast gegeven, waaromheen nog ruimte gevonden moet worden om de openbare ruimte te versterken. Hier konden we terug naar de oorsprong van de landschapsarchitectuur: de kracht van een plek ontdekken en versterken. Beginnend met een bijna blanco blad, kijkend hoe we de verschillende wensen gerealiseerd konden krijgen, telkens bedenkend hoe het ontwerp de weggebruiker zou beïnvloeden. De open discussies met de diverse disciplines binnen de gemeente en de bewoners en ondernemers waren over en weer leerzaam en hebben bijgedragen aan het uiteindelijke resultaat."

De weg is ingedeeld in vier deelgebieden die een duidelijk eigen karakter hebben (groene dorpse weg, centrum, overgangszone, groene weg met uitzicht over het landschap). Om de lange zichtlijnen in de rechte weg te onderbreken zijn aanwezige groenelementen (zoals een kruisende laan, een hertenweide en de entree van het begraafplaats) opgepakt om hier een verbijzondering van de weg aan te brengen. Daar waar de rechte lijnen te lang bleken te worden, zijn as-verspringingen en groene middenbermen geïntroduceerd, die echter geen sfeer van een verkeerschicane dragen. De kruisingen worden gelijkwaardige kruisingen. De verharding van het trottoir wordt hierop doorgetrokken. Ieder gebruiker wordt gelijkwaardig, er moet op elkaar worden gelet omdat niemand duidelijk voorrang heeft.

Entree begraafplaats en parkje

Het noordelijke deel van de Kilderseweg is een lange rechte weg met weinig bebouwing. Er werd vaak te hard gereden. Asverspringingen moeten daar een einde aan maken, ook werd gezocht naar mogelijkheden om op een natuurlijke wijze snelheid te remmen. Bijvoorbeeld door het langgerekte karakter te onderbreken met een nieuwe sfeer. De

begraafplaats werd nauwelijks opgemerkt. Door de entree duidelijk aan te zetten met hagen en half-verharding en aan de overkant een uitzichtsplateau te introduceren is een nieuw landschappelijk element ontworpen dat duidelijk maakt dat de bebouwde kom tot hier doorloopt. Gecombineerd met een asverspringing wordt de automobilist op een natuurlijke wijze beïnvloed in zijn weggedrag.

Hoewel er een voetpad was, werden aanwezige elementen praktisch niet met elkaar verbonden. Het trottoir was smal en niet begaanbaar voor oudere hotelgasten. Door de aanleg van een goed begaanbaar voetpad langs de gehele weg wordt de voetgangersmobiliteit fors verbeterd. Landschappelijk duidelijk gemarkeerde overgangen over de weg vestigen voor de voetganger de nadruk op landschappelijke of stedelijke elementen, voor de automobilist een natuurlijke waarschuwing dat voetgangers hier de straat over kunnen steken. Door de duidelijke ontsluiting van het voorheen nauwelijks gebruikte parkje, krijgt dit groene gebiedje zijn recreatiefunctie terug. Ook hier is een uitzichtsplateau toegevoegd.

Ontmoetingsplekken

Tijdens het ontwerp bleken restruimten wel groen ingevuld, met gras en een bloemperkje, maar ver-

Weg- en trottoirbestrating met identiek materiaalgebruik zorgt voor gelijkwaardigheid van voetganger en automobilist.



Verkeersdeskundige Kees Fijnaut van de gemeente Montferland over Natuurlijk Sturen en Shared Space

"Gebruikelijk is om bij een nieuwe inrichting iedere gebruiker zijn eigen plek te geven, bewoners hebben zich in eerste instantie ook zo geuit. Dat is een traditionele opvatting van het creëren van verkeersveiligheid. Het is beter om dit open te breken en te werken aan een inrichting waarbij het gebruik van de ruimte vanzelfsprekend is. Bij de start van het project zijn we gezamenlijk het hele traject afgelopen, we hebben verkeersknelpunten besproken en gebrainstormd over praktische ideeën. Deze ideeën moeten dan worden omgezet naar een ontwerp. Dit ontwerp moet voldoende bijdragen aan een verandering van het verkeersgedrag. Onvermijdelijk is dat je ook wat afstand durft te nemen van de CROW normeringen. Ik had graag gezien dat er geen enkel verkeersbord meer zou staan. Uiteindelijk hebben we 93 borden verwijderd en er slechts vier voor teruggeplaatst. Een score waar ik tevreden over ben!"



der weinig functies (meer) te vervullen. Het bestaande olifantenpadje werd met halfverharding tot een officieel pad gemaakt en uitgebreid met een zithoekje. Hier kunnen bewoners, toeristen en fietsers even uitrusten en/of elkaar ontmoeten.

Samenwerking van disciplines

Natuurlijk Sturen vraagt meer samenwerking tussen de verschillende disciplines dan de traditionele aanpak. Dit komt omdat ontwerpkeuzes moeten worden getoetst op hun bijdrage aan het verkeersgedrag. Bij reguliere planvorming kiest de landschapsarchitect bijvoorbeeld boomsoorten en verlichtingsmasten. De bomendeskundige kijkt dan of de gekozen boom bijvoorbeeld niet te veel onderhoud vergt. De belichtingsdeskundige maakt een berekening voor afdoende lichtopbrengst. Bij Natuurlijk Sturen wordt een nieuw beoordelingsaspect toegevoegd: het effect op de bestuurder. Zo is het aantal, soort en hoogte van lichtmasten hier gebruikt om aan te geven in welke zone de automobilist zich bevindt. Bij de landschapsarchitect is landschap, architectuur, stedenbouw, cultuurhistorie traditioneel in goede handen. Bij Natuurlijk Sturen is echter ook een verkeerstechnisch ontwerp nodig, waarbij kennis en ervaring van gedragsbeïnvloeding van de weggebruiker een essentieel onderdeel van het palet moet zijn. Verkeersdeskun-

dige Kees Fijnaut van de gemeente heeft in eerste aanleg de basisprincipes neergelegd en telkenmale heeft het team het ontwerp tegen het licht gehouden. Immers, een verwijzing naar de regels van de CROW, of 'zo doen we het altijd' voldoet niet meer. Er is ook extra aandacht nodig voor de communicatie met de omgeving. Een plan waarin Natuurlijk Sturen de leidraad is, kan niet achteraf worden uitgelegd. Mensen moeten tijd krijgen om mee te groeien naar een nieuwe situatie en ook daadwerkelijk deelnemer te kunnen zijn.

Links: Asverspringing en markering van de entrees met groene hagen van begraafplaats en park.

Daarnaast: Een duidelijke markering met groene hagen van overgangen.

De ontworpen ontmoetingsplekken worden direct gebruikt.

