

Lay-out is een onregelmatig verschijnende uitgave over ontwerpende onderzoeken die met steun van het Stimuleringsfonds voor Architectuur tot stand zijn gekomen. Het fonds nodigt ontwerp bureaus uit om een uitgave van Lay-out samen te stellen.

Artgineering onderzoekt samen met het adviesbureau Goudappel Coffeng de mogelijkheden van de fietssnelweg. Vanuit literatuuronderzoek en expertinterviews is een breed scala aan referenties en voorbeeldprojecten verzameld. Analyse van deze gegevens aangevuld met verkeerskundige eisen en potenties hebben geleid tot een integraal instrumentarium voor een snelle fietsinfrastructuur. Aan de hand van drie testcases in Nederland zijn thema's en ontwerpstrategieën verder uitgewerkt.



Van A naar F

Onderzoek, ontwerp en inspiratie voor snelle fietsinfrastructuur

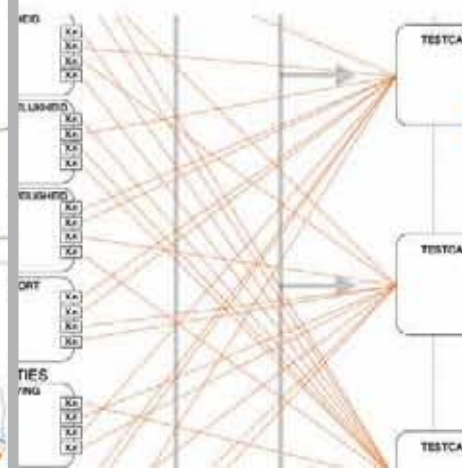
Een nieuw type weg
Inleiding

2



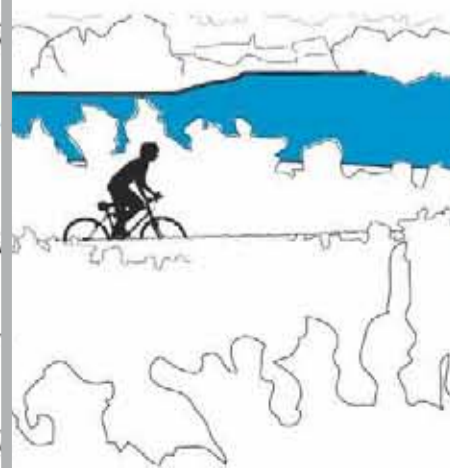
Ontwerpend onderzoek
Inspiratiebron voor
snelle fietsinfrastructuur

3



Drie praktijkvoorbeelden

4



Inspiratie voor ontwerp
www.vanA naar F.nl

7



Een nieuw type weg

Inleiding

We staan op het punt een nieuw type weginfrastructuur in Nederland te introduceren: de fietssnelweg. Een separate fietsinfrastructuur voor de snelle verplaatsing van herkomst naar bestemming. Binnen het streng afgebakende spectrum van wegen is de opkomst van een nieuw type weg een uitzonderlijke gebeurtenis, vergelijkbaar met de introductie van de snelweg in de jaren 50 of het woonerf in de jaren 80. Wat is de verkeerskundige, ruimtelijke en maatschappelijke betekenis van dit nieuwe type weg in het gehele mobiliteitsnetwerk?

Mobiliteit en het toenemende woon-werkverkeer

Sinds 1985 is het aantal vervoersbewegingen in Nederland met bijna 40 procent gestegen. Slechts 13 procent van deze toename is te danken aan bevolkingsgroei. Het grootste deel komt voort uit stijging van het inkomen. Mede bepalende factoren zijn participatie van vrouwen op de arbeidsmarkt en de groei van het autobezit samen met het toenemende autogebruik. Ondanks overheidsmaatregelen namen van 2000 tot en met 2008 vertragingen door files op het hoofdwegenet toe met 58 procent. Reistijden worden langer en de bereikbaarheid staat onder druk. Groeiende mobiliteit in verband met woon-werkverkeer en recreatie komt grotendeels voor rekening van de auto. Prognoses van het Kennisinstituut voor Mobiliteit wijzen op een sterke toename van de hoeveelheid verkeer in de jaren 2010 tot 2015. Het wegverkeer zal naar verwachting harder groeien dan in de afgelopen periode met opnieuw meer files tot gevolg. Het aantal afgelegde autokilometers in 2015 zal bij een gemiddelde economische groei 14 procent hoger zijn dan in 2010.

De fiets als alternatief voor de file

Uit een recent gepubliceerd rapport van de Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling (OESO) blijkt dat de Nederlander in vergelijking met andere Europeanen de meeste tijd besteedt aan het reizen naar het werk. Gemiddeld bedraagt het woon-werkverkeer vijftig minuten per dag. Grofweg 75 procent van de verplaatsingen komt voor rekening van de auto, 12 procent wordt met het openbaar vervoer afgelegd en acht procent van de forenzen neemt de fiets naar het werk. Bij afstanden boven de zeven kilometer echter neemt het fietsgebruik snel af. De overheid stimuleert sinds enkele jaren de fiets als vervoermiddel voor afstanden tussen zeven en vijftien kilometer, als één van de maatregelen die de filelast kunnen verlagen. Hiervoor is onder meer een nieuwe vorm van fietsinfrastructuur gelanceerd: de fietssnelweg of snelfietsroute. Mede door rijks-subsidies zijn de afgelopen jaren de eerste snelfietsroutes gerealiseerd tussen bijvoorbeeld Rotterdam en Delft en van Almelo naar Enschede.

Inspelen op actuele maatschappelijke ontwikkelingen

Een eenzijdig focus op de filebestrijding doet de fietssnelweg echter te kort. Snelle fietsroutes spelen slim in op een aantal actuele en relevante maatschappelijke ontwikkelingen en problemen op het gebied van mobiliteit, economie, milieu, volksgezondheid, innovatie en politiek.

Diversificatie van mobiliteit – bijvoorbeeld verschuiving van vervoersbewegingen over een korte afstand van auto naar fiets – bevordert de bereikbaarheid op regionale schaal. Dit is van economisch belang in de Randstad, maar ook daarbuiten. De fietssnelweg helpt het milieu te verbeteren: met het verruilen van de auto voor de fiets reduceer je de uitstoot van CO2 en fijnstof en beperk je de geluidsoverlast. Bovendien bevordert de fietssnelweg de volksgezondheid door het stimuleren van lichaamsbeweging. Op dit moment zijn er vele innovaties rond het fenomeen fiets. Met de opkomst van de e-bike (elektrische fiets) wordt de actieradius vergroot en nieuwe doelgroepen bereikt. Fietshuurconcepten zoals het Vélib in Parijs of het OV-fietsplan in Nederland bieden nieuwe gebruiksmogelijkheden. Vanuit lokale en bovenlokale overheden is er dan ook ruime belangstelling en draagvlak voor de ontwikkeling van fietssnel-

“In Rotterdam heb je punten waar ze voor fietspaden snelwegachtige loopings maken, maar dan zie je altijd dat er aan de rand van zo’n talud al een paadje is uitgesleten.”

Melle Smets, kunstenaar



Gerealiseerde en geprojecteerde snelle fietsroutes in Nederland, 2011

wegen, al dan niet in het kader van duurzaamheidsinitiatieven. Naast het inspelen op deze actuele zaken heeft de fietssnelweg potentie op het gebied van ruimte en programma. Zo is de relatie van de fietssnelweg tot het landschap van belang: de positie van de fietssnelweg in het grotere stedelijke of juist landschappelijke geheel. Maar ook bij het structureren van ruimtelijke functies en bij de beleving van het landschap biedt de fietssnelweg mogelijkheden. Kortom, de fietssnelweg kan in Nederland op relatief kort termijn een op grote schaal toegepaste succesformule worden.

Huidige ontwerpcriteria

Nederland heeft inmiddels vijf snelfietsroutes. De komende jaren worden, gestimuleerd door het rijk, nog eens zestien routes ontwikkeld. De kwaliteits- en ontwerpcriteria voor snelle fietsroutes zijn erop gericht fietsinfrastructuur veilig, efficiënt en comfortabel in te richten. De criteria zijn samengevat in vijf verkeerskundige eisen¹:

- 1 *samenhang* – een aaneengesloten verbindende route die logisch aansluit op herkomst en bestemming
- 2 *directheid* – kortst mogelijke route tussen herkomst en bestemming
- 3 *aantrekkelijkheid* – vormgeving, inrichting, verlichting, beschutting, bewegwijzering, korte wachttijden op kruispunten
- 4 *verkeersveiligheid* – vrij liggende fietspaden; goede verharding en verlichting en het opheffen van gevaarlijke kruispunten
- 5 *comfort* – een vlotte en comfortabele doorstroming; naast een vlak en stroef wegdek en minimale hellingen

In deze verkeerskundige eisen zijn aspecten van minder fysieke aard en de integratie van fietsinfrastructuur onderbelicht. In reactie hierop en vooruitlopend op de realisatie van fietssnelwegen op grote schaal heeft Artgineering in samenwerking met Goudappel Coffeng de potenties van een snelle fietsinfrastructuur breed en integraal onderzocht.

Lessen uit het verleden

De fietssnelweg kent geen lange ontwerptraditie. Wel zijn er parallellen met ontwerpen van andere, eerder geïntroduceerde infrastructuur en dan met name met de autosnelweg. De eerste autosnelwegen in de jaren 30 speelden in op nieuwe maatschappelijke ontwikkelingen en werden gestimuleerd door technische innovatie. De Avus in Berlijn, de Henry Hudson Parkway in New York en de eerste Italiaanse autostrada's waren zoals de fietssnelwegen vandaag experimentele, op zichzelf staande infrastructuur. Om de (nog verborgen) mogelijkheden van de nieuwe ontwerp-opgave fietssnelweg te ontdekken, zijn een aantal case studies verricht naar de kwaliteiten van algemeen erkende *best practice* (auto-) infrastructuur. Er zijn voorbeelden gekozen die op verkeerskundige, maar vooral ook op ruimtelijke, programmatische en sociaal-economische aspecten waardering hebben gekregen. Voorbeelden zoals de Boulevard van Haussmann in Parijs, de Henri Hudson Parkway van Moses in New York, de Reichsautobahnen van Todt en Seifert in Duitsland en de Cinturón in Barcelona.

Analyse van deze voorbeelden levert in aanvulling op de vijf verkeerskundige eisen drie potenties op als kwaliteits- en ontwerp-criteria voor snelle (fiets)infrastructuur:

- 1 *beleving* – ervaring reis en omgeving; perceptie en esthetiek van de (fiets)infrastructuur als onderdeel van landschap en gebouwde omgeving
- 2 *ruimtelijke integratie* – fysieke inpassing (fiets)infrastructuur in de context; synergie met omgeving
- 3 *sociale en economische waarde* – maatschappelijke potenties, zoals betrokkenheid bewoners en gebruikers; vormen van beheer en communicatie

Voor de verdere definities van deze potenties wordt verwezen naar publicaties op het gebied van stedenbouw en infrastructuur, zoals *The View from the Road* van Kevin Lynch (beleving), *The Landscape of Contemporary Infrastructure* van Marcel Smets en Kelly Shannon (ruimtelijke integratie), *Learning from Las Vegas* van Robert Venturi en Denise Scott Brown en *The Death and Life of Great American Cities* van Jane Jacobs (sociale en economische waarde).

Ontwerp- en onderzoeksvragen

Wat valt er te leren van historische vergelijkingen en theoretische ontwikkelingen op het gebied van infrastructuur? Overeenkomsten tussen de autosnelweg en de fietssnelweg helpen ontwerp- en onderzoeksvragen te formuleren. Vragen over de relatie van de infrastructuur met het landschap: volgt de route het snelste traject of reageert het ontwerp van het tracé op de landschappelijke kwaliteiten? Of vragen over het conflict tussen stedelijke ontwikkeling en doorstroming: hoeveel interactie wordt toegestaan tussen de weg en aanliggende voorzieningen? Thema's als het positioneren van de snelle fietsroutes als een nieuwe 'superstructuur': het scheiden of ontvlechten van een nieuw type weg ten opzichte van de reeds bestaande wegen; het verbinden van- en met binnenstedelijke centra; de eenzijdige focus op verbeteren van bereikbaarheid en verkeersveiligheid zijn eerder aan de orde geweest bij het ontwerp van het autosnelwegennet. Een onderliggende vraagstelling was: wat kunnen we leren als we de fietssnelwegen van nu vergelijken met autosnelwegen vanaf de jaren 50.

¹ uit *Ontwerpwijzer fietsverkeer*, CROW kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte

Ontwerpend onderzoek

Inspiratiebron voor snelle fietsinfrastructuur

Infrastructuren uit het verleden zijn onderzocht als referentiekader voor nieuwe ontwerpprincipes van fietsnelwegen. Ook kennis van de huidige status van fietsinfrastructuur en bekendheid met innovaties is van belang. Daarnaast zijn de verkeerskundige aspecten en de aanvullende potenties belangrijke elementen. Deze 'onderdelen' van snelle fietsinfrastructuur vormen de basis van het onderzoek *Van A naar F*.

Definitie en naamgeving

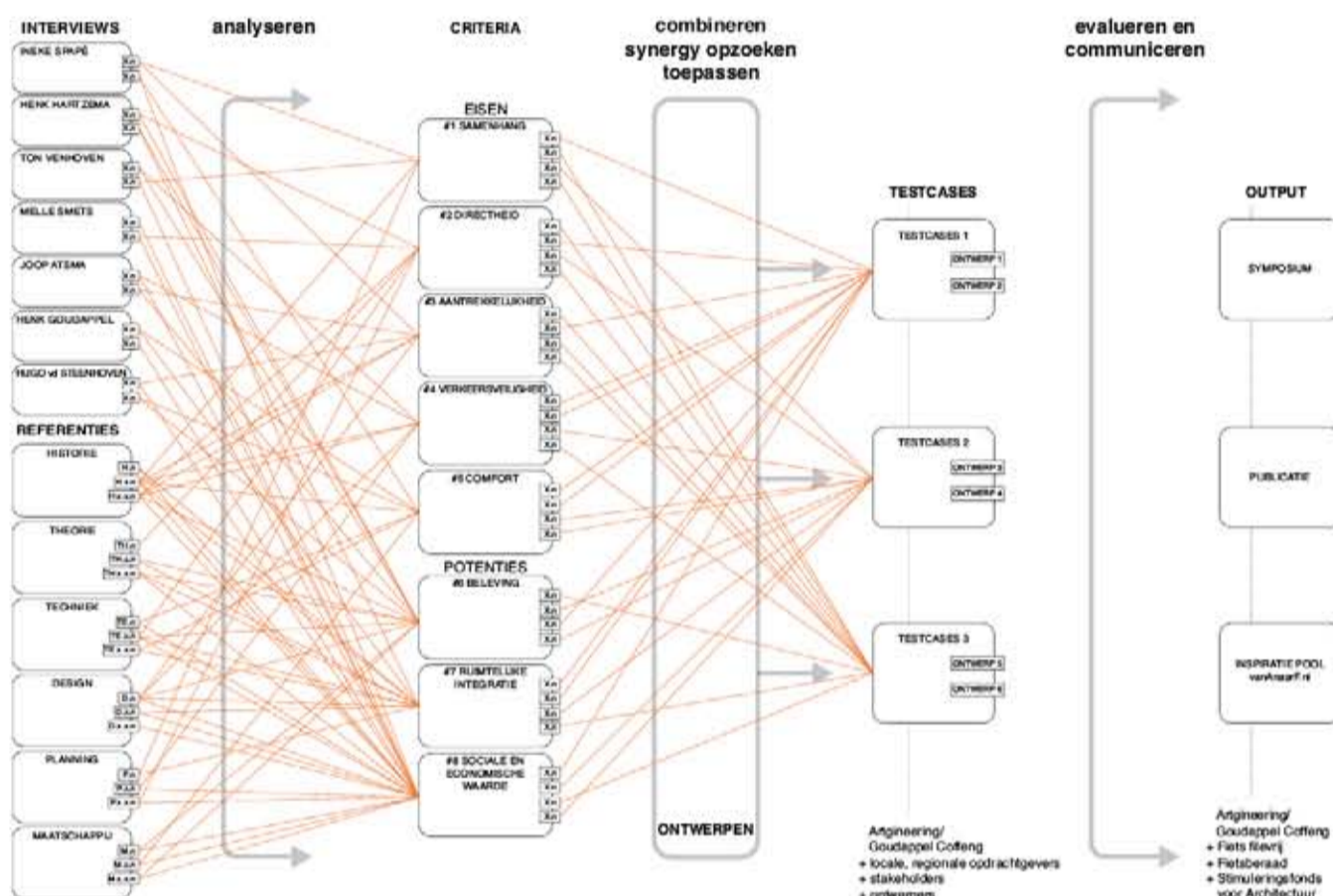
Voor het onderwerp van dit onderzoek, nieuwe snelle fietsinfrastructuur, is tot op heden nog geen eenduidige definitie geformuleerd. Verschillende instanties en belangenorganisaties zoals het ministerie voor Infrastructuur en Milieu, de Fietsersbond en de ANWB hebben ieder naar eigen inzicht een aanzet tot een definitie verwoord. Terugkerende punten bij de verschillende definities zijn:

- voldoende breedte van de fietsroute (vaak gedefinieerd als minimaal vier meter breed)
- de lengte en continuïteit van de fietsroute (zonder definitie van een minimale lengte)
- de directheid van de fietsroute (gedefinieerd als de meest snelle verbinding)
- de voorrangpositie van de fietsroute ten opzichte van andere wegen (ongelijkvloerse kruisingen en/of geen verkeerslichten)
- de scheiding van ander verkeer (autovrij of tenminste autoluw maken van de route)
- de herkenbaarheid en comfort van de fietsroute (door het gebruik van rood asfalt)

Niet alleen de definitie, ook de naamgeving van de snelle fietsinfrastructuur is nog sterk uiteenlopend. Er is sprake van een grote variëteit aan namen voor de afzonderlijke routes, zoals het Rijn-Waalpad tussen Arnhem en Nijmegen, de Velostrada tussen Den Haag en Leiden of de F35 in de regio Twente. Naast de wildgroei aan individuele namen ontbreekt ook een overkoepelende terminologie voor snelle fietsinfrastructuur. Momenteel worden er twee termen gebruikt: de *fietsnelweg* en de *snelfietsroute*. De term *fietsnelweg* refereert aan de autosnelweg; een separaat infrastructureel netwerk met enkel ongelijkvloerse kruisingen. De term *snelfietsroute* is in het leven geroepen als een op korte termijn realistische variant van de fietsnelweg. De (van de autosnelweg afgeleide) ontwerp-eisen van de fietsnelweg blijken in de praktijk namelijk lastig haalbaar. De snelfietsroute daarentegen, verwijst meer naar een intentie die met de route bereikt wil worden en refereert daarmee minder aan een ideaalbeeld van een nieuwe superstructuur. Het verschil in de definitie tussen de termen zit vooral in het te realiseren ambitieniveau. Het voorliggende onderzoek gaat over snelle fietsinfrastructuur, zowel over de (op korte termijn realistische) snelfietsroute als over de (op langere termijn geambieerde) fietsnelweg en alle mogelijke typen snelle fietsroutes die zich daar tussenin bevinden.

Expertinterviews

Een ontwerpend onderzoek naar een nieuwe, uit een andere discipline afkomstige ontwerp-opgave vraagt om grondige en brede verkenning van de stand van zaken wat betreft de beschikbare kennis over het onderwerp: in dit geval fietsinfrastructuur in het bijzonder en weginfrastructuur in het algemeen. Als basis voor het onderzoek *Van A naar F* is daarom een reeks gesprekken gevoerd met (fiets-)infrastructurexperts. Zeven deskundigen zijn ondervraagd aan de hand van een vragenlijst over hun kijk op infrastructuur, de fietsnelweg en ontwikkelingen rondom het vervoermiddel fiets. Met de keuze voor de verschillende experts is getracht de belangrijkste aspecten van het onderwerp te ondervangen. De deskundigen en hun respectievelijke disciplines zijn: Henk Hartzema, architect en stedenbouwkundige en gespecialiseerd in de culturele waarde van infrastructuur; Ineke Spapé, verkeers- en stedenbouwkundig ingenieur en nauw betrokken bij het platform Fiets filevrij; Ton Venhoeven, architect en Rijksadviseur voor de Infrastructuur; Melle Smets, conceptueel kunstenaar en onder meer oprichter van het Snelwegmuseum; Henk Goudappel, oprichter Goudappel Coffeng BV en emeritus hoogleraar Urbanistiek aan de TU Eindhoven; Joop Atsma, staatssecretaris infrastructuur en milieu voor het CDA en fietsliefhebber; en Hugo van der Steenhoven, directeur van de Fietsersbond.



Structuur (ontwerpend) onderzoek

seur voor de Infrastructuur; Melle Smets, conceptueel kunstenaar en onder meer oprichter van het Snelwegmuseum; Henk Goudappel, oprichter Goudappel Coffeng BV en emeritus hoogleraar Urbanistiek aan de TU Eindhoven; Joop Atsma, staatssecretaris infrastructuur en milieu voor het CDA en fietsliefhebber; en Hugo van der Steenhoven, directeur van de Fietsersbond.

Gestructureerd referentiekader

Het uitgangspunt van de studie *Van A naar F* is de snelle fietsinfrastructuur in de volle breedte en integraal te onderzoeken. Naast verkeerskundige eisen zijn aan de hand van parallellen uit het verleden en door middel van vergelijkingen met andere infrastructuren, de ruimtelijke en maatschappelijke potenties van dit nieuwe type weg verkent. Vanuit breed (literatuur)onderzoek en interviews met experts is een scala aan relevante referenties en voorbeeldprojecten geselecteerd. Deze zijn voorzien van trefwoorden zoals historie, theorie, techniek, design, planning en maatschappij. Naast codering naar onderwerp is het transportmiddel – fiets, auto, openbaar vervoer of voetganger – als parameter toegevoegd. Dit brengt gerelateerde voorbeelden dicht bij elkaar en in verband met een bepaalde vraagstelling. Het gaat niet zo zeer om een eenduidige categorisering van referenties, maar om het toegankelijk maken van het gecreëerde referentiekader voor snelle fietsinfrastructuur.

De gelabelde referenties zijn één voor één onderzocht op hun specifieke kwaliteiten en relevantie ten opzichte van de thematiek. Ze zijn geanalyseerd op basis van de acht criteria, de vijf (verkeerskundige) eisen voor fietsinfrastructuur volgens CROW: *samenhang, directheid, aantrekkelijkheid, verkeersveiligheid* en *comfort*; aangevuld met drie potenties: *beleving, ruimtelijke integratie* en *sociale en economische waarde*.

Toepassing in de praktijk

De relevantie en de werkbaarheid van het referentiekader is getoetst aan de hand van drie actuele opgaven in de regio Arnhem Nijmegen, Noord-Brabant en in de regio Twente. Samen met de projectteams van de drie snelfietsroutes zijn zes vraagstellingen geformuleerd, uitgaande van de concrete ontwerp-opgaven op

verschillende schaalniveaus en fases van het project. De referenties zijn geordend in een matrix van klein naar groot en van fysiek naar virtueel. Werkend vanuit dit geordende kader zijn voor de zes concrete vraagstellingen relevante en inspirerende referenties geselecteerd. In een aantal ontwerp-sessies zijn naar aanleiding van de geselecteerde referenties door het onderzoeksteam exemplarische ontwerp-oplossingen ontwikkeld en besproken met de projectteams. Evaluatie van praktijkvoorbeelden en ontwerp-oplossingen, onder andere tijdens het symposium *Van A naar F* op 1 maart 2011, onderstreept de meerwaarde van een brede en integrale benadering.

“Niet snelheid, maar comfort is belangrijk! Er mogen geen ‘breuken in de gebruiksniveaus’ bestaan, zoals dat wel bij de autosnelweg het geval is wanneer er een afslag wordt genomen.”

Henk Goudappel, oprichter verkeersadviesbureau Goudappel Coffeng

Drie praktijk-voorbeelden

Traject Arnhem–Nijmegen



- Snelle fietsroute
- Landelijke fietsroute
- Spoorwegen
- Snelwegen
- Onderliggende wegen
- Waterwegen
- Treinstation

Hoe kan de inpassing van een fietssnelweg in een landschapspark tot stand komen en hoe kunnen eventuele conflicten tussen infrastructuur en park worden opgelost?

De ontstaansgeschiedenis van het RijnWaalpad vindt zijn oorsprong in 2007, toen de Fietsersbond een lobby startte voor de verbetering van de fietsverbinding tussen Arnhem en Nijmegen. Het resultaat is een 15,8 kilometer lange route die in Arnhem start vanaf de John Frostbrug en de Nelson Mandelabrug over de Nederrijn, en in Nijmegen vertrekt vanaf de Waalbrug en de Snelbinder bij de spoorbrug over de Waal. De snelfietsroute maakt deels gebruik van bestaande wegen en fietspaden en deels van nieuwe fietsinfrastructuur. De kosten van de route bedragen zeventien miljoen euro. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu en de provincie Gelderland investeren vijf miljoen euro, de Stadsregio Arnhem Nijmegen betaalt drie miljoen euro en de vier gemeenten – Lingewaard, Overbetuwe, Arnhem en Nijmegen – betalen gezamenlijk het resterende bedrag. In 2010 zijn de eerste delen van de route gerealiseerd. Het streven is om het gehele RijnWaalpad in 2012 te openen.

Inpassing parklandschap

De route voert voor een groot gedeelte door Park Lingezegen, een nieuw landschapspark in ontwikkeling tussen Arnhem-Zuid, Elst, Bommel en Nijmegen-Noord. Het park is bedoeld voor de 160.000 huidige en toekomstige bewoners van het gebied en is 1.500 hectare groot. Het landschapspark biedt ruimte aan mens, water, natuur en landbouw. Bij de planvorming rondom het

“De veilige cocon die de auto biedt aan de automobilist, is de omgeving voor de fietser. De inpassing van de route in de omgeving is dus heel belangrijk.”

Ineke Spapé, Verkeers- en stedenbouwkundig ingenieur bij SOAB

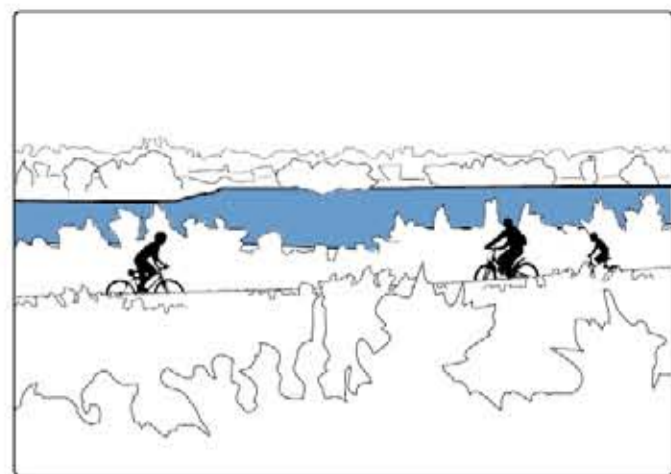
RijnWaalpad is afstemming gezocht met de projectorganisatie Park Lingezegen over het combineren van de snelfietsroute en het landschapspark. Hierbij bleek de inpassing van de fietsroute in het agrarisch historische landschap op visuele en praktische bezwaren te stuiten.

Ontwerpoplossingen

In eerste instantie zijn referenties met specifieke deelaspecten binnen de criteria *samenhang*, *directheid*, *ruimtelijke integratie* en *beleving* geselecteerd. Relevant zijn de referenties met fysieke toepassingsmogelijkheden op zeer kleine en zeer grote schaal. De referentie van het ha-ha principe heeft geleid tot de eerste ontwerpoplossing. Ha-ha is een term uit de 18^e eeuwse Engelse tuinarchitectuur, die verwijst naar een greppel die aan de ene kant ‘onzichtbaar’ is zodat het uitzicht op de omgeving niet wordt aangetast, terwijl de fysieke barrière blijft bestaan. Door het toepassen van het ha-ha principe blijft de infrastructuur buiten het zicht van de andere gebruikers. Eventueel kan dynamische LED-verlichting worden weggewerkt in de opstaande rand van het profiel. De fietsroute door het park is zo een aantrekkelijk landschappelijk element. De *directheid*, *samenhang* en *beleving* wordt hiermee verbeterd.

Een andere ontwerpoplossing voor het integreren van de snelfietsroute in het landschap is gebaseerd op de principes van de parkway van Robert Moses uit de jaren 30 van de vorige eeuw. De vormgeving van de Merritt Parkway is volledig gericht op de beleving van het gelijktijdig vormgegeven park. Er waren geen verkeersborden, commerciële activiteiten en opvallende tankstations langs de weg. Alle in het park aanwezige elementen zoals straatverlichting en lage hekken van ruw hout werden ontworpen vanuit het idee aan te sluiten op de natuurlijke context. De verkeersstrook werd in twee richtingen gescheiden, waarmee de gebruiker de omgeving optimaal kon ervaren. De toepassing van dit principe op de inpassing van een fietssnelweg in Park Lingezegen werkt positief voor de *beleving* van de gebruiker. Bovendien wordt de overheersende aanwezigheid van de weg verdeeld over het landschap. Dat reduceert de invloed van de infrastructuur op het landschap en bevordert de integratie met de omgeving.

Ook de gebruikers van de infrastructuur kunnen voor conflicterende situaties in het landschapspark zorgen. Er zal behoefte ontstaan om vanuit de snelfietsroute het landschap intensiever te gebruiken. Om de landbouw- en natuurfunctie van het gebied te ontzien, zijn specifieke punten van uitwisseling tussen park en fietsroute belangrijk. Deze punten verhogen de *aantrekkelijkheid* van de route door een landschappelijke ervaring en verbeteren het *comfort* door het inspelen op basisbehoeftes van de fietser – zoals even uitrusten, iets drinken, band oppompen of de e-bike opladen. De fietsrustplek refereert aan de ‘Raststätte’ langs de eerste autosnelwegen.



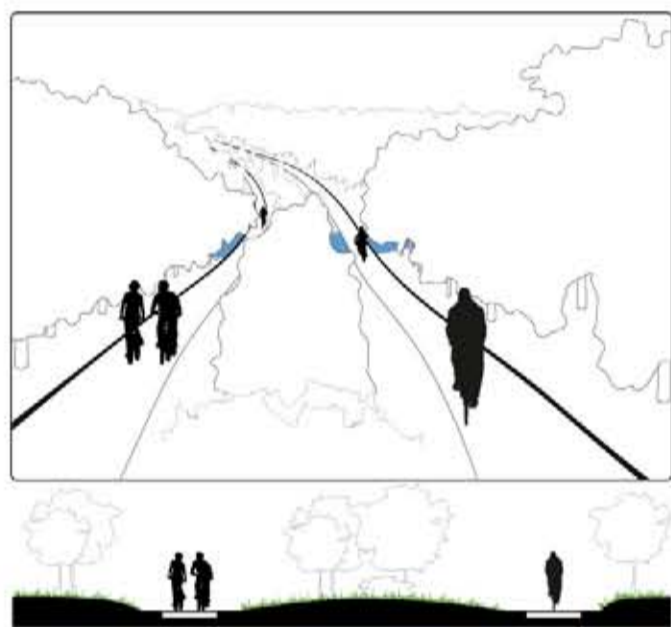
De onzichtbare fietssnelweg



Het ha-ha principe (H.V.069)*



Evergreen (TE.F.038)



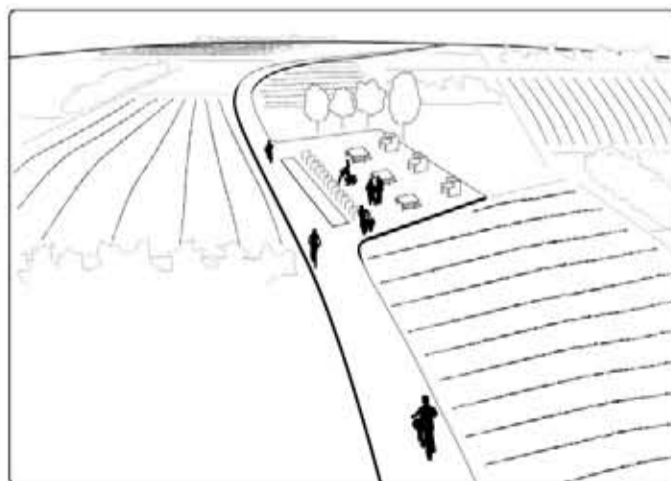
De fietssnelweg met gescheiden rijrichting



De Merritt Parkway (H.P.A.095)



Weg over de Holterberg (P.A.155)



De fietsrustplek



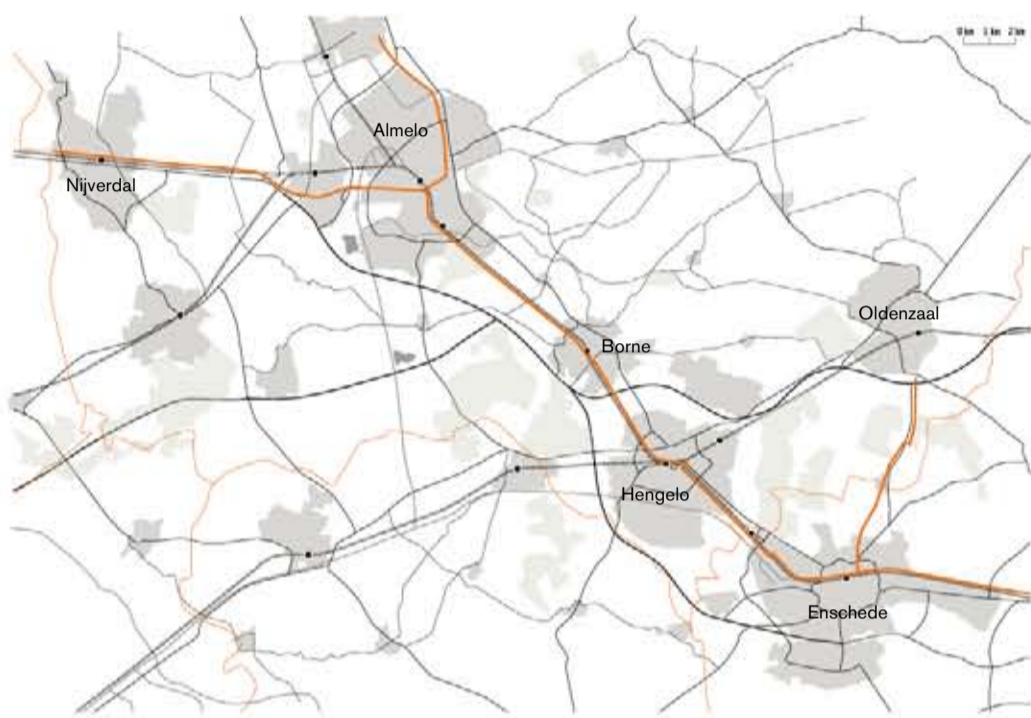
Raststätte (D.A.125)



Barbecueplek (D.V.008)

* De code verwijst naar de website www.vanAnaarF.nl

Traject Nijverdal-Enschede



- Snelle fietsroute
- Landelijke fietsroute
- Spoorwegen
- Snelwegen
- Onderliggende wegen
- Waterwegen
- Treinstation

Hoe verhoudt het wegprofiel van een fietsnelweg zich tot de diversiteit van vervoermiddelen en snelheden?

In de regio Twente liggen drie steden dicht bij elkaar: Almelo, Hengelo en Enschede. Ooit ging 75% van het personeel per fiets naar de fabriek. Inmiddels is het aandeel fietsers sterk afgenomen. Toch is Enschede een van de steden in Nederland waar nog veel wordt gefietst. De snelfietsroute F35 speelt in op deze Twentse fietscultuur en de toenemende verkeersproblemen. De route heeft een lengte van zestig kilometer, bestaande uit verschillende tracés tussen steden en dorpen op een afstand korter dan vijftien kilometer. De route volgt historische invalswegen of spoorlijnen en is radiaal georiënteerd naar stads- en dorpscentra met werkgelegenheid, scholen, voorzieningen en detailhandel.

Verskil in snelheid en manieren van vervoer

De fietsnelweg F35 impliceert een zeer snelle verbinding tussen herkomst en bestemming. Het kenmerk snelheid wordt uitgedrukt in de inrichting van de infrastructuur en door de vervoermiddelen die worden gebruikt. Op een snelfietsroute is de bekende stadfiets te vinden. Maar juist de racefiets, de ligfiets, de mountainbike en de elektrische fiets maken het mogelijk het vermogen van de infrastructuur ten volle te benutten. Ook andere manieren van vervoer zijn vertegenwoordigd, zoals de brommobiel, skaters, de segway, de e-scooter en het waveboard. Hoe moeten we omgaan met deze verschillende soorten gebruikers. Kan het verschil in snelheid de veiligheid op de route in gevaar brengen en op welke manier worden de mogelijkheden en de kansen van de infrastructuur met de gebruiker gecommuniceerd?

Ontwerp oplossingen

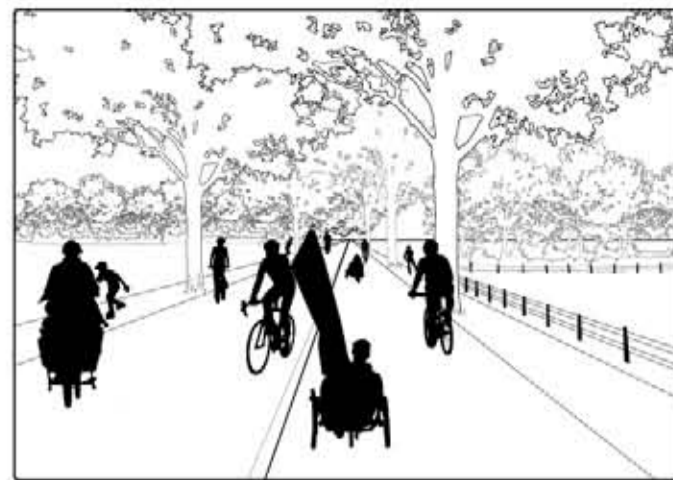
Eerst is gekeken naar referenties met specifieke deelaspecten binnen de relevante criteria *verkeersveiligheid*, *comfort*, *beleving* en *sociale en economische waarde*. Vervolgens is geselecteerd op de kleine- en middenschaal. Referenties uit de kleine schaal leiden tot concrete ontwerp oplossingen die een fysieke ingreep in het profiel voorstellen. De referenties in de middenschaal zijn juist gerelateerd aan virtuele oplossingen, die de intentie en het gebruik van de infrastructuur kenbaar maken. Een voorbeeld is het Vondelpark in Amsterdam, waar een brede rijbaan verschillende gebruiksvormen combineert. Gezinnen, kinderen, mensen met wandelwagens en/of honden maken gebruik van het wegdek naast hardlopers, skeelers en jongeren met een BMX freestyle crossfiets. De sociale weg van John Körmeling gaat een stap verder en reguleert het verkeer, niet naar vervoermiddel – fiets of auto – maar naar de diverse snelheden. Het belang van deze

“Ik denk dat we aan de vooravond staan van een tijdperk waarin de grenzen tussen verschillende categorieën van transportmiddelen vervagen zoals bij de Segway en de elektrische fiets.”

Ton Venhoeven Rijksadviseur voor de Infrastructuur en architect/
directeur VenhoevenCS

referentie ligt in de *sociale en economische waarde*. Door het samenvoegen van diverse verkeersstromen met verschillende snelheden in één infrastructuur organiseert het (sociale) gebruik zichzelf.

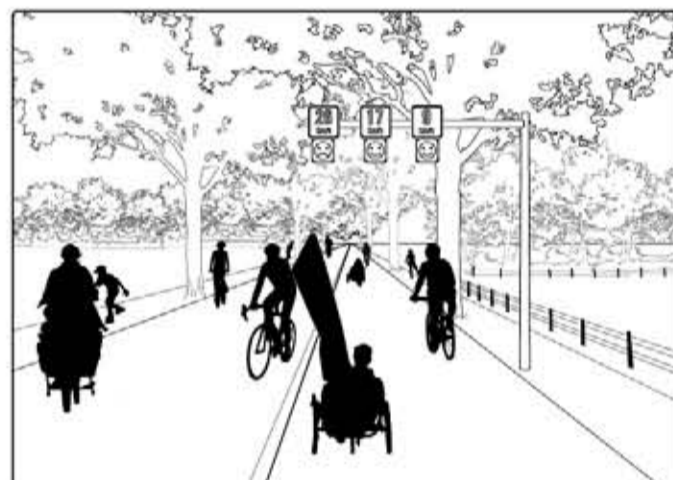
Combinatie met de meer fysieke en kleinschalige referenties, zoals het snelheidsinformatiedisplay of het extreme vervoermiddel de whike, levert een richting voor de vraagstelling. Het vrij toelaten van diverse schone vervoermiddelen op een *vrijbaan* stimuleert het gebruik van de infrastructuur en creëert nieuwe gebruiksmogelijkheden op en langs de weg. Het brede profiel is georganiseerd naar snelheid; hier weergegeven in de landelijke context en binnen de bebouwde kom. Het midden biedt ruimte aan snelheden rond de veertig kilometer per uur, terwijl de bufferzone is bestemd voor het langzame verkeer als de stadfiets of bakfiets. Het profiel en de eenduidige wegmakering zorgen voor een royaal gevoel: vergelijkbaar met de principes van de autosnelweg uit de jaren 50 waarbij de ervaring van de reis en de natuur centraal stonden. Het snelheidsinformatiedisplay geeft op een speelse manier feedback op de snelheid en positie van de fietser en wordt als het ware een attractie.



De vrijbaan in een landschappelijke omgeving



De vrijbaan in een stedelijke omgeving



De vrijbaan met minimum snelheid



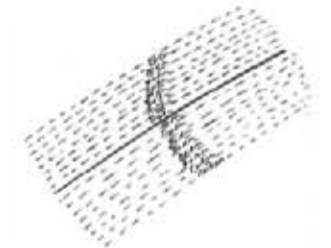
De Whike (TE.F156)*



Vondelpark (H.153)



Snelheidsdisplay (TE.A.136)



De Sociale Weg (TH.A.137)



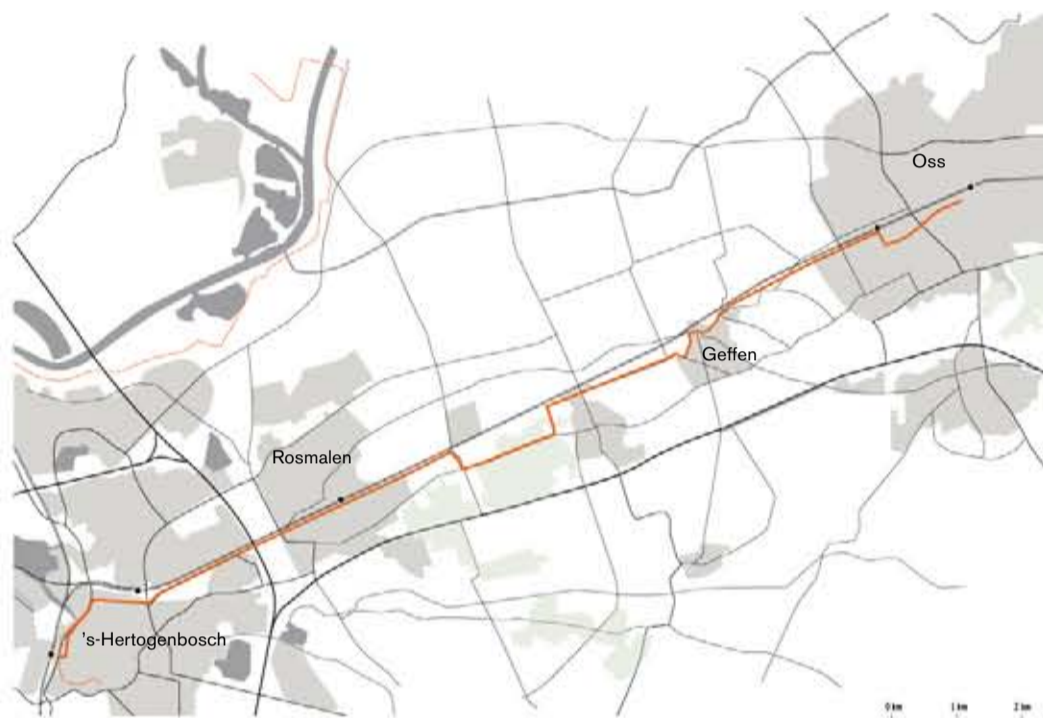
Shared Space (TH.132)



De California Cycleway (H.D.F.023)

* De code verwijst naar de website www.vanAnaarF.nl

Traject Oss-'s-Hertogenbosch



- Snelle fietsroute
- Landelijke fietsroute
- Spoorwegen
- Snelwegen
- Onderliggende wegen
- Waterwegen
- Treinstation

Hoe kan een snelfietsroute in een historische dorpskern worden ingepast, ofwel hoe kan snelheid en onafhankelijke structuur samengaan met de traagheid en compactheid van een dorp?

Een nieuwe fietscultuur

Het autogebruik in Noord-Brabant is oorspronkelijk hoger dan in de rest van Nederland. Mede daarom heeft de gemeente 's-Hertogenbosch sinds enkele jaren ingezet op het stimuleren van fietsverkeer en het openbaar vervoer. In 2009 resulteerde dit in de aanleg van een snelfietsroute tussen de steden 's-Hertogenbosch en Oss. In het tracé-onderzoek voor de F59 zijn drie alternatieve routes bekeken. Allereerst de route over de parallelweg langs de rijksweg A59, die er grotendeels al ligt. De tweede route loopt via de dorpen Geffen, Nuland en Rosmalen en de laatste route gaat langs het spoor. Uiteindelijk is gekozen voor een combinatie van de dorpenroute en de route langs de noordelijke spoorlijn. Dit heeft te maken met de bediening van de tussenliggende kernen, de beleving – de route voert door rustige gebieden en kleinschalige dorpskernen – en de aansluiting op nieuwbouwgebieden zoals Oss-West aan weerszijden van het spoor. De snelfietsroute is bedoeld voor het woon-werkverkeer tussen de twee steden, schoolverkeer en bewoners van de dorpskernen. Het volledige tracé valt onder de regie van de provincie. Naast projectondersteuning vanuit het Rijk en de Fietsersbond (middels de organisatie Fiets filevrij) en de gemeenten Oss, 's-Hertogenbosch en Maasdonk, zorgt ook de provincie voor een bijdrage in de kosten.

Inpassing in de historische dorpskern

Anders dan bij een recreatieve fietsroute is de bedoeling van een, voor woon-werkverkeer bestemde, snelfietsroute om stads- en dorpskernen met elkaar te verbinden. Een gevolg hiervan is dat grootschalige wegprofielen in de stad- en dorpsstructuur moeten worden opgenomen. Dit stuit op diverse problemen: binnen de bebouwde kom is het vaak lastig de voorrangspositie van de fiets of de breedte van de weg te behouden. Vaak verdwijnt de in het buitengebied herkenbare snelfietsroute in het stedelijk weefsel. Ook in de dorpskern is de aanleg van de snelle fietsinfrastructuur een complexe opgave, waarbij creatieve oplossingen de belangen van zowel het dorpsgezicht als de nieuwe infrastructuur moeten vormgeven. Geffen bijvoorbeeld, op de route van Oss naar 's-Hertogenbosch, kent een pittoreske dorpskern, waar de nieuw aan te leggen fietssnelweg doorheen voert. In het profiel van de bestaande dorpsstraat is geen ruimte voor een aparte fietsstrook. Hoe kan de nieuwe fietsinfrastructuur

veilig in het dorp worden ingepast zonder dat wordt ingeleverd op snelheid en doorstroom van de route? Welke maatregelen waarborgen het comfort van de fietsroute? En hoe kunnen de aanpassingen in het bestaande profiel visueel aansluiten op het historisch dorpsbeeld?

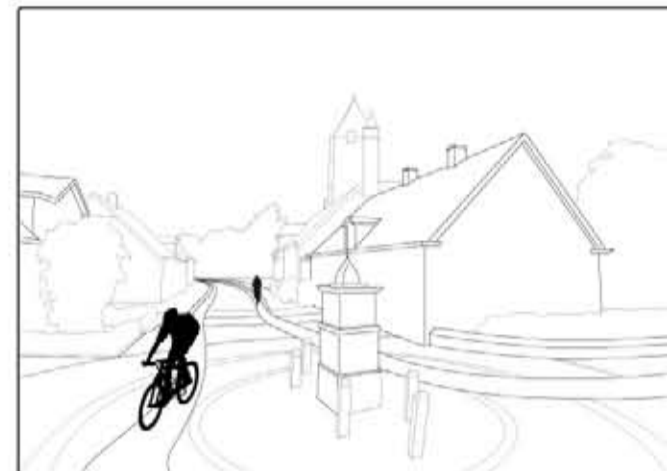
Ontwerpoplossingen

Het projecteren van een aantal uit het onderzoek afkomstige referenties leidt tot twee ontwerpoplossingen voor deze vraagstelling. Hiertoe is een selectie gemaakt van relevante criteria *samenhang, directheid, verkeersveiligheid, beleving* en *ruimtelijke integratie*. Vanwege het belang van materialisatie is vervolgens geselecteerd op kleinschalige fysieke referenties. Het materiaalgebruik in Park Spoor Noord in Antwerpen van Secchi en Viganò of de herinrichting van de binnenstad van Enschede van Buro Sant en Co bijvoorbeeld, laten de mogelijkheden en de denkrichting zien van de eerste ontwerpoplossing. Als uitgangspunt dient de materialiteit van het dorpsgezicht voor de inpassing van de snelfietsroute in de dorpskern. Zoals in het ontwerp van het Park Spoor Noord de keien afkomstig van het voormalige spoorwegterrein opnieuw zijn gebruikt, zo past het wegdek van de Kloosterstraat in het historische straatbeeld van Geffen en moet juist dit aspect worden behouden. Met de klinkers als uitgangspunt wordt de snelfietsroute bij binnenkomst van het dorpskern opgedeeld in twee betonnen rijstroken, die worden ingebed in de curve van de straat. Er wordt afgezien van het standaard rode asfalt.

Een tweede ontwerpvoorstel is gebaseerd op de integratie van infrastructuur in de bebouwde omgeving en wat een dergelijke ingreep qua beleving bewerkstelligt. De doorgang onder het Rijksmuseum in Amsterdam laat zien dat het maken van een publieke doorgang in een belangrijk gebouw, een ervaring betekent. In plaats van te kijken naar de aanwezige infrastructuur in het dorp en deze om de kerk heen te volgen, zoals in het huidige tracé wordt voorgesteld, wordt de mogelijkheid onderzocht de fietsinfrastructuur niet om de kerk, maar juist dóór de kerk heen aan te leggen. Dit verdergaande ontwerpvoorstel is een knipoog naar de soms felle weerstand tegen snelle fietsroutes zoals bekend van de aanleg van autosnelwegen.



Bestaande situatie historische dorpskern Geffen



De geminimaliseerde rijbaan



Grachtengordel Oost (D.F.059)*



Materiaalinformatie (D.094)



Prinsstraat (D.119)



Grafisch Luik Park Spoor Noord (D.F.060)



Het fietsportaal



Grand Central Station (H.061)



Publieke doorgang Rijksmuseum (H.F. 122)

* De code verwijst naar de website www.vanAnaar.nl

Inspiratie voor ontwerp

www.vanAanarF.nl

Vanuit het onderzoek en de betrokkenheid bij diverse expertmeetings van onder meer Fiets filevrij en het Fietsberaad kunnen een aantal aanbevelingen worden geformuleerd met betrekking tot de conceptie, het ontwerpen, het uitvoeren en het beheer van snelle fietsinfrastructuur.

met betrekking tot het netwerk

- De combinatie van regionale netwerken in dicht bebouwde gebieden, zoals de Randstad, leidt op termijn tot een samenhangend netwerk van snelle fietsroutes. Deze ontwikkeling geniet de voorkeur ten opzichte van meerdere losse routes. De meerwaarde is duidelijkheid, herkenbaarheid, naamgeving en communicatie van de infrastructuur. Als doel op zich heeft een soortgelijk netwerk op landelijke schaal echter geen praktisch voordeel, mede door de beperkte afstand waarmee de fietser zich voortbeweegt.
- Het (meer of minder) aaneengesloten netwerk van snelle fietsinfrastructuur combineren met recreatieve, landelijke fietspadennetwerken. Een combinatie kan ontstaan door het op elkaar aansluiten van de netwerken, maar ook door dubbel gebruik van de infrastructuur: in het weekeind voor recreatie en doordeweeks voor woon-werkverkeer. Dit vraagt om afstemming tussen de (gemeentelijke, regionale en provinciale) beheerders van de snelfietsroutes en de (landelijke) beheerders van de recreatieve fietspaden.

met betrekking tot de tracékeuze

- De aanleg van een ladderstructuur bij snelfietsroutes vergroot de gebruiksmogelijkheden van de route. Een ladderstructuur combineert bijvoorbeeld een landschapelijk aantrekkelijke dagroute met een sociaal veilige nachtroute of een snelle directe route met een route met voorzieningen. De ladderstructuur verbetert ook de robuustheid van het systeem ten opzichte van werkzaamheden en calamiteiten.
- Het relateren van fietsroutes aan landschapsparken en natuurgebieden verhoogt de aantrekkelijkheid van de route en het gebied. (Elektrische) fietsen veroorzaken geen geluid en luchtvervuiling. Hierdoor gaan snelle fietsroutes, anders dan autowegen en treintracés, een positieve relatie aan met de omgeving. De consequentie is dat brommers moeten worden geweerd.
- Het relateren van de fietsroute aan structurerende elementen in het landschap, zoals waterwegen, spoorlijnen, dijken of grondstructuren, bevordert de herkenbaarheid en aantrekkelijkheid van de route.

met betrekking tot beheer en verkeerskundige status

- Het is belangrijk één verantwoordelijke wegbeheerder (provincie) per fietssnelweg aan te wijzen in verband met afstemming, gestandaardiseerde basiskenmerken, herkenbaarheid en communicatie.
- Door vooraf te bepalen welke verzameling voertuigen gebruik maakt van de nieuwe infrastructuur worden bepaalde maatschappelijk wenselijke doelstellingen bevorderd. Lichaamsbeweging en volksgezondheid worden bijvoorbeeld gestimuleerd met persoonsaangedreven voertuigen.
- Waar mogelijk het profiel van snelle fietsroutes bewust ruim ontwerpen. Meer ruimte op de weg maakt het mogelijk fietsen en andere persoonsgedreven en/of schone voertuigen veilig met elkaar te combineren, ongeacht het verschil in snelheid.

met betrekking tot programmatische, sociale en economische meerwaarde

- Door het vroegtijdig aanleggen van snelle fietsroutes bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen bereik je een verschuiving van modaliteit ten gunste van de fiets. Belangrijk voordeel in vergelijking met het openbaar vervoer zijn de relatief lage investeringskosten.

“Het is de moeite waard om met de fietssnelweg een cultuuruiting te ontwerpen. Dan moet je de fiets en de infrastructuur wel behandelen als een cultuurgoed en niet als een verkeerskundige opgave.”

Henk Hartzema, stedenbouwkundige en directeur Studio Hartzema

- Toevoegen van programma en voorzieningen als meerwaarde voor route en omgeving. Variërend van een bandenplakplek met fietspomp tot een fietsvriendelijke supermarkt langs de route of de verkoop van landbouwproducten in de buitengebieden.
- Naadloze aansluiting op verschillende openbaar vervoerssystemen bevordert het gebruik van een route. Door het tracé parallel aan spoor of lightrail te situeren en te voorzien in aansluitingen van fietsroute tot perron, in combinatie met de mogelijkheid de fiets in de trein mee te nemen, kan synergie tussen de twee systemen ontstaan.

met betrekking tot promotie en communicatie

- Voor een succesvolle realisering van een snelle fietsroute in een woonomgeving is betrokkenheid van omwonenden cruciaal. Aandacht is nodig voor de beleving van de weg vanuit de omgeving, een goede inpassing in de context en communicatiemiddelen zodat de buurt het project steunt.
- Ontwikkelen landelijke nomenclatuur voor snelle fietsroutes. De naamgeving per route, zoals RijnWaalpad, is een manier om snelle fietsroutes onder de aandacht te brengen. Een voorstel is F-wegen.
- Indirecte promotie voor snelle fietsroutes via reclame voor e-bikes, ligfietsen en transportfietsen. Vergelijkbaar met het succes van de Amerikaanse highway door de massale reclame van de auto-industrie.

Integrale aanpak

Door bovenstaande aanbevelingen vroegtijdig mee te nemen in het ontwerp van snelle fietsroutes is het mogelijk de tot nu toe ondergeschikte ruimtelijke, programmatische en sociaal-economische kansen verder te ontwikkelen. De opgave moet integraal worden benaderd. Alleen dan is er draagvlak voor de aanleg van nieuwe fietsinfrastructuur bij politiek, bedrijfsleven en omwonenden. Draagvlak en geïnspireerde opdrachtgevers scheppen de randvoorwaarden voor het verwezenlijken van ruimtelijke kwaliteit. De rol van de ontwerper is om, binnen een team van deskundigen, overheden en betrokkenen, de vertaalslag te maken van brede en specialistische kennis naar de situatie ter plekke. Het bevorderen van de maatschappelijke wenselijkheid van fietsmobiliteit kan bijdragen aan een meer duurzame, ruimtelijk en maatschappelijk beter geïntegreerde mobiliteit. Het onderzoek is hiermee een pleidooi voor de differentiatie van wegen. Vanuit verkeerskundige discipline en modernistische traditie staan efficiëntie, veiligheid, snelheid en comfort bij het ontwerpen van infrastructuur sterk op de voorgrond. De zachte aspecten, of zoals in dit onderzoek genoemd, de potenties van de wegen zoals beleving, ruimtelijke en programmatische integratie en sociaal-economische meerwaarde worden steeds relevanter. Bij het ontwerpen van infrastructuur gaat het om meer dan

het streven naar de efficiëntste, comfortabelste en veiligste route. Vergelijkbaar met de herwaardering van de kwaliteiten van het onderliggend wegennet (zoals de Routes Nationales), is het zaak bij fietsinfrastructuur vroeg te anticiperen op de integrale benadering.

Inspiratie pool vanAanarF.nl

Het referentiekader uit het onderzoek *Van A naar F* is toegankelijk gemaakt voor beleidsmakers, ontwerpers en verkeerskundigen. Op de website vanAanarF.nl is een visuele database ingericht. Meer dan honderd referenties zijn in een matrix op een schaal van groot naar klein en van fysiek naar virtueel gepositioneerd. Binnen de matrix zijn de referenties geordend volgens de criteria voor fietsinfrastructuur (samenhang, directheid, ...) en voorzien van trefwoorden (Historie, Theorie, ...). Door te selecteren op criteria en trefwoorden kan de gebruiker een selectie van referenties uit de 'inspiratie pool' kiezen. Natuurlijk kan ook intuïtief worden gebladerd om uit onverwachte hoek inspiratie op te doen. In een later stadium wordt het mogelijk om nieuwe referenties aan het systeem toe te voegen. Met deze aanvulling ontstaat een 'open source' database die meegroeit met de naar verwachting snelle aanwas van kennis en praktijkvoorbeelden.



Samenvattend

Het onderzoek *Van A naar F* wil een kwaliteitssprong in de nieuwe ontwerpogave fietssnelwegen bevorderen. Het is een pleidooi om de verkeerskundige, ruimtelijke, sociaal-economische en culturele aspecten bij het ontwerp van fietssnelwegen te integreren. In dit onderzoek is gewerkt met (historische en theoretische) vergelijkingen, best practices en expertinterviews. De resultaten zijn toepasbaar gemaakt en getoetst aan de praktijk. Daarnaast wordt getracht een stap te maken in de verdere definitie en begripsvorming van het onderwerp. Het formuleren van drie aanvullende potenties naast de vijf verkeerskundige eisen als volwaardige criteria voor de aanleg van snelle fietsinfrastructuur moet een paradigmaverschuiving teweeg brengen bij ontwerpers, beleidsmakers en ambtenaren die in de toekomst met deze ontwerpogave aan de slag gaan. De resultaten van het onderzoek zijn toegankelijk gemaakt in een online 'inspiratie pool'. Doel is om op een laagdrempelige manier, voor een brede doelgroep, het referentiekader te verruimen zodat de fietssnelweg vanaf het begin als een volwaardige, integrale infrastructuur kan worden neergezet.

Postbus 29066
3001 GB Rotterdam

t (010) 436 16 00
f (010) 436 06 39

www.architectuurfonds.nl

Tekst en redactie
Stefan Bendiks
Aglaée Degros
Lilith van Assem

Eindredactie
Anneloes van der Leun

Vormgeving
Manifesta, Rotterdam

Drukwerk
GTV Oosterhout

Niets van deze uitgave mag zonder uitdrukkelijke toestemming van de makers worden gereproduceerd.

Niet alle rechthebbenden van de gebruikte illustraties konden worden achterhaald. Belanghebbenden worden verzocht contact op te nemen met het Stimuleringsfonds voor Architectuur.

Uitgave van het Stimuleringsfonds voor Architectuur, februari 2011

Het onderzoek *Van A naar F* is uitgevoerd door:

Artgineering
1e Middellandstraat 103
3021 BD Rotterdam
+31 (0)10 240 91 55
info@artgineering.nl
www.artgineering.nl

Onderzoeksteam Artgineering:
Stefan Bendiks
Aglaée Degros
Lilith van Assem
Massimo Peota

Goudappel Coffeng
Postbus 161
7400 AD Deventer
+31 (0)57 066 62 22
goudappel@goudappel.nl
www.goudappel.nl

Onderzoeksteam Goudappel Coffeng:
Richard ter Avest
Ron Bos
Viviane de Groot

Met dank aan:
Joop Atsma, Henk Goudappel, Henk Hartzema, Melle Smets, Ineke Spapé, Hugo van der Steenhoven en Ton Venhoeven (experts interviews)

Sjors van Duren
(Stadsregio Arnhem Nijmegen)
Henk Driessen
(Stadsregio Arnhem Nijmegen)
Martin Hagreis (Gemeente Oss)
Nathan Hooghof
(Provincie 's-Hertogenbosch)
Hans Schipper (Gemeente Oss)
Leo Boogerd (gemeente Almelo)
Laurens van der Velde
(Regio Twente)
Karsten ten Heggeler
(Regio Twente)

Laurens Boodt, Frank van Wijingaarden, Hilde Clemens (Artgineering)

Rudin Swagerman (www.vanAnaarF.nl)

Partners vanuit de praktijk
Regio Twente, Stadsregio Arnhem Nijmegen, Provincie Noord-Brabant, gemeente Oss, gemeente 's-Hertogenbosch, gemeente Maasdonk

Financiële ondersteuning
Stimuleringsfonds voor Architectuur

Beeld op voorpagina
Het ontwerp van het profiel van deze snelfietsroute refereert aan het ha-ha principe uit de Engelse tuinarchitectuur en biedt een eenvoudige oplossing voor de vaak terugkomende vraagstelling: de inpassing van snelfietsroutes in een parklandschap of natuurgebied.

Geef u nu op voor een gratis abonnement op Lay-out, krant voor ontwerp onderzoek. Mail uw naam en adresgegevens naar sfa@architectuurfonds.nl. Alle nummers zijn te downloaden via www.architectuurfonds.nl



Het project 'Fiets filevrij' startte in 2006 onder de vlag van File-Proof: een project van het ministerie van Verkeer en Waterstaat voor aanpak van de files op korte termijn. Het is een samenwerkingsverband van de Fietsersbond en regionale overheden om automobilisten op korte afstand (tot 15 km) de fiets te laten pakken naar hun werk. Het project onderscheidt zich door grensoverschrijdende samenwerking op de routes, proactief procesmanagement en een stevige inzet op communicatiegebied.

Routes

Uit onderzoek blijkt dat snelle en comfortabele fietsroutes de automobilist verleiden tot het overstappen op de fiets. Fiets filevrij begon met vijf kansrijke, comfortabele, snelle routes langs fileknooppunten (Apeldoorn – Deventer, Zoetermeer – Den Haag, Delft – Rotterdam, Zaandam – Amsterdam, Breukelen – Utrecht). Nieuwe fietspaden werden aangelegd en bestaande fietspaden verbeterd. Ook werden er maatregelen genomen tegen sluisverkeer en bewegwijzering.

Vervolgtraject

De Fietsersbond onderzoekt in alle filegevoelige gebieden welke fietsroutes kansrijk zijn om in de komende jaren te realiseren, in samenwerking met lokale en regionale overheden. Eind 2010 maakte het ministerie bekend dat zestien nieuwe routes voor subsidie in aanmerking komen. De totale investeringen (decentrale overheden en het rijk) in fietsinfrastructuur komt met deze investering van het rijk op 80 miljoen.

Rij2op5

Naast infrastructurele verbeteringen wordt vanaf 31 maart 2010 in samenwerking met bedrijven, de automobilist gestimuleerd om de fiets te pakken naar het werk met de gedragsveranderingcampagne 'rij2op5'. De fiets wordt hierbij als goed alternatief naast de auto gepositioneerd. Doelgroep is de automobilist die tot 15 km van zijn werk woont.

Fiets filevrij

Fiets filevrij ondersteunt de realisatie van nieuwe routes inhoudelijk en biedt procesondersteuning aan. Daarnaast organiseert Fiets filevrij periodieke platformbijeenkomsten om vertegenwoordigers van nieuwe routes bijeen te brengen, ervaringen uit te wisselen en kennis te delen. Het symposium *Van A naar F*. Snelle fietsroutes als vitale mobiliteitsschakel in samenwerking met het Sfa is daar een voorbeeld van.
www.fietsfilevrij.nl

Het fonds subsidieert ontwerp onderzoek

Enkele voorbeelden zijn:

Groot onderhoud als culturele opgave

Het Stimuleringsfonds voor Architectuur is samen met vier woningbouwcorporaties de initiatiefnemer van de ontwerp-wedstrijd 'Nieuw elan voor buurten uit de jaren 70 en 80'. Het doel van de wedstrijd is tweeledig: groot onderhoud als opgave onder de aandacht brengen en jonge ontwerpers de kans geven om een concrete opdracht te verwerven. De corporaties Haag Wonen uit Den Haag, Mitros uit Nieuwegein, Com*Wonen uit Rotterdam en Portaal uit Leiden hebben elk een locatie in een laat-naoorlogse wijk of in de vroege stadsvernieuwing aangedragen. Per locatie zijn drie interdisciplinaire teams geselecteerd die in een periode van drie maanden een voorstel ontwikkelen. In deze periode werken zij samen met de betreffende corporatie en kunnen ze een deskundige op het gebied van duurzaamheid, ruimtelijke transformatiestrategie, financiën en participatie raadplegen. De deadline voor de voorstellen was 1 februari 2011. Daarna selecteert iedere corporatie een team als winnaar. Dit team 'wint' een vervolgopdracht. Daarnaast beoordeelt een vakjury de voorstellen op maatwerk en voorbeeldwerking. Het team dat de vakjury selecteert ontvangt een bedrag van 10.000. Op 17 maart worden alle voorstellen gepresenteerd, de opgave verder uitgediept en de winnaars bekend gemaakt. Op de website van het fonds (www.architectuurfonds.nl) staat aanvullende en actuele informatie over de ontwerp-wedstrijd en het vervolg.



Mekong Metropolis

JNSN architecten onderzoekt de waterproblematiek in deltasteden in relatie tot verstedelijking. Het onderzoek spitst zich toe op Ho Chi Minhstad, een snelgroeende stad aan de rand van de Mekong-delta in Vietnam. Ho Chi Minhstad staat wereldwijd in de top 10 van steden die het meest kwetsbaar zijn voor een stijgende zeespiegel, bodemdaling en zoetwatertekort. Onderzoek naar de waterproblematiek in deltasteden richtte zich tot op heden vooral op technische en bestuurlijke opgaven. Dit onderzoek voorziet in een nieuw perspectief door speciale aandacht voor de impact op microniveau: het aanpassingsvermogen in het dagelijks leven van de inwoners. Het project is een drieluik over de ruimtelijke ontwikkeling van de deltastad in relatie tot het watersysteem. In het eerste deel wordt de identiteit van de stad beschreven vanuit verschillende perspectieven, zoals de Shophouse stad, de Koloniale stad en de Havenstad. Het tweede deel bestaat uit een foto-essay waarin het dagelijkse leven van vijf families – uit verschillende sociaal-economische groepen en op verschillende plekken aan het water – in beeld wordt gebracht. Het derde deel vormt een ontwerp manifest over de toekomst van Ho Chi Minh waterstad en is specifiek gericht op de zuidelijke stadsuitbreiding richting de zee. Studie naar de eeuwenlange watertraditie in de Mekong-delta betekende een verrijking van kennis. Anderzijds worden Nederlandse ontwerp oplossingen in een extreem klimaatlaboratorium ingezet en getest. Op deze manier kan er sprake zijn van een wederzijdse kennisontwikkeling. In de ontwerp-opgave wordt de identiteit van Ho Chi Minhstad als havenstad verder uitgediept. Wonen, werken en recreëren gaan in de toekomst een duurzame relatie aan met elkaar. Zo kan Vietnam een doorvoerland worden voor Zuidoost-Azië, vergelijkbaar met Nederland voor West-Europa.
www.mekongmetropolis.org
www.jnsn.com

Stad.Preparaat

P-en-M doet experimenteel onderzoek naar de mogelijkheden van stadsontwikkeling zonder demografische druk. Het onderzoek richt zich op de regio Zuid-Limburg. In samenwerking met een landschapsarchitect en een eco-noom bedenkt P-en-M alternatieve scenario's voor de ontwikkeling van de regio. De uitkomsten van het onderzoek worden tijdens presentaties op verschillende locaties in de regio gepresenteerd. Het bureau nodigt daarbij gast-sprekers uit die reflecteren op de opgedane kennis. Tot nu toe zijn onder andere Jo Coenen, Huub Kloosterma, Marc Maurer en Matthias Pauwels te gast geweest. Het onderzoek begon met het analyseren van toekomstbeelden die aan de historische ontwikkelingen van de regio ten grondslag hebben gelegen. In de tweede fase wordt gepoogd alternatieve waarderingsystemen voor gebouwen en openbare ruimte inzichtelijk te maken. Daarvoor organiseert P-en-M bijvoorbeeld een veiling van lege gebouwen, openbare ruimte en netwerken. Het publiek kan aangeven wat de waarde van deze plekken is. In samenwerking met het NEIMED (demografisch onderzoeksinstituut) probeert P-en-M deze waardering ook in kaart te brengen op basis van informatie uit sociale media. In de derde fase gebruikt P-en-M de waarderings bij het opstellen van scenario's voor krimp in Zuid-Limburg. Uit deze scenario's zullen uiteindelijk meer algemene ontwerpen of middelen worden gedestilleerd die ook voor andere gebieden gelden. P-en-M verspreid via de website www.studiostad.eu de tussentijdse resultaten van het onderzoek.

