

Relatie *mobiliteit en binnenstedelijk wonen*

Workshop 5 - themamiddag Wonen



MOBYCON

Johans Diepens

Hans Zuiver

Directeur

Adviseur Parkeren

Verkeer in de Stad

Parkeernormen



Bouwen en parkeren zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden!





“Hebben we een mooie economisch vitale / creatieve ontwikkeling, doet afdeling Verkeer weer moeilijk met hun strakke parkeereis”

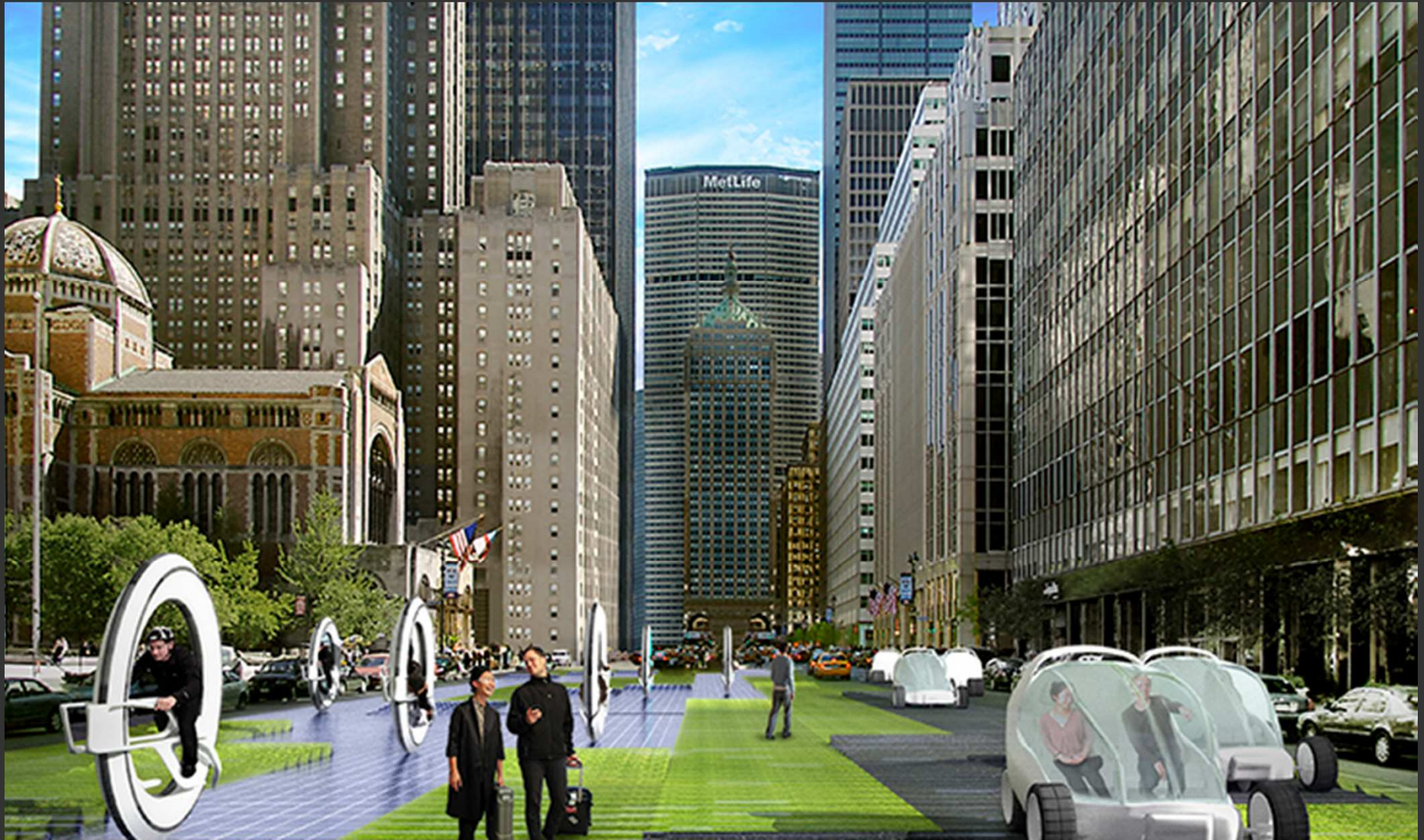




Parkeernormen een struikelblok bij ruimtelijke ontwikkelingen?



Integrale gebiedsvisie!



Parkeernormen: waarom blijven discussiëren?



- Multidisciplinair
- Gebiedsgericht
- Flexibel
- Doelgroep centraal



Voorbeeld 1: Stationsgebied CAN



Voorbeeld 2: Timmerhuis Rotterdam



Voorbeeld 3: autovrije complexen





Verkeer in de Stad

Een nieuwe ontwerpaanpak voor de stedelijke openbare ruimte

Doel project “Verkeer in de Stad”



Ontwikkeling van een generieke ontwerpmethodiek, met behulp waarvan de stedelijke openbare ruimte (waar de infrastructuur onderdeel van is) heringericht kan worden, daarbij rekening houdend met eisen en wensen t.a.v. Verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid van de stad

Twee basisprincipes bij het ontwerp



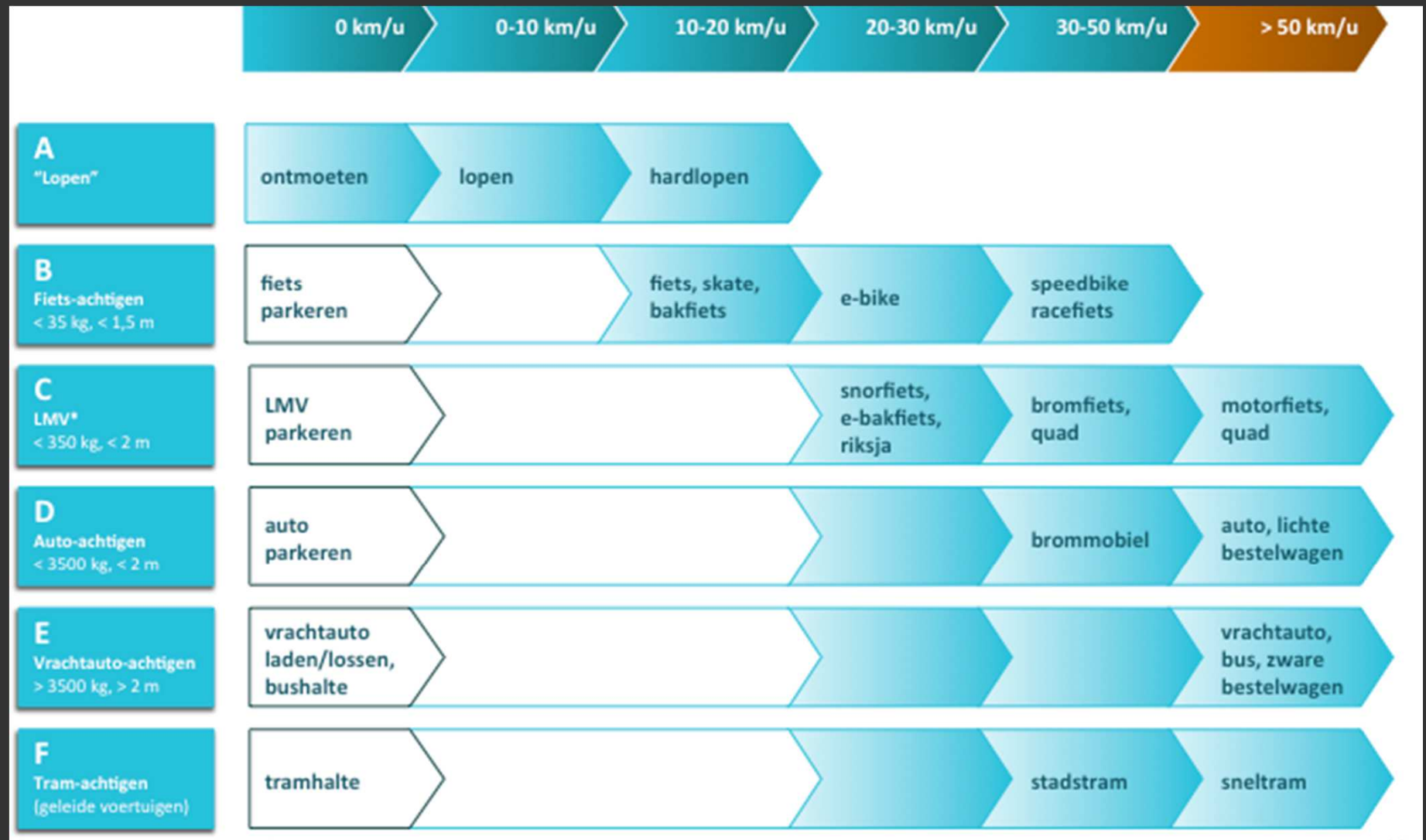
De toegelaten snelheid is een kenmerk van de infrastructuur waar een voertuig zich bevindt (en niet van het voertuig zelf)

- rustiger en veiliger verkeersbeeld
- meer duidelijkheid over wat wel en niet mag

Massa en afmetingen van het voertuig bepalen waar het wel of niet wordt toegelaten

- reguleren verschillen in massa, dus veiliger
- afmetingen bepalen ontwerpmogelijkheden in een beperkte ruimte

Voertuigfamilies: voorbeelden en snelheden



Hoofdkenmerken ontwerpaanpak



Twée ontwerpnlveaus



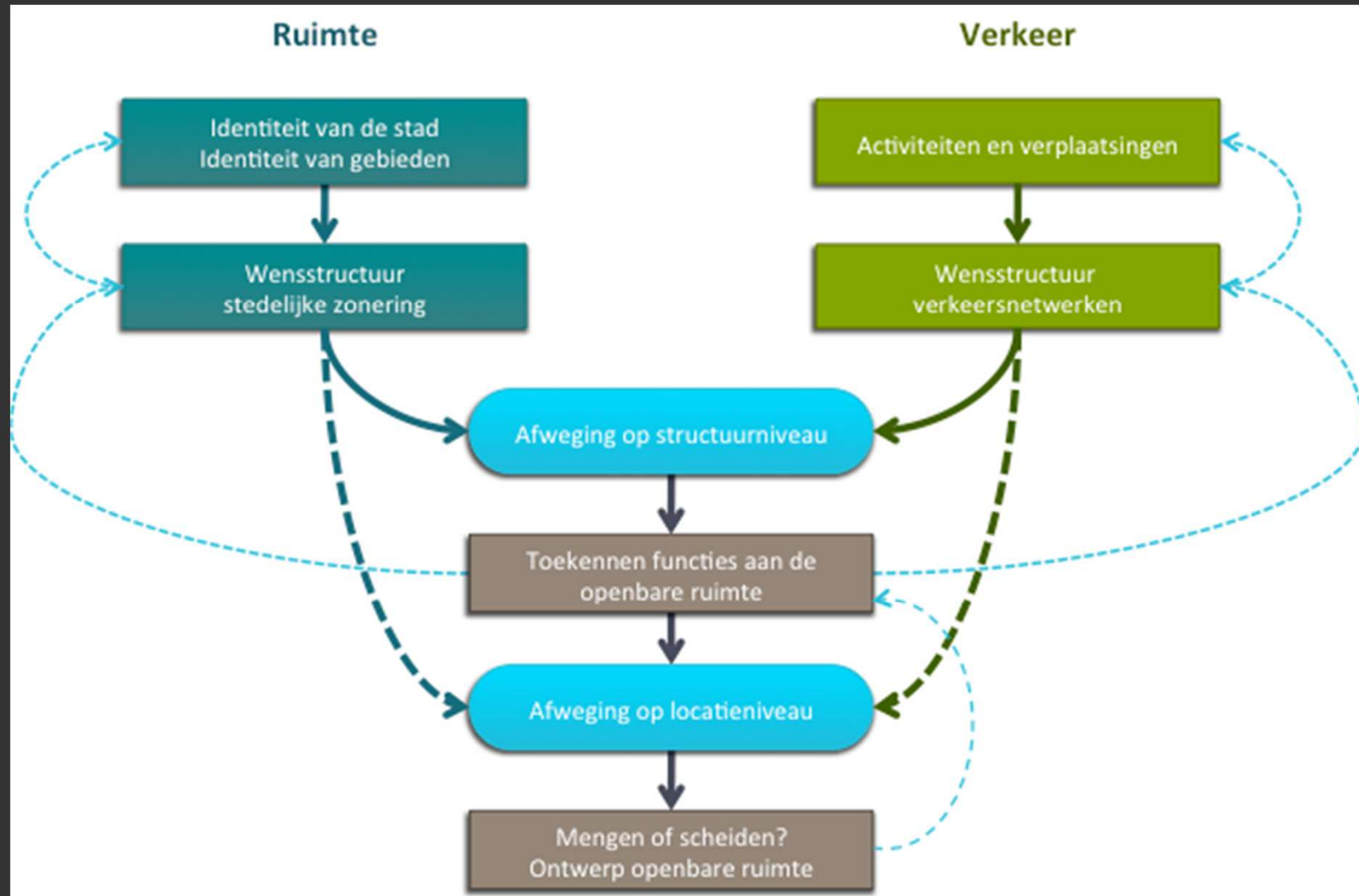
Structuurniveau

- per straat of gebied
- afweging tussen ruimte en verkeer op functioneel niveau
- toegelaten snelheden, toegelaten voertuigfamilies
- nog geen uitspraken over mengen/scheiden

Locatieniveau

- concreet ontwerp voor de openbare ruimte
- balans tussen ruimte en verkeer
- mengen of scheiden van verkeerssoorten

Ontwerpmethodiek



Wensstructuur stedelijke zonering



Op basis van

- de (gewenste) identiteit van de stad
- het karakter en gebruik van gebieden (wijken en buurten)
- het karakter en gebruik van lineaire structuren

een stedelijke zonering vaststellen

- gebiedstypologieën
- + wensbeeld snelheidsregime per gebied
(vanuit ruimtelijke kwaliteit)

Voortbouwen op bestaand beleid

- bv. ruimtelijke structuurvisie

identiteit





Resultaat: vier stedelijke verkeersmilieus



Indeling van alle infrastructuur die tot de stedelijke openbare ruimte behoort in **vier stedelijke verkeersmilieus**

Stedelijke verkeersmilieus gekarakteriseerd door

- in een straat of zone **maximaal toegelaten snelheid**
- een voor het ontwerp **maatgevende voertuigfamilie**

Omdat we het over openbare ruimte in de stad hebben, is

- de minimaal toegelaten snelheid altijd 0
- de lichtste toegelaten voertuigfamilie altijd “lopen”

Zwaardere voertuigen dan de maatgevende voertuigfamilie

- óf niet toelaten
- óf als gast toelaten (verkeersgedrag aanpassen)

Stedelijk verkeersmilieu 1



Verkeersmilieu 1
maatgevende voertuigfamilie: A (lopen)

Stedelijk verkeersmilieu 2



20

Verkeersmilieu 2
maatgevende voertuigfamilie: B (fietsachtigen)

Stedelijk verkeersmilieu 3



30

Verkeersmilieu 3

maatgevende voertuigfamilie: C (lichte motorvoertuig)

Stedelijk verkeersmilieu 4



50

Verkeersmilieu 4
maatgevende voertuigfamilie: D (auto-achtigen)

Stilstaan in de stad

