



FlaMa Zürich

Verkeer in dienst van de stedenbouw

In 2009 werd de westelijke ringsnelweg van Zürich ingewijd. Verkeer dat tot dan gedwongen was dwars door de stad te rijden, werd zo om de stad geleid. Bij de opwaardering van de oude transitverbinding tot attractieve stadsruimte stond het verkeer in dienst van de stedenbouw en niet, zoals gebruikelijk, andersom.

De Zwitserse verkeerskunde werd in de jaren 1950 geïnspireerd door ontwikkelingen in de Verenigde Staten. Het oorspronkelijke verkeersplan voor Zürich voorzag dan ook een typisch Amerikaans systeem van hooggelegen snelwegen, over rivieren en woonwijken, dwars door de stad. Het plan werd nooit gerealiseerd: het bleek technisch, financieel en politiek niet haalbaar. In reactie op een politieke blokkade werden, als provisorische noord-zuidverbinding, bestaande stadstraten tot de zogenaamde Westtangente uitgebouwd. Een systeem van twee tweebaans eenrichtingswegen, dwars door dichtbevolkte stadswijken. Tot

2009 stroomden dagelijks meer dan zestigduizend auto's, vrachtwagens en Nederlandse caravans, die niets in Zürich te zoeken hadden, stapvoets door nauwelijks twaalf meter brede woonstraten. Met de bouw van de westelijke ringsnelweg kwam hier in 2009 een eind aan.

FlaMa

Om het transitverkeer effectief naar de nieuwe ringsnelweg te verplaatsen en de oude route tot attractieve stadsruimte op te waarderen, was flankerend verkeersbeleid noodzakelijk. Zo ontstond het project Flankierende Massnahmen (FlaMa). Het hoofddoel van de FlaMa was het weren van transitverkeer uit de stadswijken. De binnenstedelijke route moest als doorgaande verbinding onaantrekkelijk gemaakt worden. Dynamisch verkeersmanagement was één van de toverwoorden. Een systeem van dynamische verkeersborden en verkeerslichten langs de invalswegen dooert daarbij het aantal voertuigen dat

de stad binnenrijdt. Zo ontstaan voor het stadsinterne verkeer meer mogelijkheden, vooral ook voor voetgangers, fietsers en het openbaar vervoer.

Een andere doelstelling was het kanaliseren van het binnenstedelijke autoverkeer. Om de leefkwaliteit van de dichte stadswijken te verbeteren moest dit verkeer gebundeld worden. Daarvoor werd één van de eenrichtingswegen uit de Westtangente, de Seebahnstrasse, tot nieuwe stedelijke hoofdweg omgebouwd. Bij het herontwerp van deze stadsstraat stond de stedenbouwkundige inpassing centraal. Met eenvoudige kruispunten, een nieuwe beplanting, brede trottoirs en veel oversteekplekken kon een attractieve stadsinterne hoofdverbinding gerealiseerd worden.

Het project had tevens sociale en programmatische veranderingen tot gevolg. Met de verbeterde woonkwaliteit stegen de huren in het gebied en veranderde de laatste slechte buurt van



Zürich in een trendy stadswijk. Bovendien verdwenen typische snelwegfuncties. Bordelen en speciaalzaken voor auto-onderdelen hebben plaatsgemaakt voor kinderdagverblijven en biologische groentewinkels.

Stedenbouwopgave

Uitgangspunt bij het ontwerp van de nieuwe stadstraten was de strategie Stadträume 2010. Hiermee wilde de stad Zürich de stadsruimte als verblijfsruimte verbeteren en een rustige, terughoudende ontwerptaal als standaard invoeren. De basis van deze strategie is een concept waarbij stadsruimtes ingedeeld worden naar uitstraling op wijk-, stads- of landelijk niveau. De stadsruimtes van de FlaMa hadden volgens dit concept een uitstraling op wijk- en stadsniveau. Kenmerkend is het gebruik van duurzame, eenvoudige materialen. Voor de materialisatie stonden standaardmaterialen als graniet (waar Zwitsers zelf meer dan genoeg van hebben) en asfalt en de elegante afwerking hiervan centraal. Voor de herinrichting van de stadstraten werden bewust geen landschapsarchitectuurprijzen georganiseerd. FlaMa was vooral een stedenbouwopgave: men interpreteerde de stadsruimte niet als spectaculaire openbare ruimte, maar als attractieve, goed functionerende, samenhangende verblijfs- en bewegingsruimte.

Nauwe samenwerking

Het project FlaMa is een goed voorbeeld van een nauwe samenwerking

tussen verkeerskundigen en stedenbouwkundigen. Een stedenbouwkundige inpassing heeft namelijk niet alleen te maken met een mooie openbare ruimte, maar ook met verkeersaspecten. Zo is het verkeersregime bij kruisingen van de Seebahnstrasse aangepast aan de stedenbouwkundige functie. Met korte omlooptijden (45 tot maximaal 60 seconden) van verkeerslichten worden voetgangersstromen tussen de aangrenzende wijken minimaal onderbroken. Ook wordt het openbaar vervoer consequent geprioriseerd. De lengte en ligging van rijbanen voor afbuigende verkeersstromen, die altijd veel ruimte in beslag nemen, zijn op de ruimtelijke situatie aangepast. De rijbanen zijn ingekort of mogelijkheden voor links- en rechtsafslaand verkeer zijn per kruispunt beperkt. De verkeersoplossingen leveren zo een belangrijke bijdrage aan de stedenbouwkundige kwaliteit van deze stadsruimte.

Duurzaam verkeersbeleid

Het project FlaMa vormt een belangrijke impuls voor duurzaam verkeersbeleid. De situatie voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer is in een groot deel van Zürich sterk verbeterd. In 2011 koos de Zürichse bevolking per referendum bovendien voor de zogenaamde Städteinitiative, met een reductie van het autoverkeersaandeel in de modalsplit als kernthema. De stadsvernieuwing die door FlaMa in gang is gezet wordt daarom nu door diverse autovrije bouwprojecten aangevuld. Het project FlaMa heeft zodoende niet alleen de leefomgevingskwaliteit in Zürich verbeterd, maar is ook een interessant voorbeeld van duurzame stedenbouw. Voor stedenbouwkundigen is het nu in ieder geval weer interessant om dwars door Zürich te rijden. ■

Han van de Wetering is urban engineer en eigenaar van Atelier für Städtebau Zürich.

