



Han van de Wetering  
 Van de Wetering –  
 Atelier für Städtebau  
 staedtebau@wetering.ch

1 Kantonsweg T5, overzichts-  
 kaart: de integrale corridor-  
 ontwikkeling vermindert  
 het aantal autoverkeers-  
 bewegingen. Vooral in  
 landelijke gebieden levert zij  
 bovendien een bijdrage aan  
 een meer gunstige *modal-  
 split* van het snel groeiende  
 vrijetijdsverkeer. Bossen en  
 natuurgebieden worden  
 landschappelijk dichters aan  
 de weg gelegd en zijn zo  
 niet alleen met de auto,  
 maar ook per openbaar  
 vervoer en met de fiets goed  
 bereikbaar (project: Van de  
 Wetering & MRS, 2008).  
 Bron – Van de Wetering,  
 Atelier für Städtebau, Zurich

Het is niet eenvoudig om effectieve verkeersoplossingen te vinden voor verstedelijkte landelijke regio's. Door de verspreide verstedelijking zijn dit soort regio's nauwelijks efficiënt met hoogwaardige openbaarvervoersystemen te ontsluiten. Omdat er veel lokaal verkeer is, bieden ook de snelwegen geen soelaas. Snelwegen laten zich bovendien moeilijk integreren met provinciale cultuurlandschappen en dorpsstructuren.

In de verstedelijkte landelijke regio Mittelland in Zwitserland speelt het onderliggende wegennet een verrassend succesvolle rol bij het oplossen van verkeersproblemen. In plaats van nieuwe dure ontsluitingswegen worden bestaande wegen beter benut – een principe dat als 'Berner Modell' bekend staat. Dit model gaat niet uit van het (gebruikelijke) vraaggeoriënteerde, maar juist van het aanbodgeoriënteerde verkeersbeleid. Hierbij gaat het om het scheppen van betere condities voor alle modaliteiten (auto, trein, bus, enzovoort) en een meer 'verdraagzame' verkeersafwikkeling. Dit bete-

kent niet zozeer dat extra autoverkeerscapaciteit gecreëerd wordt, maar dat bereikbaarheid dankzij betere doorstroming, inpassing en organisatie verbeterd wordt.

Een baanbrekend project is de ombouw van de Seftigenstrasse in Köniz (jaren negentig van de vorige eeuw). De wegbreedte is teruggebracht van twintig naar zes meter, inclusief spoor. Dankzij een geraffineerde verkeerssturing is nu zelfs een hogere verkeerscapaciteit mogelijk. Door de enorme ruimtebesparing is er plek voor fietsstroken, parkeerplaatsen, zijn brede trottoirs ontstaan en is de straat getransformeerd tot attractieve verblijfsruimte. Intensief ruimtegebruik bij verkeersinfrastructuur is niet altijd een spectaculair civieltechnisch bouwwerk, maar kan dus ook een organisatorische ingreep zijn. Met de bundeling van modaliteiten is bovendien het openbaarvervoeraandeel vergroot. Daardoor is het aantal auto's, ondanks sterke demografische en economische groei, de laatste vijftien jaar gestabiliseerd op drieëntwintigduizend per dag.



# Schinznach-Bad



# Kantonswegen in Mittelland

Om de synergie tussen verstedelijking en verkeer beter te benutten wordt in het Mittelland, in combinatie met het 'Berne Modell', integrale corridorontwikkeling nagestreefd: de concentratie van werkgelegenheid langs de kantonsweg en het behoud van voorzieningen in bestaande centra. De corridorontwikkeling verkleint de ruimtelijke scheiding tussen woon-, centrum- en werkfuncties en koppelt deze aan het regionale verkeersnet. Door de centrale ligging en verbeterde bereikbaarheid van bedrijven en voorzieningen worden de vele korte verkeersbewegingen vaker lopend of met de fiets afgelegd. Hierdoor kan een afname van tien procent van het autoverkeer bereikt worden.

Stedenbouwkundige oplossingen kunnen een belangrijke bijdrage leveren aan schonere lucht en minder lawaai-overlast in de buurt van de wegen. Steeds meer gemeenten ontwikkelen daarvoor speciale bebouwingstypologieën. Hierbij gaat het om eenvoudige

ontwerpprincipes, die geen functionele beperkingen of extra kosten met zich meebrengen, maar wezenlijk aan een beter straatprofiel bijdragen en de verspreiding van emissies verhinderen. In bestemmingsplannen worden deze speciale bebouwingstypologieën voor zones langs de kantonsweg met een speciale bouwverordening vastgelegd. Daartegenover staan gunstigere voorwaarden, zoals aangepaste geluidsnormen of directe ontsluitingsmogelijkheden, om ontwikkelingen te stimuleren.

De ontwikkelingen in het Mittelland laten zien dat het aantal autoverkeersbewegingen met een integrale stedenbouwkundige en verkeerskundige opwaardering van regionale wegen kan afnemen, het openbaarvervoeraandeel kan stijgen, de ruimtelijke kwaliteit verbeterd kan worden en dat enorme kostenbesparingen mogelijk zijn. Niet langs het snelwegennet, maar langs het onderliggende wegennet zouden provinciale regio's zich moeten herdefiniëren. |