

Het 'anders' ontwerpen van kruispunten

Emma van Veenen – Gemeente Amsterdam – e.van.veenen@amsterdam.nl

Govert de With – Gemeente Amsterdam – g.with@amsterdam.nl

Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 23 en 24 november 2023, Brussel

Samenvatting

Amsterdam zet een koers uit voor een toekomstbestendige openbare ruimte in een groeiende stad. De gemeente wil toe naar een sociaal rechtvaardige en ecologisch veilige stad. We moeten en willen anders, er is een richting, en er zijn randvoorwaarden. Eén van de moeilijkste vragen die de komende tijd beantwoord moet worden is: hoe gaan we écht anders kijken, denken en doen?

In dit paper wordt daarom heel concreet onderzocht of en hoe de gemeente kruispunten 'anders' kan gaan ontwerpen. We zien namelijk dat het proces zoals het nu is, leidt tot inrichtingen van de openbare ruimte die niet meer gewenst zijn.

We hebben drie oorzaken gevonden die ervoor zorgen dat het op dit moment niet lukt om tot een 'ander' resultaat te komen:

- Verkeersgeneratie: zolang het aantal auto's meegroeit met de groei van de stad zal het proces zoals dat nu loopt niet leiden tot een 'ander' ontwerp.
- Scope projecten: projecten zijn nu beperkt in scope waardoor creatieve, *out-of-the-box*, oftewel 'andere' ontwerpen nauwelijks mogelijk zijn zonder de randen van de opdracht over te gaan.
- Beleid en normen: veel relevante beleidstukken hebben een update nodig om de huidige ideeën van de gemeente Amsterdam in de praktijk te gaan brengen. Daarnaast zijn er nu vooral harde normen voor het autoverkeer. Dit maakt de uitvoerbaarheid van zoiets als STOMP zo goed als onmogelijk.

Er is geen draaiknop bij de verkeersonderzoekers of de verkeers- en VRI-ontwerpers die gaat leiden tot een 'ander' proces of 'ander' resultaat. De verschillende systemen over gebiedsontwikkeling, mobiliteit en wonen zijn zo met elkaar verweven dat zowel politieke keuzes als interne-procesveranderingen nodig zijn om *standaard* tot een 'ander' ontwerp van kruispunten te komen.

De wens is om de ontwerpers te vertrouwen op hun expertise en tegelijkertijd kaders te stellen die ervoor zorgen dat er ook zonder extra tijdsinvestering een gewenst resultaat wordt ontworpen. Dit is samen te vatten in twee aanbevelingen:

Wat als we:

- *Het gewenste resultaat ontwerpen en daarna kijken wat daarvoor nodig is?*
- *De ontwerper weer de expert laten zijn?*

Het paper sluit af met een voorbeeld voor hoe zo'n 'anders' ontworpen kruising eruit zou kunnen komen te zien.

1. Aanleiding

In Amsterdam wordt gewerkt aan een nieuwe manier van kijken naar de openbare ruimte en de rol van mobiliteit daarin. Dat gebeurt onder de titel *Amsterdam maakt ruimte*. We zetten een koers uit voor een toekomstbestendige openbare ruimte in een groeiende stad. We willen toe naar een sociaal rechtvaardige en ecologisch veilige stad. De zoektocht naar een nieuwe balans hierin gaan we samen met de stad uitvoeren. We moeten en willen anders, er is een richting, en er zijn randvoorwaarden. Eén van de moeilijkste vragen die de komende tijd beantwoord moet worden is: hoe gaan we écht anders kijken, denken en doen?

In dit paper wordt daarom heel concreet onderzocht of en hoe de gemeente kruispunten 'anders' kan gaan ontwerpen. We zien namelijk dat het proces zoals het nu is, leidt tot inrichtingen van de openbare ruimte die niet meer gewenst zijn. Kruisingen zijn en worden nu nog vaak aangelegd met veel (extra) rijstroken en afslagvakken voor autoverkeer, terwijl we streven naar een stad waar juist de voetgangers en fietsers meer ruimte krijgen. De vraag is of we deze kruispunten bij groot onderhoud op dezelfde manier terug willen leggen. Een voorbeeld van zo'n kruising is de Vrijheidslaan – Rijnstraat, te zien in Figuur 1. Deze kruising is dan ook als casus gebruikt tijdens de 'anders' ontwerpssessie die is georganiseerd in kader van dit onderzoek.



Figuur 1: De kruising Vrijheidslaan - Rijnstraat. Ondanks dat het hier Plusnet Voetganger, Fiets en OV is (en geen Plusnet Auto) is het ruimtebeslag andersom: 1 = voetganger, 2 = fiets, 3 = openbaar vervoer en 4 = auto

We willen onderzoeken of het gebruik van andere normen en standaarden leidt tot een ander kruispuntontwerp. Deze normen en standaarden zouden dan gebaseerd moeten worden op twee beleidsstukken van de Gemeente Amsterdam: Amsterdam maakt ruimte (koersdocument 2023, nog niet vastgesteld) en de Omgevingsvisie 2050 (2021). Daarom is onze onderzoeksvraag: hoe kom je tot een 'ander' proces en een 'ander' resultaat voor het ontwerpen van kruispunten?

We beantwoorden deze vraag door stakeholders te interviewen, een ontwerpessie met verkeers- en VRI-ontwerpers van de gemeente Amsterdam te organiseren en een kort literatuuronderzoek uit te voeren. Het literatuuronderzoek richt zich voornamelijk op beleidsstukken van de Gemeente Amsterdam.

Een belangrijke vraag daarbij is of het wenselijk en überhaupt mogelijk is om tot een radicaal ander kruispuntontwerp te komen. De normen die we nu hanteren bestaan immers niet zomaar. Eén van de redenen dat we dit soort kruisingen aanleggen, is dat de inrichting van kruisingen voor een belangrijk deel wordt bepaald door de huidige knelpuntindicator afkomstig uit het Verkeersmodel Amsterdam (VMA). Het is niet duidelijk of een aanpassing van bijvoorbeeld die knelpuntindicator zou leiden tot een ander ontwerp. Daarom wordt in dit paper 'ander(s)' tussen aanhalingstekens gebruikt. Want wie weet is de conclusie dat we niet tot een ander resultaat willen komen, alleen maar tot een manier om 'anders' te ontwerpen.

Dit paper is een ingekorte versie van het rapport Het 'anders' ontwerpen van kruispunten (Gemeente Amsterdam, 2023b).

2. Bevindingen

Er worden in dit hoofdstuk drie hoofdbevindingen met bijbehorende dilemma's besproken.

2.1 Verkeersgeneratie en kruispuntenontwerpen, een selffulfilling prophecy

Verkeersontwerpers, verkeersonderzoekers en VRI-ontwerpers concluderen dat ze zelf nauwelijks invloed hebben op de belangrijkste reden voor de steeds groter wordende kruisingen; de voorspelde groei van het aantal automobilisten.

Berekeningen met het VMA gebruiken als input prognoses van het aantal inwoners en arbeidsplaatsen en ook projecten en beleidsmaatregelen die 'zeker' worden uitgevoerd. De prognoses over inwoners en arbeidsplaatsen zijn deels gebaseerd op voorspellingen van de gemeente Amsterdam en voor een deel op prognoses van het Rijk. Wanneer de prognoses uitgaan van groei van het aantal inwoners en arbeidsplaatsen en tegelijk de autoluw-projecten (nog) niet zeker zijn, zal het autoverkeer in het VMA toenemen.

Het VMA kan voor kruispunten een knelpuntindicatie geven. Hiervoor wordt een kritische V/C-ratio (volume/capaciteit) van 0,9 gehanteerd. Logischerwijs leidt meer autoverkeer tot meer knelpunten. Deze knelpunten worden vervolgens onderzocht en opgelost door VRI- en verkeersontwerpers op basis van de verkeersintensiteiten afkomstig uit het VMA. Daarmee is het niet gek dat we vooral kruispunten met meer opstel- en afslagvakken aanleggen, en ook niet dat automobilisten daar, wanneer het er eenmaal ligt, gebruik van maken.

Een manier om de 'best' mogelijke kruispunten te bedenken is het andersom ontwerpen: bedenk eerst wat voor openbare ruimte inclusief wegennet je wilt hebben en pas daar de parkeernorm, de circulatieplannen en/of de hoeveelheid vastgoed voor dat gebied op

aan. Dit zou in ieder geval bij gebieden die nog ontwikkeld moeten worden een methode kunnen zijn. Eigenlijk doen we dit vaak al in de historische binnenstad; immers, als er voor de kruising die modelmatig nodig is, historische panden gesloopt zouden moeten worden, is het duidelijk dat dat geen optie is. In zijn nieuwe koers noemt Amsterdam deze manier van andersom denken 'van voorspellen naar vóórstellen' (Gemeente Amsterdam, 2023a).

Dilemma: veiligheid – doorstroming – ruimte

De normen voor doorstroming en veiligheid vragen, zeker bij een groeiende hoeveelheid autoverkeer, om veel ruimte. Het is moeilijk om de cirkel te doorbreken waarin modelmatige groei leidt tot kruisingen met meer capaciteit, waardoor de groei ook daadwerkelijk gerealiseerd wordt en het model zegt dat er vérdere groei plaatsvindt. Om deze cirkel te doorbreken moeten we een kruising aanleggen met minder capaciteit dan de huidige norm, misschien zelfs al minder capaciteit dan de huidige hoeveelheid verkeer nodig heeft.

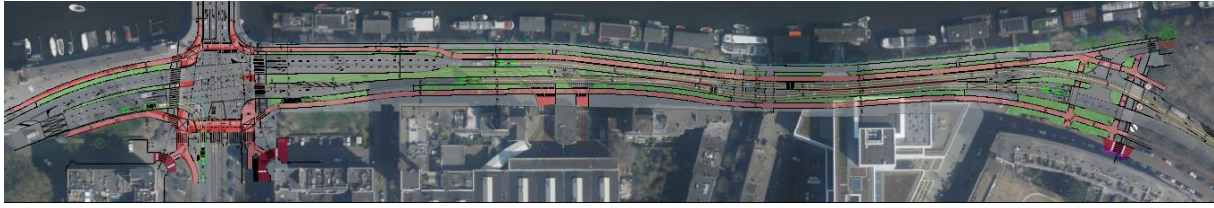
In elk geval op korte termijn leidt dat tot minder doorstroming en kan het ook onveilig zijn. Dit soort gevolgen wordt vaak niet acceptabel geacht, maar het kan wel degelijk een keuze zijn om zachtere waarden hoger te waarderen dan de harde normen voor doorstroming. Daarnaast zijn er uiteraard in het ontwerp mitigerende maatregelen mogelijk, maar dat betekent dat de ontwerper net als nu niet vrij is om de 'beste' kruising te ontwerpen.

2.2 Scope

Eén van de meest gehoorde redenen waarom het op dit moment niet lukt om 'anders' te ontwerpen is 'het zit niet in de opdracht', 'de scope is te klein', 'dat hoort niet binnen dit project' of 'dat kunnen we niet oplossen binnen dit project'. Zo hebben projecten soms maar een deel van de kruising of maar één van de toeleidende wegen in hun scope, of wordt een herinrichting opgesplitst in vele deelprojecten. Hierdoor wordt tijdens het ontwerpproces lang niet altijd naar een kruising als geheel gekeken, laat staan naar een groter gebied. Tegelijkertijd (b)lijken circulatiemaatregelen een van de meest effectieve manieren om 'anders' te ontwerpen. Het 'buiten scope plaatsen' van die mogelijkheid is een enorme beperking van de ontwerper.

De beperking zit niet enkel in scope van een project maar ook in de tijd en middelen die daarvoor beschikbaar zijn. Dit leidt ertoe dat ontwerpers vooral bezig zijn om met zoveel mogelijk beperkingen en randvoorwaarden in het achterhoofd iets te maken wat binnen de kaders valt, in plaats van dat zij de 'beste' openbare ruimte voor de stad ontwerpen.

Toch zijn er ook zeker voorbeelden van plekken in de stad waar na een voorstel van de betrokken ontwerper de scope van een project wel groter kan worden. Dit is gelukt op de Amsteldijk, waar bij het herinrichten van het kruispunt Vrijheidslaan/Berlagebrug – Amsteldijk de 2x1 rijbaan verder doorgetrokken wordt tot aan de overgang met de President Kennedylaan, zoals te zien in Figuur 2.



Figuur 2: Ontwerp Amsteldijk, uitbreiding scope van het project 'kruispunt' (links op de tekening) met het hele wegvak. Voor het kruispunt rechts op de tekening wordt op dit moment óók nog gedacht over een alternatief ontwerp met veel ruimtewinst.

Dit soort goede voorbeelden zijn echter alleen mogelijk in projecten waar individuen, zowel de ontwerper als de projectleider, bereid zijn om (veel) meer te doen dan er in eerste instantie gevraagd wordt, én daar de vrijheid voor krijgen/nemen. Het zijn mensen die zo bekend zijn met het systeem dat ze hier de 'handige' wegen in gevonden hebben en ook bereid zijn hier extra uren in te steken. Het zou echter niet de verantwoordelijkheid van een individuele ontwerper of projectleider moeten zijn om tot een 'ander' ontwerp van de openbare ruimte te komen. Deze manier van 'anders' ontwerpen zou de standaard moeten zijn.

Wat opvalt tijdens de ontwerpsessie die we voor dit onderzoek organiseerden, is dat de ontwerpers de kaders moeilijk los lijken te kunnen laten, ook wanneer precies dit onderdeel is van de opdracht. Zo werd 'maar dan gaat het misschien vastlopen op de volgende kruising' gebruikt als argument voor waarom een extra opstelstrook echt nodig is. Dit is tekenend voor de expertise van de ontwerper; afwegingen maken tussen alle verschillende kaders en belangen die van invloed zijn op een verkeersontwerp.

We realiseerden ons naar aanleiding van de ontwerpsessie dat het kiezen om te voldoen aan de ene norm automatisch ook een keuze is om andere wensen terzijde te schuiven. Feitelijk zijn deze ontwerpkeuzes een politieke afweging, die nu door de ontwerper of in elk geval binnen het projectteam gemaakt wordt.

Dilemma: scope – middelen

Het dilemma hierbij is de spanning tussen de scope van projecten en de beschikbare middelen (geld, maar zeker ook tijd/capaciteit van medewerkers). De scope is nu vaak beperkt. Dit zorgt er onder andere voor dat het lastig is om circulatiemaatregelen door te voeren terwijl dit één van de effectiefste overgebleven maatregelen (b)lijkt om tot een 'ander' ontwerp te komen. Op deze manier naar een kruispunt of eigenlijk naar een heel gebied kijken vereist echter juist een grotere scope.

Daarnaast zorgt de kleine scope qua projecten maar ook in tijd en middelen dat nu de baan van verkeers- en VRI-ontwerpers niet het ontwerpen van mooie of goede openbare ruimte of kruisingen is, maar vooral het bedenken van oplossingen. Een belangrijke vraag die dan ook beantwoord moet worden is hoe je ontwerpers weer de ruimte en vrijheid geeft om expert te zijn op hun gebied? Tegelijkertijd willen we niet de individuele ontwerper carte blanche geven. Hoe kun je kaders stellen waarbinnen je vrij kunt ontwerpen?

2.3 Beleid

Er zijn meerdere beleidsstukken van de Gemeente Amsterdam die relevant zijn voor het ontwerpen van kruispunten. We noemen het Afwegingskader Verkeerslichtenregelingen (2018), de Afwegingsleidraad Verkeersnetten Amsterdam (2017), het Beleidskader Verkeersnetten (2018) en de Leidraad CVC (2020). Al deze stukken zijn toe aan een update. In de eerste plaats omdat ze geschreven zijn vanuit een verkeerskundige blik op de openbare ruimte en doorstroming als hoofddoel hebben. Dit is niet meer in lijn met die nieuwe koers, zoals weergegeven in o.a. de Omgevingsvisie 2050 (2021) en Amsterdam maakt Ruimte (koersdocument 2023, nog niet vastgesteld).

In het huidige beleid zijn er vooral voor de doorstroming van autoverkeer harde normen opgenomen. Ontwerpprincipes zoals STOMP (stappen, trappen, OV, MaaS, particuliere auto als volgorde in prioriteit) zijn bekend bij ontwerpers en velen doen ook hun best om vanuit deze hiërarchie de meeste ruimte aan langzaam verkeer toe te kennen. Dit is ook al jaren het beleid van de stad. De harde normen voor autoverkeer en de zachtere normen voor andere modaliteiten maken het echter lastig om dit uit te voeren. De normen zijn immers dezelfde als waar het Toetsteam OR&M en de Werkgroep Verkeerslichten Amsterdam (WVA) op toetsen en het is logischerwijs makkelijker en duidelijker om op een harde norm te toetsen dan op een zachte norm. Dit is één van de belangrijkste redenen dat het momenteel niet lukt om tot een 'ander' ontwerp van kruispunten te komen.

Dilemma: Vrijheid – kaders

Hoewel het huidige beleid veel meer nadruk legt op doorstroming voor het autoverkeer dan in Amsterdam maakt ruimte (2023a), is de wens om 'anders' te ontwerpen wel degelijk al terug te vinden in vastgesteld beleid. Zo stelt de Omgevingsvisie (Gemeente Amsterdam 2021): *"In een verdichtende stad gaan we zuinig om met de schaarse ruimte. We zoeken plek om te bouwen, voor groen, voor verblijven, spelen en voor de fietser en de voetganger. Om die reden moet de auto als ruimtegebruiker een stap terug doen."*

Het lukt echter meestal niet om met dit beleid in het achterhoofd het gewenste resultaat te ontwerpen. Dit wordt voornamelijk veroorzaakt door de harde normen voor het autoverkeer en de gelimiteerde scope van projecten. Dus een deel van de oplossing lijkt te liggen in hardere normen voor langzaam verkeer. Tegelijkertijd zal dat tot weinig verandering leiden als ontwerpers niet meer ruimte krijgen.

Tijdens de voor dit onderzoek georganiseerde 'anders' ontwerpssessie werd aan ontwerpers gevraagd om geen rekening te houden met het huidige beleid of de effecten van dit ontwerp op de volgende kruising. Eén van de inzichten uit deze sessie is dat veel aanpassingen eigenlijk wel kunnen binnen huidige beleid. Je kunt immers tóch niet aan alle voorwaarden perfect voldoen. Het zijn vooral de eigen aannames van ontwerpers en projectleiders die echt andere ontwerpen tegenhouden. De auteurs denken dat dit mede komt omdat een hardere 'objectieve' norm over bijvoorbeeld doorstroming of verliestijden moeilijker te negeren is dan een zachtere norm als 'we willen meer ruimte voor de voetganger'. Tegelijkertijd kan echt 'anders ontwerpen' alleen maar als je

minimaal naar de kruising als geheel kijkt. Dus wil je standaard tot een 'ander' resultaat komen dan zal de scope van projecten groter moeten, of zullen we in elk geval die mogelijkheid moeten hebben.

2.4 Conclusies bevindingen

Uit de beschreven bevindingen komen dilemma's naar voren. Deze grijpen allemaal terug op dezelfde kern; de gemeente heeft een grote rol te spelen in alle verschillende transitie's die op ons afkomen. Tegelijkertijd zijn de effecten van deze transitie's nog maar weinig te zien in ons dagelijks leven. Daardoor ontbreekt de urgentie om verandering in gang te zetten.

Samenvattend, er zijn drie oorzaken die ervoor zorgen dat het op dit moment niet lukt om tot een 'ander' resultaat te komen:

- Verkeersgeneratie: zolang het aantal auto's meegroeit met de groei van de stad zal het proces zoals dat er nu ligt niet leiden tot een 'ander' ontwerp.
- Scope projecten: projecten zijn nu beperkt in scope waardoor creatieve, *out-of-the-box*, oftewel 'andere' ontwerpen nauwelijks mogelijk zijn zonder de randen van de opdracht over te gaan.
- Beleid: veel relevante beleidstukken hebben een update nodig om de huidige ideeën van de gemeente Amsterdam in de praktijk te gaan brengen. Daarnaast zijn er nu vooral harde normen voor het autoverkeer. Dit maakt de uitvoerbaarheid van zoiets als STOMP zo goed als onmogelijk.

3. Wat als?

Wat als we:

- *Het gewenste resultaat ontwerpen en daarna kijken wat daarvoor nodig is?*
- *De ontwerper weer de expert laten zijn?*

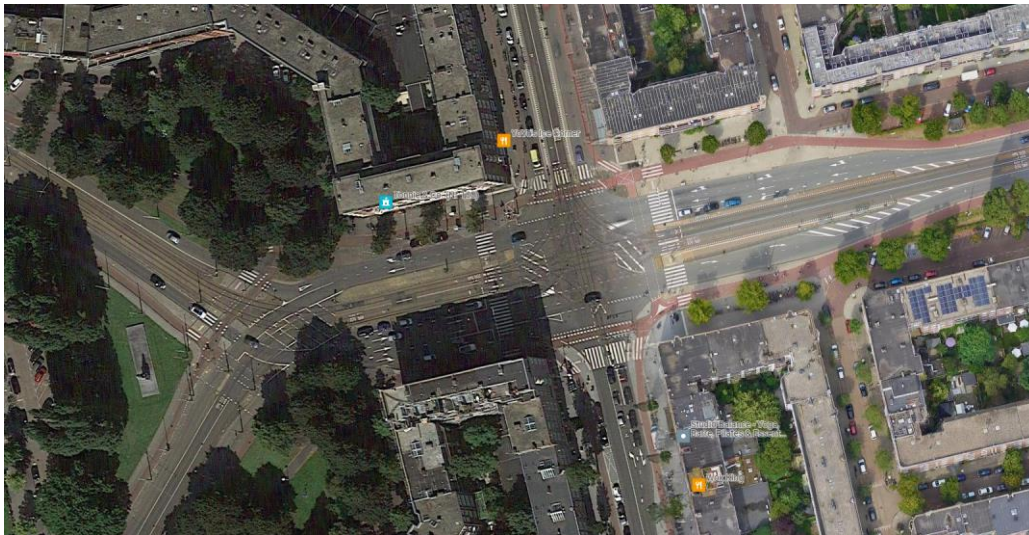
In de toekomstige wereld moeten we een uitweg vinden op de eerder gestelde dilemma's. Te beginnen bij het eerste dilemma: doorstroming – veiligheid – ruimte. Als doorstroming voor het autoverkeer niet meer de hoogste prioriteit heeft, zal er waarschijnlijk filevorming optreden. Een wachtrij voor en op een kruispunt brengt mogelijke veiligheidsrisico's met zich mee. Een deel van dit risico kan verkleind worden door ervoor te zorgen dat het autoverkeer te allen tijde de kruising af kan rijden. Dit is regelbaar door het gebruik van detectielussen. Een voorwaarde waar in dit kader ook aan gedacht moet worden is het vermijden van terugslag op de snelweg.

Om het mogelijk te maken de scope te vergroten, moet er natuurlijk elders iets verkleinen. De projectenportefeuille van de gemeente is groot, en in de gemeente is de neiging om het per project (binnen de scope) zo goed mogelijk te doen. De auteurs denken dat het nodig en nuttig is om de projectenportefeuille kritisch tegen het licht te houden en bewuster te kiezen welke projecten de gemeente wel en niet doet. Daarbij moet de gemeente bij projecten die ze wel doet, kiezen bij welke echt verbetering moet worden aangebracht, en bij welke ze genoeg neemt met het onderhouden en terugleggen van de huidige situatie. Daarnaast denken wij dat aan het begin van elk

project de scope vrijer gelaten moet worden. Ook als de herinrichting niet in één keer uitgevoerd gaat worden, kan de gemeente dan zorgen dat niet met het ene project de verbetering elders onmogelijk wordt gemaakt.

Om een uitweg te vinden uit het laatste dilemma; hoe geven we ontwerpers meer vrijheid met strengere normen, zal het ontwerp politiek gemaakt moeten worden. Een vraag is bijvoorbeeld of de gemeente bereid is meer risico's te accepteren als ze daar een groenere, klimaatbestendigere en prettigere openbare ruimte voor terugkrijgt?

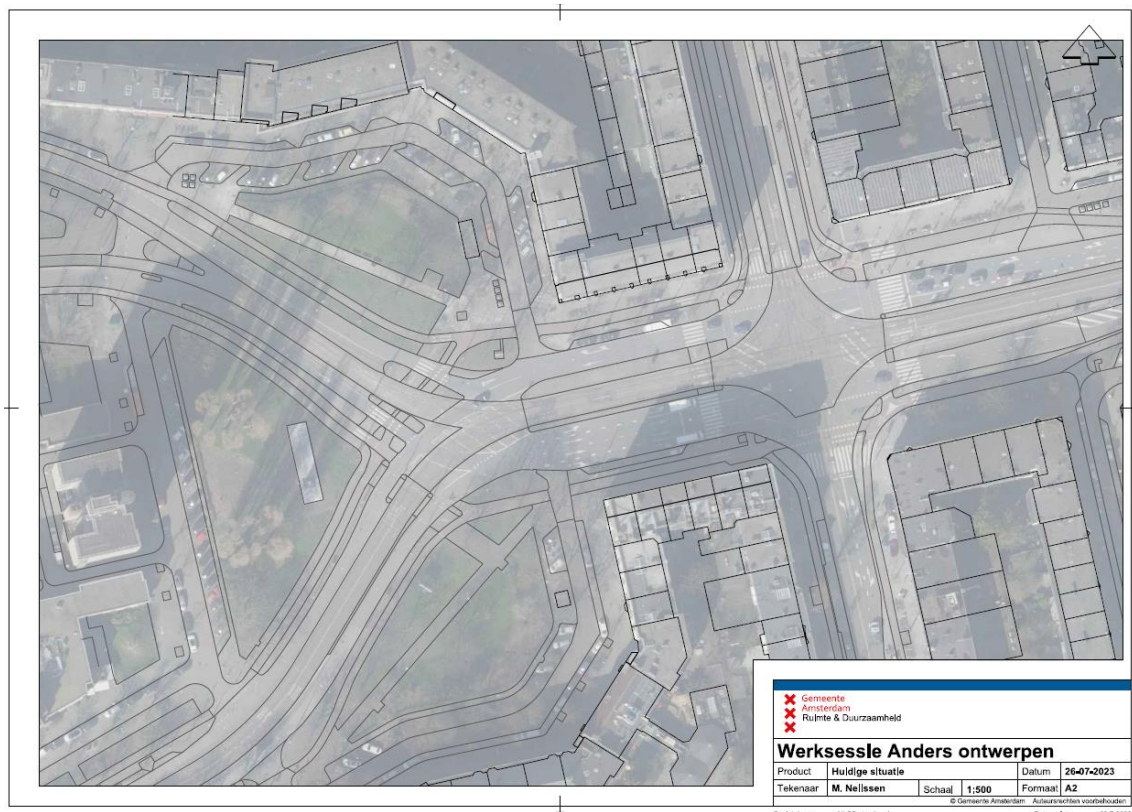
De meeste beleidsstukken die normen bevatten zullen geüpdatet moeten worden aan de hand van nieuw beleid zoals de Omgevingsvisie 2050 (Gemeente Amsterdam, 2021) en Amsterdam maakt ruimte (Gemeente Amsterdam, 2023a). Hierdoor is er momentum om ook nieuwe, hardere normen voor langzaam verkeer vast te leggen en vooral om tegelijk de normen voor doorstroming en wellicht ook veiligheid wat minder hard te maken.



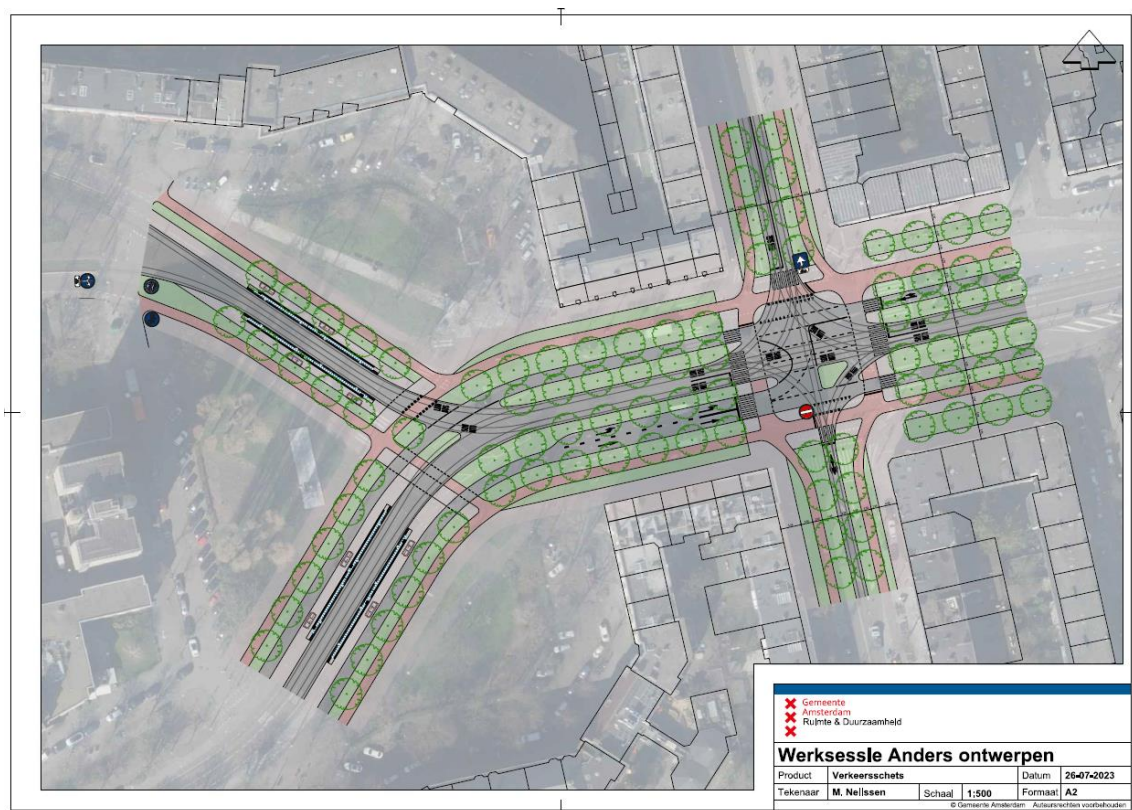
Figuur 3: Huidige situatie kruising Vrijheidslaan - Rijnstraat - Victorieplein.

In Figuur 4 (huidige situatie) en 5 (resultaat) is het resultaat van de 'anders' ontwerpssessie te zien. Dit is een voorbeeld van wat er mogelijk is als verkeers- en VRI-ontwerpers de vrijheid hebben om samen tot het beste ontwerp voor de stad te komen. De voorwaarden waarmee rekening gehouden moest worden waren:

- Veiligheid
- Begrijpelijk voor 8 en 80-jarigen
- STOMP, prioritering lopen, fietsen, openbaar vervoer, MaaS en privéauto.
- Groen
- Alle bestaande modaliteiten behouden



Figuur 4: Huidige situatie kruising Vrijheidslaan - Rijnstraat - Victorieplein.



Figuur 5: Ontwerp gemaakt tijdens 'anders' ontwerpsessie, mei 2023.

4. Conclusie

Er is geen draaiknop bij de verkeersonderzoekers of de verkeers- en VRI-ontwerpers die gaat leiden tot een 'ander' proces of 'ander' resultaat. De verschillende systemen over gebiedsontwikkeling, mobiliteit en wonen zijn zo met elkaar verweven dat zowel politieke keuzes als interne-procesveranderingen nodig zijn om *standaard* tot een 'ander' ontwerp van kruispunten te komen.

Tegelijkertijd kan er binnen de huidige kaders al heel veel, voor sommige ontwerpers en projectleiders die de interne processen goed kennen en bereid zijn extra tijd te besteden. De wens is om de ontwerpers te vertrouwen op hun expertise en tegelijkertijd kaders te stellen die ervoor zorgen dat er ook zonder extra tijdsinvestering een gewenst resultaat wordt ontworpen. Dit is samen te vatten in twee aanbevelingen:

- *Ontwerp het gewenste resultaat. Kijk daarna wat daarvoor nodig is.*
- *Laat de ontwerper weer de expert zijn.*

Hierbij komen drie dilemma's naar voren. Het eerste is hoe we omgaan met (veiligheids)risico's wanneer we de ruimte anders gaan verdelen. Het tweede dilemma gaat over ons interne proces: de scope van projecten en de middelen om ze uit te voeren. Het derde dilemma gaat over hoe je ontwerpers tegelijkertijd meer vrijheid en strenge kaders geeft.

Een extra aanbeveling betreft vervolgonderzoek naar de volgende onderwerpen:

- Bij alle verschillende verkeersmodellen (VMA, VISSIM, COCON) wordt nu 0.9 als maximale intensiteit-capaciteit verhouding gebruikt. Deze norm lijkt gebaseerd op Amerikaans onderzoek op snelwegen (Bertini 2005, Dienst Water, Verkeer en Leefomgeving, 2015, Rijkswaterstaat 2022, Transportation Research Board, 2000) Amsterdamse wegen zijn geen Amerikaanse snelwegen, dus willen we wel dezelfde normen hanteren?
- Momenteel wordt het drukste uur als maatgevend gehanteerd. Willen we de kruispunten in Amsterdam ontwerpen op het drukste moment van de dag? Als we het drukste uur niet meer als maatgevend voor het kruispunt ontwerp hanteren, wat zou daarvan het effect zijn tijdens het drukste uur of het drukste half uur?
- Is het mogelijk om voor de opvolger van de leidraad CVC normen voor STOMP hard te maken om de afweging ten opzichte van normen voor autoverkeer gelijkwaardig(er) te maken?

Alle geïnterviewden en ontwerpers aanwezig bij de 'anders' ontwerpssessie zijn overtuigd van de noodzaak om 'anders' te gaan ontwerpen. Nu wordt dat geprobeerd op de grenzen van de kaders en interne processen. De wil en het enthousiasme om te beginnen met 'anders' ontwerpen binnen de kaders is groot. Dus laten we beginnen met experimenteren! Bijvoorbeeld door het komende jaar vijf projecten op twee manieren te laten ontwerpen: binnen de huidige kader en op een vrije manier. Dit maakt de benodigde politieke keuzes en op te stellen kaders inzichtelijk.

Literatuur

- Bertini, R. L. (2006) 'You are the traffic jam: an examination of congestion measures'. *In The 85th annual meeting of transportation research board*, pp. 115-132.
- Dienst Water, Verkeer en Leefomgeving. (2015) *Capaciteitswaarden Infrastructuur Autosnelwegen*.
- Gemeente Amsterdam. (2017) *Afwegingsleidraad Verkeersnetten Amsterdam*.
- Gemeente Amsterdam. (2018a) *Afwegingskader Verkeerslichtenregelingen*.
- Gemeente Amsterdam. (2018b) *Beleidskader Verkeersnetten*.
- Gemeente Amsterdam. (2020) *Leidraad CVC*.
- Gemeente Amsterdam. (2021) *Omgevingsvisie 2050*.
- Gemeente Amsterdam. (2022a) *Huishoudelijk reglement OR&M*.
- Gemeente Amsterdam. (2022b) *Werkwijze Expertise- en Toetsteam OR&M*.
- Gemeente Amsterdam. (2023a, nog niet vastgesteld) *Amsterdam maakt Ruimte*.
- Gemeente Amsterdam. (2023b) *Het 'anders' ontwerpen van kruispunten*, O-230191.
- Rijkswaterstaat. (2022) *Richtlijn Ontwerp Autosnelwegen 2019*.
- Transportation Research Board. (2000) *Highway Capacity Manual*.