



MER-nieuws | Nummer 70 | Juni 2010

# Ruimtelijke kwaliteit bij gebiedsgericht werken

## Inhoud

Yttje Feddes | Steunpunt Gebiedsgericht Werken N18  
Steunpunt voor netwerken | Zuidwestelijke Delta  
Gebiedsagenda's | A7 ZRG | De omgevingsmanager  
De nieuwe kleren van de keizer | Ring Utrecht  
En? Ging het Sneller en Beter?



# Yttje Feddes over bermtoeristen en dwarsrelaties

In haar functie als Rijksadviseur voor het landschap ziet landschapsarchitecte Yttje Feddes veel plannen van Rijkswaterstaat voorbijkomen. Het valt haar op dat de aanpak breder wordt: “Het gaat niet alleen meer over hoe de (water)weg in het landschap ligt, maar ook wat hij oproept in de omgeving. De dwarsrelaties.” Meest in het oog springend project is volgens haar Ruimte voor de Rivier, waarvan het doel niet alleen veilig is, maar ook mooi! Een project dat ook erg aansluit bij haar portefeuille: natte infrastructuur en lijnen in het landschap.

## Gebiedsgericht werken, hoe zie je dat in het landschap?

De filosofie achter de rijkswegen is dat je al rijdend meerdere landschappen tegelijk kunt ervaren: lager, hoger, wel of niet verdiept. De meeste rijkswegen zijn tamelijk nieuwe lijnen in het landschap en dienen als basis om vanaf de weg het landschap te verkennen. We kennen daarvoor zelfs het woord bermtoeristen. Tegenwoordig kijkt Rijkswaterstaat ook verder dan de weg. Wat betekent het als je een afslag wel of niet aanlegt? Komt er dan een bedrijventerrein of blijft het een geïsoleerde plek? Goed dat die link met ruimtelijke ordening sterker is geworden.

## Hangen projecten ook meer samen?

Ja, een mooi voorbeeld is de Ring Utrecht en de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Daar waar de Ring wordt verbreed ligt ook precies de hoofdverdedigingslinie. Oftewel de forten. Nu er gekozen is voor verbreding van de A27 aan de noordkant kan die Linie de relatie tussen stad en landschap mooi leggen. De strategische plekken van de forten geven aanknopingspunten om de historische lijnen naar buiten, de zogeheten, accessen weer op te pakken. Het zijn ook logische plekken voor viaducten, die altijd enige barrièrewerking hebben, maar die je juist ook kunt gebruiken om verbindingen te maken. Ik zie dat als kans. Als kwaliteitsteam van de Waterlinie hebben we dit naar voren gebracht.

## Hoe geef je een weg meerwaarde?

Ik geloof in ruimtelijke thema's. Een weg als verbinding tussen twee steden, of een weg als de A15 die de rivieren volgt, de A2 die de weg is naar het zuiden en die stadsregios' aan elkaar rijgt. Aan de hand daarvan kun je veranderingen in de omgeving consequent behandelen.

## Heeft de R van Ruimte in het MIRT genoeg invloed?

De aandacht voor ruimte is toegenomen, maar moet nog wel groeien. Eerst zag ik dat rapporten bleven draaien om infrastructuur en transport, zonder aandacht voor het landschap. Dat wordt beter.

Gebiedsagenda's ben ik wel van overtuigd dat het goed gaat werken. Ontwikkelingen in Nederland zijn niet meer de bouwprojecten, maar vooral natte en droge infrastructuur en de manier waarop naar de ruimte eromheen wordt gekeken. Wat roept het op? Snijdt het een woonwijk af van de stad? En is een bedrijventerrein wel of niet gewenst? Als je puur kijkt naar het wegennet zou je gewoon vanuit dat perspectief kiezen, maar als je verder kijkt dan dat zie je misschien waardes die geblokkeerd worden, daardoor kun je een integraal verhaal schrijven. Het gaat wel beter dus, maar het MIRT moet nog wel groeien.

#### **Zit gebiedsgericht werken in de 'natte' hoek dan beter tussen de oren?**

Het grootste gebiedsgerichte project is Ruimte voor de Rivier. Het geeft een ingrijpende verandering aan het watersysteem en heeft veel impact op de waterafvoer bij hoogwater en de veiligheid van het binnendijkse gebied. Aardig is dat het niet alleen draait om de technische doelen, maar ook om de ruimte. Het moet mooi worden. Wat ik zelf heel goed vind is dat het verschil tussen binnendijks en buitendijks groter wordt.

#### **Wat kunnen jullie als kwaliteitsteam in zo'n project betekenen?**

Maatregelen kunnen behalve positief ook negatief uitpakken. Zo wordt de dynamiek gebruikt om ecologisch iets leuks te doen. Gebieden zullen dan vaker overstromen, waardoor soorten verdwijnen. Kribverlaging kan mooi worden, maar een plat pannenkoekje op het water kan ook lelijk zijn. En een hoogwatergeul kan dan wel heel goed passen in de belijning van het gebied, maar toch kan de schaal ervan raar zijn. Als iets kunstmatig oogt is dat niet zo mooi. Als kwaliteitsteam waken we over dit soort zaken. We laten ons daarbij ook leiden door de SNIP-regels en de variantenvergelijking. Het kwaliteitsteam mag wel ongevraagd adviseren, maar we zijn al heel goed verankerd in het proces, waardoor we snel overal bij betrokken zijn.





Ring Utrecht

#### **Wat zijn nog leerpunten voor Rijkswaterstaat?**

In het Deltaprogramma dat nu start zie ik graag dat voortgeborduurd wordt op veilig en mooi. Dat zit niet verankerd in de Deltawet, die zich vooral richt op te behalen van doelen. Maar de projecten zijn zo ingrijpend dat we ook andere kansen binnen het project aan moeten grijpen. Bijvoorbeeld bij de IJsseldelta wordt een bypass gemaakt voor de afvoer van hoogwater, maar het gebied kan tegelijkertijd ontwikkeld worden voor woningbouw langs de nieuwe watergeul en voor natuur. Dat hoeft helemaal niet ingewikkeld te zijn. Water, recreatie, natuur en woningbouw zijn een mooie combinatie. Keuzes over het watersysteem moeten nog veel meer in een breder kader geplaatst worden.

#### **Bij de Afsluitdijk is de markt vroeg betrokken bij het bedenken van mooie oplossingen. Vind je dat een goede ontwikkeling?**

De markt heeft veel goede ideeën aangeleverd, maar ik vraag me wel af hoe vaak je de markt op die manier kunt uitdagen. Interessant is dat er verschillende opties uit zijn gekomen. Versterken aan de binnen- of buitenkant, een brak- en zoetovergang, een tussenmeer of een meer aan de koppen. Wat ik er zelf van vind? Het voor het landschap beste plan zit er nog niet bij. Voor mij geen winnaar, dat zou

een combinatie van optimalisaties moeten zijn. Ik hecht erg aan het zicht over het IJsselmeer aan de binnenkant, moerassig land is niet wat het IJsselmeer moet zijn. Maar aan versterking aan de buitenkant zitten ook een paar lastige dingen, zoals diepe geulen, dat kan weer niet samengaan met het functioneren van de Waddenzee. Kanttekeningen genoeg.

#### **Wat zou Rijkswaterstaat nog beter kunnen doen?**

De burger niet lastig vallen met onzinnige tracés, zoals de verbreding bij de Amelissewerd, waarbij een tracé dwars door de Hollandse Waterlinie was geprojecteerd. Daar is zoveel commotie over geweest, terwijl het puur een studietracé was. Het is goed om meerdere varianten te bestuderen, maar zó extreem is niet zinvol. Zeker niet als het verkeerskundig nergens op slaat. Dit soort acties versterken nou niet bepaald het vertrouwen van de burger in de overheid.

#### **Wat zou je zelf de komende jaren in gang willen zetten als Rijksadviseur?**

Op het structuurschema van het hoofdwegenet zie je dat er nog heel wat nieuwe verbindingspijltjes gemaakt moeten worden, zoals de A15, de A4 en de A9. Eigenlijk zijn dat allemaal probleemlocaties, anders waren ze allang klaar geweest. Ik zou graag al die kortsluitende ontbreeklocaties



Fort Jutphaas, Nieuwegein

onder de loep nemen en een rangorde aanbrengen die samenhangt met een financiële prioriteit. Wat is nou echt in samenhang een groot probleem? En wat is gemakkelijk op te lossen met een tunnel of fly-over. Het lijkt me nuttig om dit soort problemen eens buiten hun context te bekijken. En ook wat ze van elkaar kunnen leren? Nu is het vaak: wie het hardst roept krijgt de fraaiste oplossingen. Soms is een tunnel nodig, maar zeker niet altijd, want het doet niets voor de beleving van de weggebruiker. Het gevoel dat je met een betere inrichting zaken op kunt lossen kan nog wel wat sterker.



Yttje Feddes (1953) studeerde af als landschapsarchitect aan de Landbouwniversiteit Wageningen. Zij is onder meer gastdocent aan de Academie van Bouwkunst en mede-eigenaar van bureau Feddes/Olthof landschapsarchitecten. Sinds 2008 is zij Rijksadviseur voor het Landschap.

# Steunpunt Gebiedsgericht Werken denkt mee over de N18

Nieuw wegdeel aanleggen? Dat biedt kansen voor gebiedsgericht werken, vond Rijkswaterstaat Oost-Nederland. In het project N18 Varsseveld-Enschede wordt 40 km weg aangepakt, waarvan 20 km weg nieuw aangelegd wordt. Het Steunpunt Gebiedsgericht Werken (DVS) dacht daarom in de persoon van Jan-Willem de Jager mee over de ruimtelijke kwaliteit van dit nieuwe wegdeel.

De inbreng van het Steunpunt leidde tot een extra product, namelijk een ruimtelijke visie, oftewel de ruimtelijke opgave. Ook werd Jan-Willem al tijdens het schrijven van de uitvraag voor het Ontwerp-Tracébesluit betrokken. Samen met het Steunpunt zijn ook drie ontwerpdagen gehouden. Sessies waarbij gemeenten, waterschappen, provincies en de regio's met elkaar de kaart intekenden met daarop de gebiedsopgave. Met elkaar werden de plaatsen bepaald voor waterretentie, natuurcompensatie, bedrijventerreinen, recreatieve en ecologische verbindingen. Concreet leidde dit bij Haaksbergen tot een landschappelijk ingepast bedrijventerrein. Er is daardoor een geïntegreerd geheel ontstaan. De weg komt haaks op de radiale landschappelijke structuur te liggen. Deze landschappelijke structuur zal langs de weg benadrukt worden bij de landschappelijke inpassing. De radialen worden als groene lijnen doorgezet op het bedrijventerrein. Hierdoor ontstaat geen enorme rij blokkendozen, maar groene kamers met daarin bedrijven. Er ontstaan zichtlocaties en een landschappelijk ingepaste weg, gebaseerd op een landschappelijke drager, waarbij wordt voortgeborduurd op de ontstaansgeschiedenis."

Iets dergelijks gebeurde ook bij het integreren van waterretentie met het plan rond de weg. Het bleek dat Waterschap Regge en Dinkel plannen heeft om de Bolscherbeek te verleggen en in het gebied een voorziening voor waterretentie te maken. Binnen de beschikbare middelen wordt gekeken naar een onderdoorgang in de N18, die de plannen van het waterschap mogelijk maakt en waarbij de waterretentie gezamenlijk wordt gerealiseerd. Een buitenkans, vindt omgevingsmanager Marc Strootman.

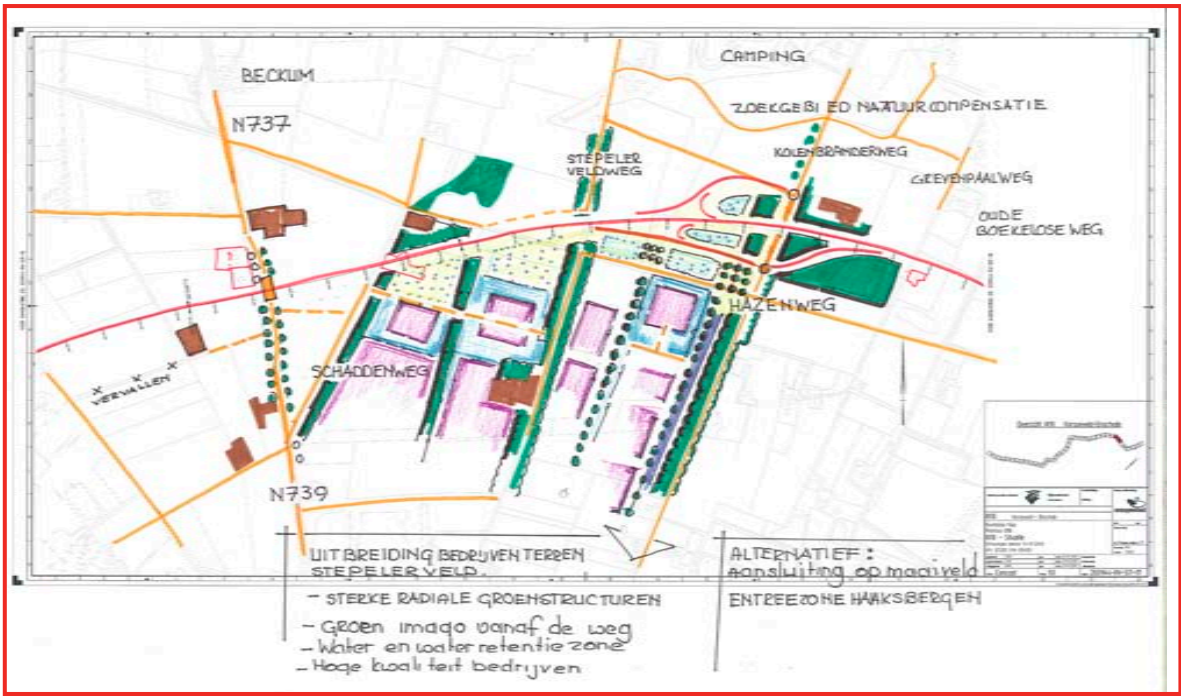
Hij vond het wel jammer te merken dat de Richtlijnen wegontwerp uiteindelijk soms zo dwingend bleken dat niet alles gerealiseerd kon worden van de ruimtelijke visie. Dat neemt niet weg dat de meerwaarde groot is. "Je krijgt al vroeg in het proces - voordat je gaat ontwerpen - het gebied en de ontwikkelingen die er spelen in beeld. Wat we willen met de weg en de omgeving wordt een gezamenlijke opgave."

De landschappelijke inpassing van de N18 kreeg met deze aanpak een eigen status en is ook vastgelegd in de bestuurlijke begeleidingsgroep. In een volgende stap worden de afspraken gemaakt wie welke opgave trekt.



Meer informatie

Marc Strootman tel. 026-3688445, marc.strootman@rws.nl



Resultaat van ontwerpdagen.

Bron: RWS

# Steunpunt voor netwerken en knooppunten

“Overheden, natuurorganisaties en andere partijen zullen samen op moeten trekken over duurzame wegen en gebiedsopgaven. Dat kun je niet alleen,” stelt Annemiek Tromp van het Steunpunt Gebiedsgericht Werken bij Dienst Verkeer en Scheepvaart. Om op de lange termijn aan de mobiliteitsvraag te kunnen voldoen zullen volgens haar veel meer verbindingen moeten worden gemaakt op knooppunten tussen weg en spoor. Ook onderlinge netwerken helpen bij een gezamenlijke aanpak.

Van origine is de droge Rijkswaterstaat gericht op de lijnopgave. Vanuit duurzaamheid is dat geen goede ontwikkeling. Als nu gebouwd wordt voor de lange termijn is het robuuster om de ontwikkeling van het hele gebied mee te nemen. Van belang daarbij zijn vragen als: Hoe hou je het landschap open? Of is het wenselijk om bedrijventerreinen in de stad verder te ontwikkelen? Hoe gaan we wonen en werken bij de knooppunten? Annemiek Tromp: “We moeten nu al initiërend zijn en niet volgend. Samen kijken naar logische opgaven. De MIRT-gebiedsagenda’s geven hieraan richting.” Ook het netwerk INDIGO, dat door haar Steunpunt is opgezet is een stap in die richting. Zij maakt zich er zorgen over dat overheden onafhankelijk van elkaar ontwikkelen, waardoor er niet duurzaam gewerkt wordt.

Gebiedsontwikkeling betekent dat partijen vroeger en uitgebreider aan tafel zitten. “Nee, helemaal niet tijdrovend, als de afspraken goed gemaakt worden, geeft dat in een later stadium winst,” zegt Annemiek, “Dat is niet moeilijk, maar wel een andere manier van werken. Het levert je winst op als duidelijk is wie wat in het gebied wil, zodat plannen gecombineerd kunnen worden. De praktijk laat zien dat het werkt, bijvoorbeeld bij de A2 Maastricht. Mooiere oplossingen en méér draagvlak. Aardig is dat de Commissie Elverding dit ook aanbeveelt en daarmee een impuls aan gebiedsgericht werken geeft.” Toevallig is het niet dat de trend van lijnopgave naar gebied nu doorzet, vindt ze. Alle departementen realiseren zich wel

dat de ruimte schaars is en dat voor een goede inrichting een andere manier van werken nodig is. Toch heeft ze gemerkt dat het binnen de ministeries niet vanzelfsprekend is. “Maar de aanpak wordt gedragen door VenW en Rijkswaterstaat en de MIRT-gebiedsagenda’s zijn een goede stap in die richting.”

Annemiek realiseert zich dat vooruitkijken moeilijk is. De wereld kan in een decennium al flink veranderen. De opkomst van de elektrische fiets vindt ze een voorbeeld van een ontwikkeling die nauwelijks te voorzien was, terwijl deze steeds meer impact krijgt op de vervoersstromen. De drempel om de elektrische fiets te pakken voor woonwerkverkeer is veel kleiner dan bij een gewone fiets. Alleen daarom al neemt de behoefte toe aan fietsverbindingen. Maar ook knooppunten maken op de kruispunten van spoor en weg zijn wenselijke ruimtelijke ontwikkelingen. “Je moet daar alerter op sturen. De gebiedsagenda’s zijn een goed hulpmiddel om de ontwikkelingen die de komende tien jaar verwacht worden ruimtelijk in te vullen. Ga je een landschap ingrijpend veranderen, dan moet je dat zorgvuldig doen.”

Hoe Nederland er in de toekomst uit zal zien? “Misschien gaan we op niet al te lange termijn de weginformatie digitaal aanbieden, dat betekent dat de bekende grote borden langs de weg kunnen verdwijnen. En als iedereen over twintig jaar in elektrische auto’s rijdt zijn er misschien ook geen gigantische geluidsschermen meer nodig.”

Volgens haar is het in ieder geval zeker dat er niet veel nieuwe wegen meer bijkomen. Het wegenplaatje van Nederland is bijna af. Ze hoopt vooral op meerwaarde door herinrichting en duurzamere maatregelen. "Zolang er geluidsschermen nodig zijn moeten zij niet op zich zelf staan, maar combineren met de omgeving. Ze kunnen een mooie verbinding vormen tussen wegen en wonen, bijvoorbeeld door gebruik van groene geluidsabsorberende schermen. En ik hoop dat er in het buitengebied wat overblijft om te ervaren. Asjeblijft geen schermen voor een open landschap. Zo bouw je aan duurzame ruimtelijke kwaliteit. Maar we moeten ook niet vergeten dat een goed ontwerp de weg ook veiliger kan maken."

## Netwerken binnen Indigo

Het Innovatienetwerk Duurzame Infrastructuur en Gebiedsontwikkeling (INDIGO) is opgericht door het Steunpunt Gebiedsgericht Werken (DVS). Binnen het netwerk worden ervaringen uitgewisseld om de ruimtelijke kwaliteit van weg en omgeving te vergroten: Samen procedures voor infrastructuur sneller en beter neer te zetten. Het netwerk verbindt de Ministeries van VenW, VROM, LNV, OCW en de uitvoerende diensten Rijkswaterstaat, DLG en de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed en het college van Rijksadviseurs. Ook schuiven oa. provinciale en lokale overheden aan. De nadruk ligt op samen op trekken met partners binnen hetzelfde gebied. Jaarlijks zijn er drie netwerkbijeenkomsten waarin een casus behandeld wordt. Het afgelopen jaar waren de thema's A2 Maastricht en Ring Utrecht. De eerstkomende bijeenkomst gaat over transferia en de weg.

### Meer informatie

Annemiek Tromp, tel. 06-15879671  
annemiek.tromp@rws.nl

*Annemiek Tromp: "Elektrische fiets krijgt steeds meer impact op vervoersstromen"*



# Oplossing Zuidwestelijke Delta ligt in groter verband

De Zuidwestelijke Delta beslaat de provincie Zeeland, de Zuid-Hollandse eilanden en West-Brabant. Dit deelprogramma van het Deltaprogramma richt zich op drie uitdagingen in deze regio: verbetering van de ecologische kwaliteit (o.a blauwalgenproblematiek), omgaan met verzilting en zorgen voor een klimaatbestendige en veilige delta. De oplossingen lijken te liggen door het gebied in een groter verband te plaatsen en watersystemen weer met elkaar te verbinden. Hans van Pagee is vanuit de Waterdienst adviseur van meerdere projecten in de Delta.

In 2003 stelden de provincies Zeeland, Zuid-Holland en Noord-Brabant de integrale visie Delta Inzicht vast. Uitgangspunt daarin is dat de watersystemen niet geïsoleerd zijn, maar moeten worden beschouwd in hun samenhang. Waterkwaliteitsverbetering wordt daarom gezocht in het verbinden van de watersystemen. Hans van Pagee: “Een voorbeeld is de slechte waterkwaliteit van een paar jaar geleden in het Veerse Meer, die werd veroorzaakt door brak en voedselrijk water. Schelpdieren konden er nauwelijks leven. In 2004 is dit meer verbonden met de zoute Oosterschelde, waardoor de waterkwaliteit direct verbeterde.”

Aan eenzelfde “verbindende” oplossing wordt ook gedacht om het blauwalgenprobleem in het geïsoleerde systeem van het Volkerak Zoommeer aan te pakken. Duidelijk is dat zonder maatregelen het systeem gevoelig blijft voor blauwalgen, maar door zout water in te laten vanuit de Oosterschelde met een beperkt getij (ca. 30-50 cm) kan een gezond zout watersysteem ontstaan. Het meer dient nu echter ook als zoetwaterbekken, maar kan juist in droge perioden

geen zoet water van goede kwaliteit leveren. Bij de oplossing dienen dus ook zoetwaterbelangen te worden meegenomen. Met name de landbouw is voor hun bedrijfsvoering afhankelijk van dit zoete water. In samenwerking met de regio zijn hiervoor goede oplossingen gevonden.

Voor delen in de Zuidwestelijke Delta zijn gebiedsnota's gemaakt, waarbij betrokkenen alle wensen en verbeteringen op het gebied van waterkwaliteit en infrastructuur in kaart hebben gebracht. Op meerdere plaatsen speelt het aspect van kwaliteitsverbetering, maar de veiligheid is een wettelijke vereiste en blijft een belangrijke rol spelen. Ook is er behoefte aan regionale gebiedsontwikkelingen zoals bij de Brouwersdam (Grevelingenmeer) en de stedelijke ontwikkeling van Bergen op Zoom. In dit laatste voorbeeld hangt de aanpak van de slechte waterkwaliteit in de stad ook samen met kansen voor een nieuw waterfront (wonen/werken/leven aan het water), waarmee de stad aantrekkelijker wordt. Volgens Hans van Pagee geeft juist de gebiedsgerichte aanpak ruimte om naar al dit soort dingen te kijken en het op te nemen in een uitvoeringsprogramma.

Toch loopt niet alles vlekkeloos. Hans: “Er worden wel veel plannen gemaakt, maar het is lastig om tot uitvoering te komen, omdat de wijze van financiering vaak nog niet is vastgelegd. Het is soms ook moeilijk om plannen uitvoeringsrijp te krijgen en alle betrokkenen op één lijn te krijgen. De stuurgroep en het programmabureau Zuidwestelijke Delta spelen hier een voortrekkersrol. De discussie is breed begonnen, maar het is niet makkelijk om op het punt te komen waarin iedereen het eens is over de oplossingsrichtingen.” Op 1 april 2010 heeft de Stuurgroep Zuidwestelijke Delta een belangrijke stap gezet door het uitbrengen van het Ontwerp-uitvoeringsprogramma Zuidwestelijke Delta 2010-2015+ onder de

## Stuurgroep Zuidwestelijke Delta

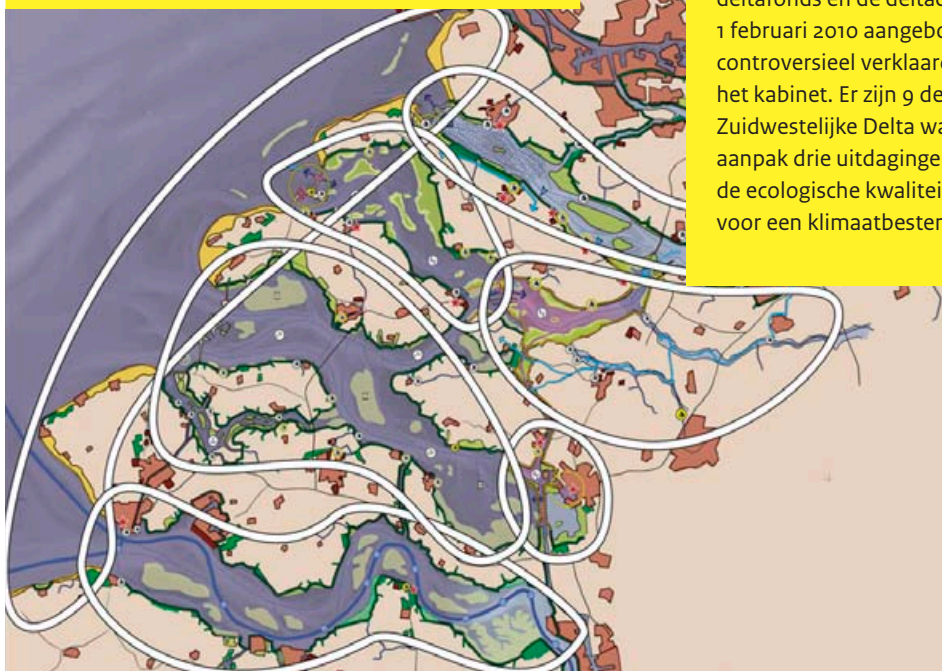
De gebiedsgerichte aanpak wordt uitgewerkt in de stuurgroep waar ook de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat in participeert en die getrokken wordt door de 3 provincies en de 3 betrokken waterschappen. Andere vertegenwoordigers komen uit DG Water, Rijkswaterstaat, en de Ministeries van LNV, VROM en EZ.

titel “Veilig Veerkrachtig Vitaal”. In dit ontwerpprogramma zijn de belangrijkste doelstellingen en de lopende en geplande activiteiten opgenomen en wordt tevens een reactie aan de omgeving gevraagd. Hoewel projecten qua uitvoering soms een eigen tijdpad hebben, zijn er vaak toch mogelijkheden voor afstemming. Voor het Volkerak –Zoommeer loopt er zowel een traject voor verbetering van de waterkwaliteit als voor waterberging als een van de maatregelen uit het programma Ruimte voor de Rivier. Dat betekent dat er afstemming nodig is, maar ook dat onderdelen uit beide projecten gecombineerd kunnen worden. “Een voorbeeld van synergie is de aanleg van een doorlaatmiddel in het Volkerak Zoommeer,” geeft Hans aan, “Hiermee kan de verbinding met de Oosterschelde gemaakt worden. Het voordeel is dat hetzelfde doorlaatmiddel het water af kan voeren als het Volkerak wordt ingezet voor tijdelijke waterberging. Je gebruikt de infrastructuur dus zowel voor waterkwaliteitsverbetering als voor veiligheid.”

Wat heeft Hans geleerd in de tien jaar dat hij bij dit traject betrokken is? “Ons achtervolgt nog steeds dat er plannen worden gemaakt en dat de uitvoering vaak lang op zich laat wachten. Die oorzaak is zowel de besluitvorming (inspraakprocedures e.d.), als een niet heldere financieringsstructuur. Soms zijn oplossingen ook zo gecompliceerd dat het tijd kost om met alle belanghebbenden tot een gedragen pakket aan maatregelen te komen. Hoewel nieuwe ontwikkelingen vaak aanleiding zijn tot enige aanpassingen, zou het proces mogelijk sneller kunnen verlopen als de financiering aan het begin goed geregeld is.”

## Meer informatie

Hans van Pagee, RWS WD, tel 06 22937437,  
hans.van.pagee@rws.nl. Zie ook [www.zwdelta.nl](http://www.zwdelta.nl)



Brouwersdam, Zeeland



Varen over een bubbelscherm

foto: Deltares

## Zoutlekproef Stevinsluizen

Een resultaat van het deelprogramma Zoetwatervoorziening Zuidwestelijke delta is de praktijkproef over het beperken van het lekken van zout water door de Volkeraksluizen naar het Haringvliet-Hollandsch Diep. Op de Stevinsluizen bij Den Oever (Afsluitdijk) zijn dit voorjaar diverse afzonderlijke en gecombineerde methoden getest op hun effectiviteit voor zoutlekbeperking. Gekozen is voor een proef in de Afsluitdijk omdat de omstandigheden gelijkenis hebben met de situatie in Zeeland. De eerste resultaten zien er goed uit.

## Werken aan de Delta

De (ontwerp-)Deltawet, waarin het deltaprogramma, het deltafonds en de deltacommissaris zijn geregeld, is op 1 februari 2010 aangeboden aan de Tweede Kamer, maar controversieel verklaard na het demissionair worden van het kabinet. Er zijn 9 deelprogramma's waaronder de Zuidwestelijke Delta waarbinnen in een gebiedsgerichte aanpak drie uitdagingen worden opgepakt: verbetering van de ecologische kwaliteit, omgaan met verzilting en zorgen voor een klimaatbestendige en veilige delta.

# Gebiedsagenda's geven cultuuromslag

Het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) moet meer samenhang brengen in investeringen in grote ruimtelijke projecten. En gebiedsagenda's zorgen daarbij voor de afstemming van rijks- en regionale ambities. De ministeries van VROM, VenW, LNV en EZ werken daarin samen. Heleen Groot, coördinator vanuit VenW benadrukt dat de gebiedsagenda 'meer dan een boekje' is en dat met de komst ervan een nieuwe werkwijze is ontstaan.



Gebiedsagenda's zijn een relatief nieuw fenomeen in het MIRT. Zij staan niet op zichzelf. Maar vormen samen met de halfjaarlijkse bestuurlijke overleggen, het projectenboek en het spelregelkader, het gebouw dat MIRT heet. In het najaar van 2009 zijn ze voor het eerst vastgesteld. "Eigenlijk zijn de gebiedsagenda's een integrale doorvertaling van rijksbeleid voor mobiliteit, ruimte en natuur naar een regionale situatie", legt Heleen Groot uit. Samen met Emile Dil van VROM vervulde zij het afgelopen jaar het projectleiderschap van de gebiedsagenda's.

"Nu het MIRT een programma voor het gehele ruimtelijke domein is, kijken we integraal naar de inrichting van de landsdelen. We denken niet alleen in rails, water en wegen. Ook bedrijvigheid, landschap, woningbouw, milieu en klimaatadaptatie nemen we mee. Daarom werken de vier ministeries ook samen. Zo kan het rijk zijn middelen effectiever inzetten en zorgen we voor een hogere ruimtelijke kwaliteit. Stel dat er een nieuwe weg op een dijk moet komen en diezelfde dijk wordt een jaar later aangepakt vanwege dijkverhoging, dan is het veel efficiënter om dat te combineren. Bij Kampen wordt de planning van een nieuwe woonwijk gecombineerd met natuur- en water-veiligheidsmaatregelen. Maatregelen die toch op een later moment uitgevoerd moesten worden. Zo kan bijvoorbeeld de grond uit de Ijssel nu gebruikt worden voor het bouwrijp maken van de bouwgrond. Dat levert een financiële besparing op. Woonwijk Leidsche Rijn is een voorbeeld hoe het niet moet. Daar was niet goed nagedacht over de ontsluiting."

Het nieuwe aan de gebiedsagenda's is dat zij inzicht geven in het waarom van projecten en hoe ze bijdragen aan de integrale ontwikke-



## Meer informatie

Heleen Groot (DGMO), [heleen.groot@minvenw.nl](mailto:heleen.groot@minvenw.nl)

ling van een gebied. De agenda's bestaan uit twee delen. Groot: "Het eerste deel karakteriseert het gebied en geeft de belangrijkste ontwikkelingen weer.

De ambities voor de ruimtelijke ontwikkeling op de (middel)lange termijn worden geformuleerd en de bijbehorende opgaven. Daarbij worden ook de relevante lopende projecten betrokken. In het tweede deel worden de ruimtelijke opgaven uitgewerkt in mogelijke oplossingsrichtingen. Deze oplossingsrichtingen vormen dan weer input voor mogelijke programma's en projecten, die kunnen leiden tot MIRT verkenningen."

De acht gebiedsagenda's (Noord en Oost, de noordelijke en zuidelijke Randstad, Utrecht, Limburg, Noord-Brabant en Zeeland) komen overeen met de landsdelen uit het MIRT. Groot: "De vorm is uniform, inhoudelijke verschillen de agenda's uiteraard. De gebiedsagenda's moeten in elk geval een analyse en een visie bevatten, met de bijbehorende ruimtelijke opgaven. De agenda's geven een richting aan voor het integrale beleid voor ruimtelijke ordening tot ongeveer 2030. De korte termijn is concreter uitgewerkt dan de lange termijn."

De gebiedsagenda's vormen de inhoudelijke onderbouwing voor programma- en projectbesluiten in het ruimtelijke domein. Groot: "Waar willen we met een gebied naartoe? Hoe komen we daar? De programma's en projecten uit de afgeronde gebiedsagenda's lopen het MIRT-spelregelkader door. Dit kader kent 3 stappen: de verkenningfase, de planuitwerking en de realisatiefase. Vóór elke fase is een expliciet besluit voor de volgende stap

noodzakelijk. Een project in de gebiedsagenda komt niet automatisch in het MIRT terecht."

De gebiedsagenda's kennen geen wettelijke grondslag, omdat geen nieuw beleid is opgenomen, legt Heleen Groot uit. "Daarom gelden de regels voor inspraak ook niet, zoals wel het geval is bij beleidsvoornemens. Het zijn dynamische werkdocumenten. Maar de inhoud is niet vrijblijvend. Ze zijn straks het startpunt bij de aanpak van een probleem. Eigenlijk als voorbereiding voor een MIRT-verkenning."

De intrede van de gebiedsagenda's is volgens haar echt een cultuuromslag. "Het gaat over interdepartementale en regionale samenwerking. En dat is niet altijd vanzelfsprekend. Maar het vertrouwen begint te komen en het gaat steeds beter. Criticasters kunnen zeggen dat de gebiedsagenda's niet meer behelzen dan het opschrijven van wensenlijstjes. Daar schuilt een waarheid in, geeft ze aan. "Maar de wensenlijstjes zijn in ieder geval minder lang dan voorheen en de focus is veel prominenter aanwezig. Bovendien hebben we onszelf de opgave gesteld om in de volgende generatie gebiedsagenda's nog sterker te prioriteren. Vanuit VenW is alle aandacht en energie er nu op gericht dat tijdens de halfjaarlijkse bestuurlijke MIRT overleggen, de gebiedsagenda ook echt als agenda gebruikt worden."

# Doorstroming en leefbaarheid passen in één voorkeursalternatief

Bij de A7 Zuidelijke Ringweg Groningen (ZRG) kozen Rijkswaterstaat, Provincie en Gemeente Groningen samen voor één voorkeursvariant. Waar Rijkswaterstaat vooral gericht was op doorstroming en verkeersveiligheid, maakte de gemeente een punt van de leefbaarheid rond de weg. De provincie bewoog zich tussen beide partijen in. Ondanks de verschillen kwam het tot één breed gedragen oplossing.

Een uitdagende opgave om zo ver te komen, vindt gedeputeerde Marc Jager. HID Peter Struik van Rijkswaterstaat Noord-Nederland vindt dat het kwaliteitsteam daarin ook een rol heeft gespeeld.

Vanaf begin jaren 90 is gewerkt aan de doorstroming van de A7 Groningen. Het Langmanakkoord bracht een beperkt budget voor tijdelijke maatregelen: de aanpak ZRG fase 1. De problemen dempten wel, maar bleven. Met het afblazen van de Zuiderzeelijn kwam er extra geld beschikbaar voor een structurele oplossing. Rijk, provincie en gemeente brachten samen een taakstellend budget bijeen van 624 miljoen euro en vormden een stuurgroep met de provincie als voorzitter.



Marc Jager is gedeputeerde in de provincie Groningen voor o.a. verkeer en vervoer.

De stuurgroep ging voor één bestuurlijk voorkeursalternatief, zoals aanbevolen door de Commissie Elverding. Maar welk alternatief? De oplossingsrichtingen uit de jaren 90 en nieuwe varianten kwamen op tafel en werden aan de omgeving gepresenteerd. Gedeputeerde Jager: “Volledig ondertunnelen zag er erg mooi uit, maar is gezien de beperkte middelen geen optie. Het idee was vervolgens om in een kwaliteitsteam (zie kader) de oplossingen te optimaliseren. Hiervoor werd een stedenbouwkundig bureau ingeschakeld. Dit leverde een totaal nieuwe variant op: een weg deels op palen en deels verdiept, in combinatie met drie tunneldeksels van maximaal 250 meter. Op deze deksels is gebiedsontwikkeling mogelijk, zoals verbindingzones of kantoorlocaties. Een oplossing die verder gaat dan wanneer verkeerskunde en leefomgeving afzonderlijk gezien worden.

De belangen tussen partijen werden scherper toen dwingend naar één variant werd toegewerkt. Gedeputeerde Jager merkte dat zelfs binnen de projectorganisatie mensen zich gedwongen voelden om te kiezen voor de belangen van hun eigen organisatie. “RWS ging voor de doorstroming, de provincie ook, maar wist ook dat het merendeel van de weggebruikers gewoon de stad in wil. Voor de gemeente telde vooral de inpassing van de weg dwars door de stad.” Om tot een oplossing te komen zijn deze belangen extra benadrukt. Marc Jager: “Wij hebben het te lang aangevloegen als verkeersprobleem, terwijl dat niet



Ruimte voor ontwikkelingen op het tunneldeksel

Voor de Zuidelijke Ringweg Groningen is de bestuurlijke voorkeursvariant ontwikkeld met behulp van een kwaliteitsteam, bestaande uit de rijks-, provinciale en gemeentelijke bouwmeesters. Voor de uitwerking schakelden zij stedenbouwkundig bureau West 8 in en Ingenieursbureau Witteveen en Bos voor het doorrekenen van de variant. Het kwaliteitsteam vertaalde wensen naar mogelijkheden. Gekeken werd naar locaties waar de weg op palen, danwel verdiept aangelegd moest worden en waar de op- en afritten moesten komen. Een tunnel was onbetaalbaar, maar tunneldeksels bleken een goed alternatief. Volgens gedeputeerde Marc Jager was de meerwaarde van het kwaliteitsteam dat zij vrij waren van oude denkpatronen. “Ze hadden frisse vragen en schetsten ons een compacte stad met veel fietsverkeer en geconcentreerde bedrijven. Verleggen van de weg zou betekenen dat de bedrijfsontwikkeling mee uit zou waaiëren.”

onze rol als provincie is. Dat ligt meer in de lijn van Rijkswaterstaat. Door onze houding werd de gemeente weer gedwongen sterk aan de andere kant te hangen. Vandaar dat wij onze nadruk verschoven naar inpassing.” Ondertussen stelde de minister van V&W een harde datum voor het voorkeursalternatief. Volgens Jager dwong dit de oplossing af. “De gemeente bleef vragen om een tweede variant. Onder druk werden we het uiteindelijk toch eens over één bestuurlijke variant.”

Peter Struik, HID van Rijkswaterstaat Noord-Nederland is het met hem eens dat rollen goed onderscheiden moesten worden. “In de stuurgroep was het soms moeilijk om de verschillende achtergronden en belangen constructief aan elkaar te verbinden en daarmee om de optimale oplossing

qua doorstroming en leefbaarheid te vinden. Het kwaliteitsteam heeft daarin een erg goede rol gehad.”

Alle overheden vinden uiteindelijk hun belangen terug in het voorkeursalternatief. Daarmee blijft het een gezamenlijk project. Er wordt in het projectteam nu sterker ingezet op de binding met het project en minder op de eigen organisatie. “De projectdirecteur die daarna is geworven is ondermeer geselecteerd op samenbindende capaciteiten,” verduidelijkt Jager.

De volledige uitvoering van de bestuurlijke variant met tunneldeksels kost 700 miljoen euro en past dus niet binnen het budget. Dit betekent dat binnen het plan nog financiële ruimte moet worden gezocht tijdens de planstudie, onderdelen gefaseerd moeten worden of dat alternatieve financiering moet worden gezocht. Of dit politiek niet gevaarlijk is? Marc Jager: “We laten duidelijk zien wat onze gezamenlijke ambitie is en zullen er alles aan doen die te realiseren, maar aan het onmogelijke is natuurlijk niemand gehouden.”

Marc Jager is als gedeputeerde Verkeer & Vervoer van Groningen lid van de stuurgroep, namens de gemeente Groningen is wethouder Karin Dekker afgevaardigd. Jager: “Dan zou het logisch zijn om samen aan tafel te zitten met de Minister van Verkeer en Waterstaat maar deze laat zich vertegenwoordigen door de HID van Noord-Nederland. In de praktijk blijkt dat de HID regelmatig terug moet naar zijn

Minister voor afstemming. Hij zou óf meer handelingsvrijheid moeten hebben, óf we zouden met de Minister aan tafel moeten zitten. Een voorbeeld is in de discussie over het ambitieniveau dat de voorkeursvariant niet binnen het budget past. De Minister zegt: budget is budget, maar de stuurgroep vindt dat dit echt een gezamenlijke ambitie is. Ook als het gaat om de voortoets van DVS, wordt een regionale dienst op afstand gezet. Er zou een beter evenwicht moeten zijn tussen de bestuurlijk maatschappelijke wenselijkheid en de kille richtlijnen van de rijksoverheid. Bij een ander project bleken de boogstralen in een weg niet helemaal aan de voorschriften te voldoen, maar in de praktijk wel uitstekend te functioneren.” Een belangrijke les is volgens Peter Struik dat intern VenW de inzet van betrokkenen beter aan de voorkant van dit soort processen kunnen zitten. “De inzet zou specifiek op de kwaliteit van de oplossing moeten zitten om daarmee de slagvaardigheid te bieden die op dat moment nodig is in het proces met de regio. Ik vind dat wel een inzicht voor ons allemaal.”

Marc Jager vindt dat er nog een nieuwe uitdaging ligt. Namelijk om de participatie met de omgeving ook in de volgende fase goed vorm te geven. “De voorkeursvariant is nog maar een schets, die in de planstudie goed onderzocht en uitgewerkt moet worden. Wij hebben een duidelijk beeld van wat we er mee willen. Het is nu belangrijk dat we daar de omgeving heel direct bij betrekken.”

*Wonen en werken bij de A7*

## Meer informatie

Bert van der Meulen,  
Rijkswaterstaat Noord-Nederland,  
tel. 058-2344127 bert.vander.meulen@rws.nl



# De vele gedaanten van een omgevingsmanager

Omgevingsmanagement staat volop in de belangstelling bij Rijkswaterstaat. Theo van de Gazelle, plaatsvervangend DG gaf al eens aan dat iedereen de rol van omgevingsmanager vervult. Iedereen heeft zo zijn contacten. Hoe die rol precies moet worden ingevuld, is nog niet uitgekristalliseerd volgens Jeroen Weertman van het Tracé/m.e.r.-centrum DVS. Kirsten van Zalinge, omgevingsmanager bij de Regionale Dienst Utrecht ervaart de rol als een echte IPM-rol.

“Rijkswaterstaat is actief in een omgeving die steeds meer zelf iets wil, de samenleving is zich bewuster geworden van de eigen belangen. MIT werd MIRT. En Bert Keijts, de voormalige DG, omarmde publieksgericht werken. Daarmee komt de omgevingsmanager steeds meer in beeld”, zegt Jeroen Weertman.

“Eigenlijk zijn er vier soorten omgevingsmanagement te onderscheiden. Je hebt project-omgevingsmanagement, strategisch relatiemanagement, gebiedsgerichte samenwerking en publieksgericht netwerkbeheer. Maar het is nog een hele uitdaging om vanuit die 4 typen omgevingsmanagement met één mond te spreken met de omgeving. Dat is nog pionieren”, volgens Weertman.

## Confrontatie

Kirsten van Zalinge, omgevingsmanager A2 Holendrecht-Oudenrijn benadrukt ook de verschillende petten van de omgevingsmanager. Maar licht toe dat de IPM-rol van de omgevingsmanager bewust alleen belegd is bij de Regionale Diensten. Integraal Project Management (IPM) is een instrument om grote projecten in goede banen te leiden. Het IPM-model onderscheidt vijf rolhouders binnen een project: integrale projectmanager, manager projectbeheersing, omgevingsmanager, technisch manager en contractmanager.

“Bij de Regionale Diensten wordt de langetermijnrelatie met de stakeholders opgebouwd. De publieks- en projectbelangen op de lange termijn kunnen anders liggen. Het gaat erom hoe je als project met deze spanning omgaat. Het zou goed zijn als elk IPM team bij de start al zou afspreken hoe

omgevingsmanagement wordt ingevuld. Binnen het IPM model staan Techniek en Omgevingsmanagement eigenlijk naast elkaar, die processen zijn goed met elkaar vergelijkbaar. Ook bij Techniek is er de confrontatie met steeds weer nieuwe ideeën, maar dan vanuit inhoudelijke kwaliteit. Omgevingsmanagement is een volwaardige IPM rol, maar doordat de omgevingsmanager nu vaak als het ‘externe’ geweten van het project fungeert, wel één waarmee je regelmatig in discussies terecht komt.”

## Juiste evenwicht zoeken

Dat omgevingsmanagement een belangrijke schakel is tussen ‘binnen’ en ‘buiten’, benadrukt Jeroen Weertman. “Het gaat erom de buitenwereld binnen te brengen en collega’s op een zodanige manier in contact te brengen met de buitenwereld, dat ‘binnen’ en ‘buiten’ elkaar beter begrijpen en er gezamenlijk naar betere oplossingen kan worden gezocht. Dat is vaak een lastig proces, bovendien moet je tegelijkertijd empatisch kunnen zijn en een olifanten huid hebben in situaties waar je de volle laag over je heen krijgt. Ik vind de formulering van Christine Davidse, omgevingsmanager bij de A4 Delft-Schiedam heel treffend. Zij zei: ‘Als je het niet goed geregeld hebt, kan de interne afstemming 70% van je tijd gaan innemen. Dan blijft er slechts 30 procent over voor contacten met de omgeving.’ Investeren in goede interne lijnen en afspraken is essentieel om een geloofwaardige partner te kunnen zijn voor de omgeving. En dat kost tijd.”

“Als omgevingsmanager ben je bezig met verwachtingsmanagement, creëer je begrip voor de werkwijze van RWS

en ben je zowel intern als extern veel bezig met informeren. Hoe loopt het? In welke fase bevindt zich het proces? Hoe staat het met de planning? Wat zijn de uitkomsten van geluid- en luchtonderzoeken? Het is altijd een beetje zoeken naar het juiste evenwicht. Vaak schuilt de teleurstelling meer in de verwachting dan in het resultaat. Het zou het functioneren van de omgevingsmanager ten goede komen als het gehele projectteam zich zou uitspreken over omgevingsmanagement. Bij de start van een project zouden de basisprincipes helder uitgesproken moeten worden. Dan krijg je een gestructureerdere werkwijze”, volgens van Zalinge.

### Regierol

De rol van de omgevingsmanager verandert in de nabije toekomst. “Dat geldt met name voor de rol van de omgevingsmanager in de planstudiefase, het accent komt meer te liggen op de realisatiefase of bij verkenningen. Ook krijgt de omgevingsmanager steeds meer een regierol omdat marktpartijen in de realisatiefase in toenemende mate een rol krijgen in omgevingsmanagement”, is de mening van Weertman.

Van Zalinge pleit ervoor om omgevingsmanagement meer te verbinden in alle verschillende fasen. “Nu zie je vaak dat er in de realisatiefase een andere omgevingsmanager komt die niet precies op de hoogte is van eerdere afspraken. In de overdracht kan nog veel verbeteren. Of waarom niet dezelfde omgevingsmanager behouden? Een grote stap kan worden gezet wanneer we er in slagen om op hoofdlijnen

## IPM-model

Rijkswaterstaat hanteert in projecten het Integraal Project Management (IPM)-model. In dit model wordt de aansturing binnen een project verdeeld volgens de afzonderlijke 5 IPM-rollen: projectmanager, manager projectbeheersing, omgevingsmanager, contractmanager en technisch manager.

afspraken te maken met de omgeving, maar dat vergt ook weer vertrouwen. Als de randvoorwaarden goed zijn, kunnen we bepaalde onderdelen zoals communicatie uitbesteden aan de markt. De regie blijft echter altijd bij RWS. Hoe je het ook wendt of keert, omgevingsmanagement is corebusiness van RWS. Zonder dat kan je geen enkel project meer van de grond krijgen.”

## Meer informatie

Jeroen Weertman, DVS, [jeroen.weertman@rws.nl](mailto:jeroen.weertman@rws.nl),  
Kirsten van Zalinge, RDU,  
[kirsten.van.zalinge01@rws.nl](mailto:kirsten.van.zalinge01@rws.nl)



# De nieuwe kleren van de keizer: de gebiedsgerichte benadering

In het sprookje van Hans Christian Andersen gaat het over een keizer die kleren belangrijker vindt dan regeren. Ongერიjmd is dat zeker niet. Het volk zegt ah en oh tegen de nieuwe kledinglijn vooral omdat de kleermakers hebben verteld dat domme mensen de nieuwe kleren niet kunnen zien. Uiteindelijk is er dan gelukkig een jongetje die de keizer beziet met open mond en luid roept: de keizer loopt in zijn blote kont!

Een tijdje geleden was integraal het woord dat ons ambtenaren voorgehouden werd. Alles hield verband met alles en de werkelijke oplossing van een probleem kon slechts gevonden worden door een integrale benadering. Of een integrale benadering ook leidde tot een integere oplossing en of integraliteit wel meer opleverde dan het bij mekaar vegen en opeenhopen van verschillende deskundigheden en sectorale visies: daarvan word ik zelden overtuigd. Of de integrale Natuurwet een meerwaarde zal hebben boven de bestaande Boswet, Flora- en faunawet en Natuurbeschermingswet 1998: ik weet het niet. Of de integrale Omgevingswet nu een verbetering zal gaan betekenen ten opzichte van de historisch gegroeide omgevingsrechtelijke wetgeving: ik weet het niet.

Door dat te zeggen of zelfs te zeggen dat de integrale benadering van de Wabo geen verbetering zal opleveren ten opzichte van de huidige vergunningverlening, voel ik mij verwant met dat jongetje uit het sprookje. Dan maar dom gevonden worden, al speelde dat bij het kereltje geen rol.

De laatste tijd valt steeds vaker het woord gebiedsgerichte benadering. Voor sommige tijdschriften zelfs aanleiding voor het maken van een themanummer. Gekker moet het niet worden. Is er wel sprake van een nieuwe benadering? Voor de projectleider betekent dat waarschijnlijk dat hij verder moet kijken dan de bermsloot van een weg. Maar doet hij dat dan niet? Je wilt niet weten wat er allemaal voor een ontwikkelingen in een verkeersmodel zijn gestopt en wat allemaal niet onderzocht wordt in een trajectnota. Mij lijkt dat je eerst moet oproepen tot een gebiedsgerichte benadering als blijkt dat a) een dergelijke benadering nodig is voor het te bereiken doel en b) die benadering nu ontbreekt. Van het tweede ben ik zeker niet overtuigd.

De gebiedsgerichte benadering (het woord valt zelfs 3 keer in het rapport van de Commissie Elverding en dan is het belangrijk) kan natuurlijk ook niet los gezien worden van integraliteit. Maar zijn ook het maken van gebiedsagenda's, het benadrukken van de R van MIRT, het



streven naar de volwaardige rol van het leefmilieu, het formuleren van gezamenlijke gebiedsopgaven, het werken aan win-win-situaties, het combineren van rode, groene en blauwe ontwikkelingen, het interdisciplinair benaderen van ruimtelijke ontwikkelingen, het streven naar multidisciplinaire planuitwerkingsfasen, het bevorderen van dialogen tussen verkeers- en stedenbouwkundigen, het in toenemende mate werken met regieteams, het stimuleren van samenwerking tussen verschillende probleemeigenaren, het bij elkaar brengen van alle beleidsdisciplines die iets vinden van een ruimtelijke ontwikkeling, ..... niet alle variaties op hetzelfde thema of je dat nu integraliteit, gebiedsgerichtheid of verder-kijken-dan-je-neus-lang-is noemt?

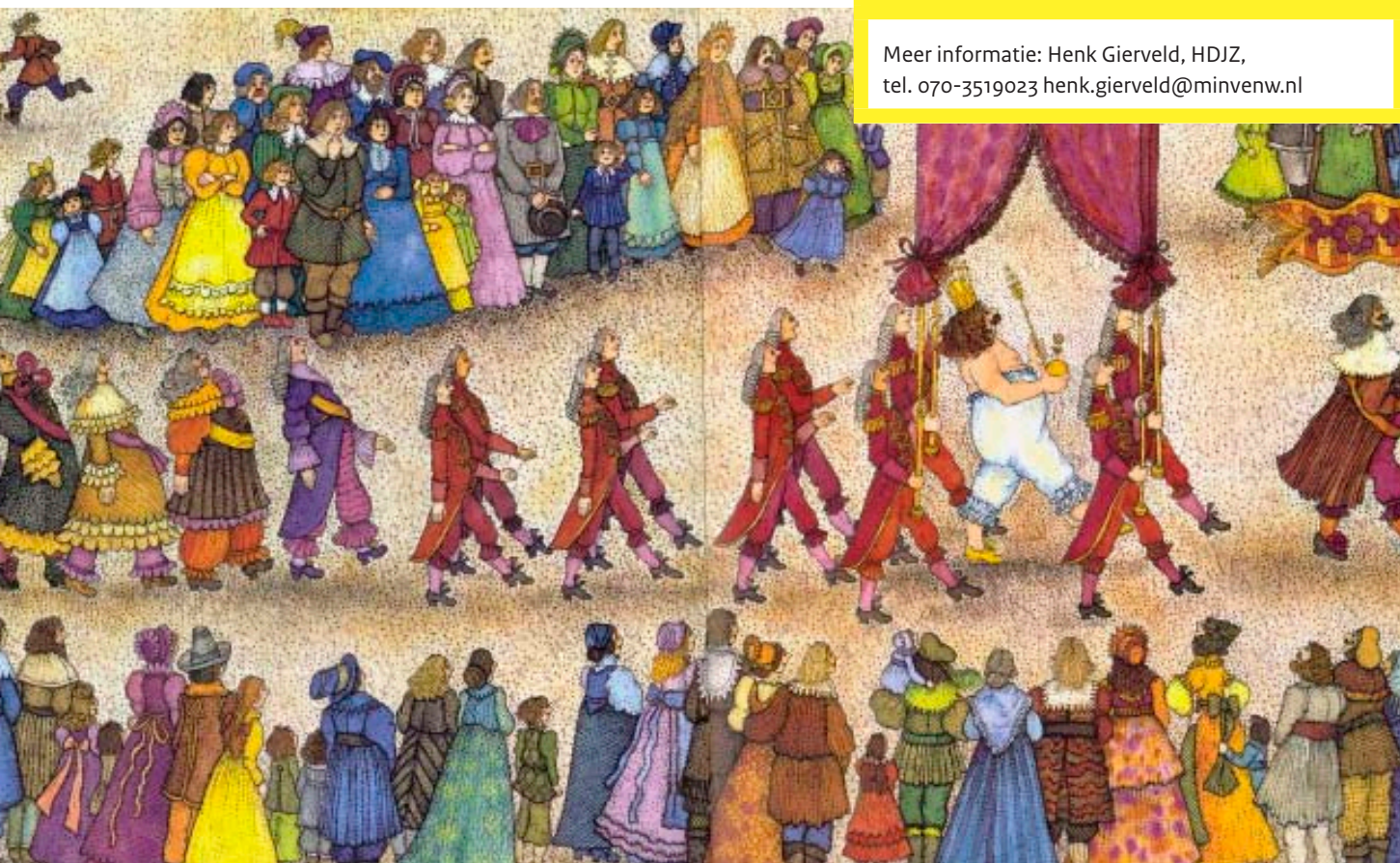
Ik houd het er maar even op dat de gebiedsgerichte benadering slechts een nieuwe benaming is om opnieuw grip te krijgen op de complexiteit bij besluitvorming over ruimtelijke en infrastructurele projecten. "Oude wijn in nieuwe zakken" zogezegd. Met nieuwe kleren is niks mis zo zal ook de keizer vinden en met oude wijn al helemaal niks zo vindt ook ondergetekende.

We zullen het jongetje eens vragen of de gebiedsgerichte benadering wel iets om het lijf heeft.



## Meer informatie

Meer informatie: Henk Gierveld, HDJZ,  
tel. 070-3519023 [henk.gierveld@minvenw.nl](mailto:henk.gierveld@minvenw.nl)



# Ring Utrecht biedt ruimtelijke ontwikkelingskansen

Rijk én regio hebben de handen ineen geslagen om de doorstroming op de Ring Utrecht te verbeteren. In 2006 is een gezamenlijke bestuursovereenkomst opgesteld met daarin een financiële reservering voor een breed mobiliteitspakket, waar onder de Ring Utrecht.

“Deze bijzondere samenwerking geeft ook het unieke verschijnsel dat er voor de Ring vier kapiteins op één schip zijn”, stelt Marc Koolwijk, projectmanager van de planstudie Ring Utrecht. Niet alleen de ministers van VenW en VROM zijn Bevoegd Gezag, maar ook de provincie en gemeente Utrecht. Dit geeft een gevoel van gelijkwaardigheid. Voor Rijkswaterstaat Utrecht is het uitdagend om in een dergelijke situatie te mogen werken.

Voor de verbetering van de Ring Utrecht is een budget van 1,2 miljard euro beschikbaar. Volgens Marc nodigt dit partijen al snel uit om ontwikkelingen voor te stellen, die daarop mee kunnen liften. Om dit in goede banen te leiden is bewust aan het begin van het planuitwerkingsproces onder de paraplu van VERDER (zie kader) de dialoog gezocht met alle belanghebbenden; lokale overheden, belangenorganisaties en bewoners. Ook zijn in de eerste fase de rijksadviseurs voor zowel infrastructuur als landschap betrokken.

## ‘Oude denken’ loslaten

De vele ruimtelijke functies in het gebied rond Utrecht maken het vinden van ‘mooie’ infrastructuur oplossingen niet altijd gemakkelijk. “Het ‘oude denken’ hebben we los moeten laten,” stelt Marc, “Het is waardevol om oog te hebben voor de belangen in het gebied en om de ruimtelijke kansen te benoemen”. Zo zijn er vanuit de projectorganisatie Nieuwe Hollandse Waterlinie ideeën om de forten rondom de Ring Utrecht te versterken in samenhang met de ingrepen aan het wegennet. Dit levert een win-winsituatie op. Vergelijkbaar, maar op kleinere schaal, spelen ook bij de Universiteit Utrecht wensen om de onderdoorgangen bij de A27 aantrekkelijker te maken als toegangspoorten tot de Uithof. Aan de zuidkant van Utrecht, in de A12 zone, leeft de wens om op

langere termijn een grootschalige, stedelijke ontwikkeling mogelijk te maken (onder andere woningbouw, kantoorlocaties, jaarbeursachtige activiteiten en kennisinstellingen). Vanuit de planstudie voor de Ring Utrecht wordt nu al meegedacht om deze ontwikkelingen (niet on)mogelijk te maken.

Als projectmanager constateerde Marc dat er wel degelijk een spanningsveld is in de mate waarin bestuurders invloed uit handen willen geven aan de maatschappij. “Tijd en aandacht voor de omgeving kan op korte termijn vertragend werken, maar ik ben ervan overtuigd dat dit je verderop in het proces ook winst oplevert. Zelf kan ik het principe van gebiedsontwikkeling alleen maar toejuichen.” In een goed omgevingsproces kunnen door de projectorganisatie ook de juiste verwachtingen worden gewekt over de mate waarin wensen waargemaakt kunnen worden.”

## Op de koffie

Volgens Marc gaat er in de huidige omgevingsaanpak – die past bij de aanbevelingen van de commissie Elverding – veel aandacht uit naar het informeren en consulteren van bewoners. Binnen zijn project is de omgeving een belangrijke speler. “Via de website [[www.ikgaverder.nl](http://www.ikgaverder.nl)], de landelijke informatielijn of op een van de vele informatieavonden kunnen belanghebbenden vragen stellen of kenbaar maken dat ze ergens over willen doorpraten. En dan komen we bij ze op de koffie. Dat is, volgens mij, niet regulier werk voor de gemiddelde RWS'er, maar past sterk bij de publieksgerichte organisatie die we willen zijn. Niet alleen op ons eigen initiatief, maar ook op aangeven van bewoners organiseren we informatie-momenten in de omgeving. Uiteraard in samenwerking met de



Het samenwerkingsverband VERDER, werkt aan de doorstroming en bereikbaarheid van de regio Midden-Nederland. Een onderdeel hiervan is de studie naar de Ring Utrecht. Deelnemers van VERDER zijn Rijkswaterstaat, Provincie Utrecht, en regionale samenwerkingsorganisaties en gemeenten. VERDER heeft als doel om gezamenlijk de doorstroming van het verkeer in de periode tot 2020 te verbeteren. Om dat te realiseren worden maatregelen voor fiets, OV, auto, verkeers- en mobiliteitsmanagement tegelijkertijd en integraal bestudeerd en uitgevoerd. De samenhang tussen de maatregelen maakt dat het werkt.

## Meer informatie

Marc Koolwijk, tel. 06-10104266  
marc.koolwijk@rws.nl

Fortenstelsel langs de A27

omwonenden én de betreffende gemeente. We vinden het belangrijk om hen bij dit complexe en soms ingrijpende project op hun informatiebehoefte te bedienen. Die strategie trekken we door naar de tweede fase van de planuitwerking, na vaststelling van het Voorkeursalternatief, als we de ontwerpateliers hebben. We nemen er de tijd voor om dit met alle partijen goed te doen.”

### Uniforme uitstraling

Naast de inpassingsbelangen van de omgeving, houdt de Ring Utrecht ook rekening met de visie op rijkswegen vanuit Routeontwerp. Dit interdepartementale programma heeft voor de ruimtelijke kwaliteit van de rijkswegen baanbrekend werk gedaan. Een van de doelen is het creëren van samenhang op bepaalde snelwegtrajecten, zoals de A27, A2, A12 en A4. Els de Mare, coördinator ruimtelijke kwaliteit: “Het principe is dat de architectonische specificaties die voor een hele route gelden projectspecifiek worden toegepast, zodat samenhang en continuïteit in de wegarchitectuur ontstaat.” Zowel de A2, A12 én A27 maken deel uit van de Ring Utrecht, daarom speelt ook Routeontwerp een rol in de planstudie. “Op dit moment is met name de visie op deze weggedelen van belang, tot op detail uitwerken gebeurt naarmate de studie vordert.” Het Rijksprogramma is inmiddels gestopt, maar Rijkswaterstaat Utrecht zet de ambitie om ruimtelijke kwaliteit verder in de projectenpraktijk te verweven voort. Bij de Ring Utrecht is Els de Mare aanjager die de projectteams stimuleert om routeontwerp

### Proces Ring

Startnotitie	2008
Inspraak en advies	2009
Eerste fase MER	
Voorkeursrichting	2009
Voorkeursalternatief	2010
Tweede fase MER/OTB	2012
Inspraak en advies	2012
Tracébesluit en Beroep	2013
Vorbereiding uitvoering	2014-2015
Uitvoering	2016-2020

nadrukkelijk te benoemen in alle projectopdrachten en uit te werken in de projectplannen.

De uitbreiding van de capaciteit op de Ring Utrecht is een complexe ruimtelijke opgave waarbinnen kansen ontstaan voor belanghebbenden om wensen en ambities mee te geven in te ontwikkeling van het gebied. Visies van regiopartners, maar ook de visie van het Rijk komen samen in de uitwerking van de eerste fase MER. Rijkswaterstaat presenteert deze in het najaar van 2010. “Hieruit volgen wellicht nieuwe bijeenkomsten en koffiemomenten”, concludeert Marc.

# En? Ging het Sneller en Beter?

In MER-Nieuws nummer 71 wordt Sneller en Beter in de praktijk kritisch bekeken. De besluitvorming rondom infrastructurele projecten kon volgens de commissie Elverding met de helft worden bekort.

Rijkswaterstaat pakte de aanbevelingen voortvarend op. Verkenningen werden breder ingestoken, bij voorkeur volgens een gebiedsgerichte benadering. De ambtelijke voorbereiding en bestuurscultuur moest beter. Afspraken helderder. Vuistregels en oplevertoetsen. Wat is er twee jaar later van terecht gekomen. Ging het nou echt Sneller en Beter? Of was het vooral de Spoedaanpak die sneller ging? Waar liepen we tegenaan? Duidelijk is dat de bedoelingen goed waren, maar vertragingen in projecten waren er nog steeds. Wat waren knelpunten? En verbeterpunten? Sneller en Beter kende verschillende ambassadeurs. Hoe kijken zij tegen de uitwerking aan. Is het goed uitgekapt? Of moet Rijkswaterstaat nog een slag maken?



MER-nieuws wordt 4 maal per jaar kosteloos verspreid onder m.e.r.-medewerkers van VenW. Daarnaast verschijnt maandelijks de digitale MER-nieuwsflits. Het doel is om praktijkervaringen uit te wisselen en de kennis van specialistische diensten op planvorming en op m.e.r.-gebied te verspreiden. MER-nieuws wordt uitgegeven door het Tracé/m.e.r.-centrum, DVS, Postbus 5044, 2600 GA, Delft, tel. 088 - 798 23 62.

## Wie werkten mee aan dit nummer?

MER-nieuws wordt gemaakt door het Tracé/m.e.r.-centrum bij DVS.

### Redactieraad:

Krijn Drijvers (DNB)	Charlotte Defesche (PDPD)
Alan Hoekstra (DI)	Hans Kila (DNB)
Gerard Koot (DON)	Patricia Hol - (DuT)
Ria van der Helm (WD)	Janneke Lourens (DI)
Bart Stolte (DVS)	Henk van Mourik - DG Mo
Josan Tielen (PDR)	Leonie Zeestraten (PDPD)

### Eindredactie:

Bart Stolte (DVS)  
Communicatiebureau Geke kiers

### Tekst:

Saskia Best, Redmond  
Communicatiebureau Geke kiers

### Opmaak en productie:

Jubels B.V. Amsterdam  
[www.jubels.nl](http://www.jubels.nl)

**Abonneren:** [www.tracemer.nl](http://www.tracemer.nl)



Dit is een uitgave van

## **Rijkswaterstaat**

Kijk voor meer informatie op  
[www.rijkswaterstaat.nl](http://www.rijkswaterstaat.nl)  
of bel 0800 - 8002  
(ma t/m zo 06.00 - 22.30 uur, gratis)

juni 2010 | DVS0610JU002