

Op weg naar een
Kennisgemeenschap
Integratie
Weginfrastructuur

Startnotitie en Intentieovereenkomst

Peter Heerema
Locus ruimtelijke verkenningen
In opdracht van Connekt

Leiden, augustus 2002

INHOUDSOPGAVE	blz.
Voorwoord	3
1. Inleiding	4
2. Probleemanalyse	6
2.1. Materiële context	6
2.1.1. Koppeling infrastructuur en ruimtelijk ontwerp	
2.1.2. Materiële opdracht	
2.2. Formele context	12
2.2.1. Disciplines, actoren en projecten	
2.2.2. Formele opdracht	
3. Draagvlak	16
4. Intentieverklaring	19
Bijlage: resultaten en verslag van de gespreksronde	23

Voorwoord

In deze notitie beschrijf ik de aanleiding, de contouren van en het draagvlak voor een op te richten Kennisgemeenschap Integratie Weginfrastructuur onder de vlag van Connekt in samenspraak met Habiforum. Een dergelijke Kennisgemeenschap voorziet in een lacune op het gebied van integrale en innovatieve kennisvorming op het vlak van integratie van weginfrastructuur in zijn omgeving. De concepten en ideeën die ontwikkeld zullen worden dragen bij aan door publieke en private partijen tot stand te brengen duurzame, meervoudig bruikbare en veilige infrastructuuromgevingen. Deze ambitie wordt gestuurd door twee wensbeelden, één over de inhoud en één over de vorm.

WENSBEELD 1: VAN EEN ENKELVOUDIGE SYSTEEMOPGAVE NAAR EEN MEERVOUDIGE GEBRUIKSOPGAVE VOOR WEGINFRASTRUCTUUR

WENSBEELD 2: VAN GEFRAGMENTEERDE SCHAARSE KENNIS NAAR GEMEENSCHAPPELIJKE EN GEDEELDE KENNIS EN INZICHTEN

Deze startnotitie bevat tevens de intentieverklaring voor de deelnemers aan KIWI.

Hoewel ontstaan onder paarse signatuur, past het onderwerp goed in de filosofie van het huidige kabinet Balkenende met zijn nadruk op de verantwoordelijkheid van mensen en organisaties voor de kwaliteit van de leefomgeving.

Het plan van aanpak is tot stand gekomen in overleg en in samenwerking met Jo Schunselaar van Connekt, die ook de opdrachtgever was. Hoewel het gedurende de rit de intentie was om via de in dit rapport uitgestippelde koers een dergelijke kennisgemeenschap in het leven te roepen, is desondanks eind 2002 door Connekt besloten om dat niet te doen omdat het thema buiten de scope van Connekt valt.

Peter Heerema

1. Inleiding

Dit project richt zich op het in samenhang organiseren van lijninfrastructuur en gebiedsontwikkeling wanneer aanleg, verbreding of verbouwing van infrastructuur aan de orde is. De nadruk ligt hierbij op de weginfrastructuur. De uitvoering van het project zal in opdracht van Connekt in samenspraak met Habiforum worden georganiseerd.

De primaire invalshoek is om te zoeken naar optimale integrale oplossingen vanuit oogpunt van ruimtelijke kwaliteit en bereikbaarheid en om niet zoals gebruikelijk uitsluitend de infrastructuur in te passen in de omgeving, maar om ook actief de omgeving daarbij te betrekken. Deze integrale gebiedsontwikkeling zou tevens meer kansen kunnen bieden voor private partijen om met rendement te investeren in aanleg en exploitatie van lijninfrastructuur, wellicht in samenhang met gebieds- of vastgoedontwikkeling. Bovendien biedt deze aanpak meer kansen voor maatschappelijk draagvlak bij aanleg, verbreding of verbouwing van lijninfrastructuur.

Over het hoe en wat van deze aanpak bestaan nog weinig systematische inzichten en de kennis en ervaring die er is, is gefragmenteerd en sectoraal. Ook is er nog weinig praktijkervaring. Een meer integrale benadering start dus bij kennisopbouw en kennisuitwisseling tussen deskundigen uit verschillende domeinen van wetenschap, overheid, markt en intermediaire organisaties. Het delen van kennis om te komen tot 'best concepts' staat hierin voorop, waar mogelijk gebaseerd op 'best practices'. De vorm is daarom die van een Community of Knowledge. Voor dit project hanteren wij het Nederlandse equivalent: kennisgemeenschap. Omdat integratie het oogmerk is, heet de kennisgemeenschap voluit "Kennisgemeenschap Integratie Weginfrastructuur", afgekort KIWI.

In deze notitie wordt de opdracht aan het KIWI geformuleerd.

Deze opdracht is materieel (de inhoud: het wat en waar) en procesgericht of formeel (de vorm: het wie en hoe). In paragraaf 2 ga ik in op dit kader. In een gespreksronde met betrokken partijen zijn verschillende opvattingen over het onderwerp geïnventariseerd. De rode draad van die gesprekken is opgenomen in paragraaf 3 van deze notitie. De notitie eindigt met een voorstel voor een intentieverklaring op basis waarvan de deelnemers aan KIWI zich zullen uitspreken om zich in te spannen om de doelen van de kennisgemeenschap te realiseren. Deze intentieverklaring ligt ten grondslag aan de met Connekt gezamenlijk voor de kennisgemeenschap te sluiten overeenkomst over de participatie van deelnemers in KIWI in termen van menskracht, kennis en financiën.

Zoals in de aanhef is vermeld wordt de ambitie van de kennisgemeenschap gedreven door twee expliciete wensbeelden. Het eerste wensbeeld is om te komen tot ontwerpprincipes, die uitdrukking geven aan een paradigmaverandering waarbij de aanleg of verbouwing van weginfrastructuur steeds meer beschouwd wordt als ruimtelijke ontwikkelingsopgave, waarbij per definitie meer vormen van ruimtegebruik en meer ruimtelijke belangen aan de orde zijn dan alleen het gebruik en het belang van de weg als civieltechnische opgave. Het tweede wensbeeld is om te komen tot een lerend netwerk, waarin kennis gedeeld wordt en praktisch toepasbaar gemaakt waardoor een meerwaarde wordt bereikt, die de huidige stand van gefragmenteerde kennis overstijgt. Of deze wensbeelden uiteindelijk gerealiseerd zullen worden, ligt vooral in handen van de deelnemers aan de Kennisgemeenschap Integratie Weginfrastructuur.

2. Probleemanalyse

2.1. Materiële context

2.1.1. Koppeling infrastructuur en ruimtelijk ontwerp

Het stelsel aan wegverbindingen in ons land nadert zijn voltooiing. Beleidsmatig en politiek worden de accenten gelegd op betere benutting, capaciteitsverhoging, efficiency en kwaliteitsverbetering van doorstroming door middel van het oplossen van fileknelpunten, wegverbreding, uitbreiding van het inhaalverbod voor vrachtauto's, extra rijstroken en toeritdosering. In het regeerakkoord van het kabinet Balkenende is betalen voor het gebruik van weginfrastructuur door middel van een kilometerheffing uit den boze. Daarentegen behoort in tegenstelling tot het paarse beleid van het kabinet Kok-2 de uitbreiding met nieuwe verbindingen weer tot de mogelijkheden en private financiering van infrastructuur bijvoorbeeld bij betaalstroken, wordt bevorderd. Vooralsnog blijft het motto: van A naar Beter. Goede bereikbaarheid en ontsluiting zijn essentieel voor verdere economische groei, aldus het regeerakkoord.

Netwerken ontwikkelen zich vaak volgens een vaste systematiek. Deze systematiek bestaat uit een start met enkelvoudige verbindingen (segmenten of trajecten), vervolgens een fase van integratie van deelnetwerken (routes), dan intensivering van dwarsverbindingen, gevolgd door uitdunning van het netwerk. Zoals met elk netwerk is de volgende fase die van integratie met de omgeving. De opgave verschuift van enkelvoudige systeemopgave naar meervoudige gebruiksopgave. Met enkelvoudige systeemopgave bedoel ik dat de vormgeving van de weg gebaseerd is op kennis, inzicht en vaardigheid nodig voor het technisch/constructief ontwerp, de constructie, de realisering, de instandhouding en het beheer van wegebouwkundige werken met het uitsluitende doel om het aanbod aan rustende en bewegende vervoermiddelen beheerst te verwerken. Het functionele ontwerp behoort tot het domein van de verkeerskunde en de civiele techniek, die met name gericht is op het geschikt maken en houden van het aardoppervlak voor het zich verplaatsen van de mens (Sanders, TU Delft, 2000).

Met meervoudige gebruiksopgave bedoel ik de vormgeving van de weg vanuit het perspectief dat de weginfrastructuur één van de ruimtelijke elementen is waaruit gebieden kunnen zijn opgebouwd. Dit impliceert dat in het ontwerp van de weg en in de afwegingen die aan ontwerpkeuzen voorafgaan, de diverse vormen van ruimtegebruik in het desbetreffende gebied een medebepalende rol spelen en worden meegewogen in de uiteindelijke inrichting en vormgeving. Dit ruimtelijk ontwerp behoort of zou moeten behoren tot het domein van de stedenbouw (of de landschapsarchitectuur), er op gericht om het aardoppervlak geschikt te maken en te houden voor het verblijven (in al zijn verscheidenheid aan functies en

verschijningsvormen) van de mens. Ter vergelijking: de switch van een louter op het verplaatsen van mensen gerichte benadering naar een benadering op basis van het verblijven van de mens is in de stad zichtbaar in het onderscheid in verkeersgebieden en verblijfsgebieden. De straat als functioneel ontwerp heeft in verblijfsgebieden een extra dimensie verkregen als openbare ruimte of publiek domein, vormgegeven als afgeleide van het decor aan gebouwen, groenvoorzieningen en andere artefacten en dienstbaar aan maatschappelijke verblijfsfuncties, zoals bijvoorbeeld ontmoeting. Een vergelijkbare ontwikkeling lijkt zich reeds voor te doen bij diverse tankstations annex parkeerplaatsen langs de snelweg.

De afgelopen jaren wordt in steeds bredere kring de opvatting gedeeld dat aanleg, verbreding of verbouwing van infrastructuur daarmee ook een ruimtelijke ontwikkelingsopgave wordt en niet langer alleen als sectorale of civieltechnische inspanning kan worden gezien. De redenen waarom deze opvatting aan belang wint zijn divers. Het gaat vooral om (a) optimalisering van ruimtegebruik (waaronder de infrastructuurruimte), om (b) vormgeving en ontwerp van routes en om (c) gebiedsgerichte uitwerking en concretisering van de netwerken in relatie tot verschillende vormen van ruimtegebruik. Hieronder licht ik dit toe.

(a) Optimalisering van ruimtegebruik

Waar ruimte schaars is, is het een uitdaging de beschikbare ruimte goed te benutten. Bijvoorbeeld om een evenwicht te vinden tussen verschillende ruimteclaims en economische vitaliteit, ecologische duurzaamheid en de belevingswaarde van de ruimte. Ook infrastructurele projecten dienen in dat spanningsveld als één van de ruimtegebruikers te voldoen aan kwaliteit en maatschappelijke meerwaarde. Eén van de opties is om in het kader van intensief en meervoudig ruimtegebruik de infrastructurele ruimte te overkluisen zodat dubbel grondgebruik mogelijk wordt en ook de hinder als gevolg van de infrastructuur gereduceerd wordt. Dat kan vooral van belang zijn in die gebieden waar de verstedelijkingsdruk hoog is. In het baanbrekende advies van de Raad voor verkeer en waterstaat uit 1998 over inpassing van infrastructuur, wordt dan ook gepleit voor 'total design'. Dat betekent kiezen voor kwalitatief hoogwaardige oplossingen die écht integraal zijn en daardoor maatschappelijke meerwaarde opleveren. Omdat infrastructuur een lange levensduur heeft mag niet bezuinigd worden op kwaliteit en samenwerking. Daarom heet het advies van de Raad 'Ambities bundelen'. Belangrijk is dat deze benadering gericht is op structurele verbeteringen, die een blijvend resultaat opleveren en geënt zijn op de oplossing van concrete problemen in de samenleving.

(b) Vormgeving en ontwerp van routes

Anderen wijzen op de culturele betekenis van infrastructuur. Mobiliteit als onvervreemdbaar onderdeel van onze hedendaagse cultuur wordt dan in verband gebracht met gebruik en beleving van infrastructuur. De zorg voor de infrastructuur is in dit licht onderdeel van een stedenbouwkundige of architectonische opgave die vorm geeft aan stad, landelijk gebied en openbare ruimte. Deels is dat een kwestie van vormgeving van het product weg als zodanig, noodzakelijk geworden vanwege de groeiende verrommeling langs (snel-)wegen die het aanzien van Nederland aantast. Snelwegen, zo wordt wel gesteld, zijn één grote Kalverstraat geworden. De schoonheid en zichtbaarheid van snelweg en omgeving kan een centralere plaats krijgen in vormgeving en ontwerp. De eigen identiteit en verschijningsvorm van de route worden hierdoor benoemd en versterkt. Deels is het daarmee ook een kwestie van beleving en waardering van de omgeving van de weg. De snelweg is niet louter een functioneel artefact, maar ook een culturele opgave. Deze opgave hangt samen met de groeiende behoefte in de samenleving aan kwaliteit.

(c) *Gebiedsgerichte uitwerking*

Weer anderen brengen naar voren dat infrastructuur invloed heeft op ruimtelijke processen en dus als middel ingezet kan worden om deze processen te sturen. Illustratief is in dit verband de constatering dat de verbetering en uitbreiding van het snelwegennetwerk in de tweede helft van de vorige eeuw hand in hand gegaan is met de uitwaaiing van verstedelijking in stadsgewesten en stedelijke netwerken. Typerend is bovendien (zoals hiervoor is aangegeven) dat in de levenscyclus van infrastructuur voortdurend sprake is van een ontwikkeling van aanleg, completering en betere benutting van bestaande systemen naar opname in de stedelijke omgeving en functieverandering. Oorspronkelijke zandpaden zijn winkelstraat geworden, spoorweg en station lagen eerst aan de rand en nu in het hart van de stad en ook de snelweg wordt opgeslokt door de stad. De vorming van stedelijke netwerken vereist dan ook een visie op de infrastructuur als netwerkopgave in een ruimtelijke setting. Aanleg, verbreding of verbouwing van lijninfrastructuur kan dan als kans worden aangegrepen om de gewenste verstedelijkingsrichting en het openhouden van waardevolle gebieden in verregaande mate te beïnvloeden. Dit vraagt om op maat gesneden, gebiedsgerichte uitwerkingen van ruimtelijke ontwikkelingskansen en infrastructuur.

2.1.2. *Materiële Opdracht*

Integratie van weginfrastructuur is in verschillende typen gebieden in ons land aan de orde. Zoals gezegd speelt dat bij de stedelijke netwerken, zoals benoemd in de Vijfde nota. Stedelijke netwerken zijn stelsels van goed met elkaar verbonden compacte grotere en kleinere steden, gescheiden door niet-verstedelijkt gebied. Het is nog onbekend of en welke wijzigingen het kabinet Balkenende wil

doorvoeren in het nationale ruimtelijke beleid, zoals onder Kok-2 neergelegd in een kabinetsstandpunt over de Vijfde nota. Er zijn vooralsnog zes nationale stedelijke netwerken (Groningen/Assen), Twente, Arnhem/Nijmegen, Deltametropool, Brabantstad en Maastricht/Heerlen) en elf regionale stedelijke netwerken (Eemsmond, Westergozone, Zuid-Friese Stedenzone, Zuid-Drentse Stedenband, Zwolle/Kampen, Stedendriehoek, Wageningen/Ede/Rhemen/Veenendaal, Scheldemondsteden, Noordwest 8, Brabantse Buitensteden en Venlo/Roermond). Binnen deze stedelijke netwerken dient de verstedelijkingsdruk te worden opgevangen en wordt een samenhangend stelsel van vervoerknooppunten tot stand gebracht. De druk vanuit verstedelijking en de wens tot vrijwaring van open ruimtes tussen de samenstellende delen vraagt in elk van deze gebieden om specifieke integratie van lijninfrastructuur op een wijze die recht doet aan de verschillende (toekomstige) belangen van bereikbaarheid, ruimtelijke kwaliteit en veiligheid en milieu. Eventuele uitbreidingen van de steden dienen zo gesitueerd te worden dat deze de bestaande infrastructuur zo goed mogelijk benutten met inachtneming van de vrijwaringszones langs hoofdinfrastructuur. Daarnaast kan de noodzaak voor intensivering van het ruimtegebruik in het stedelijk gebied nopen tot vrijstelling van vrijwaringszones op basis van een integrale afweging (waarbij milieu en veiligheid een belangrijke rol spelen). Tot 2015 is het streven er op gericht om tenminste vijftig procent van de vraag naar stedelijke functies binnen de grens van het bebouwde gebied van 1996 te realiseren.

Integratie van weginfrastructuur is in principe ook aan de orde bij de nationale landschappen, hoewel dat op dit moment bij Connekt niet de eerste prioriteit heeft. In de Vijfde nota worden zeven nationale landschappen aangewezen: het Groene Hart, de Hoeksche Waard, Noord-Hollands Midden, een deel van het Rivierengebied, de Zeeuws/Zuid-Hollandse Delta, de Veluwe en het Limburgs Heuvelland. De kwaliteitsverbetering die in deze gebieden nodig wordt geacht, vraagt om handhaving van de openheid langs de infrastructuur, waarmee panorama's op het landschap behouden blijven. Meer in het algemeen ligt bovendien in de open ruimte de nadruk op bescherming en ontwikkeling van landschap en cultuurhistorie, in combinatie met de benodigde ruimte voor natuur, water, landbouw en recreatie, en dus zorgvuldige inpassing van lijninfrastructuur. Te denken is bijvoorbeeld aan herstel en benutting van lineaire structuren in het landschap ('doorgaande lijnen') of aan versterking van coulisseachtige decors en interferenties tussen lijn en lintbebouwing ('geleding van open ruimte').

Er liggen derhalve diverse grote opgaven voor integratie van lijninfrastructuur. De opdracht is feitelijk om in deze gebieden een kwaliteitssprong tot stand te brengen waarmee door inpassing, ontwerp en vormgeving van lijninfrastructuur de kansen en kwaliteit van rode (wonen, werken en dergelijke) en groene vormen van ruimtegebruik (natuur, landschap en dergelijke) kunnen worden geoptimaliseerd én tevens de kwaliteit van de bereikbaarheid kan worden gewaarborgd. Aanleg en

verbouwing van infrastructuur wordt daarmee onderdeel van een ruimtelijke ontwikkelingsopgave.

Materiële opdracht: Hoe kan de weginfrastructuur met handhaving c.q. verbetering van bereikbaarheid en veiligheid in verschillende typen gebieden zo gebruikt en ontwikkeld worden dat de ruimtelijke en maatschappelijke kansen ter plekke optimaal worden benut?

Samenvattend culmineert deze inhoudelijke opdracht als volgt in de volgende matrix:

	Vorm	Functie	Compositie
Wegvak			
Route			
Netwerk			

Matrix 1: Relaties integratie weginfrastructuur

In deze matrix komen de probleemopvattingen van de civieltechnische en ruimtelijke invalshoeken tezamen.

In de rijen staan de verkeerskundige termen wegvak, route en netwerk. Dat zijn de te onderscheiden functionele elementen van de weginfrastructuur, die gericht zijn op het zich verplaatsen van de mens van A naar B. De kleinste eenheid is het wegvak, de combinatie van wegvakken vormt een route (bijvoorbeeld de hemelsbreed kortste route of de snelste route) en het netwerk biedt de geordende samenhang in het gebruik van de verkeersruimte met verschillende hiërarchieën aan verbindingen, ontsluitingen en kruispunten (bijvoorbeeld een radiaal netwerk versus een roostervormig netwerk).

In de kolommen staan de ruimtelijke ontwerpstermen vorm, functie en compositie. De drie hierboven beschreven argumenten voor lijninfrastructuur als ruimtelijke ontwikkelingsopgave, gericht op het verblijven van de mens, komen in deze ontwerpstermen tot uitdrukking, namelijk de optimalisering van het ruimtegebruik, de vormgeving van routes en de gebiedsgerichte uitwerking. Zij staan respectievelijk voor:

- de kwaliteitsbeleving en esthetiek van het product weginfrastructuur zelf (bijvoorbeeld de vormgeving van de berm, de kwaliteit van het uitzicht of de identiteit van de route),
- de optimalisering van de gebruiksmogelijkheden van de infrastructuurruimte (bijvoorbeeld de combinatie van doorstroming van verkeer en dubbel ruimtegebruik door overkluizing) en
- de gebiedsgerichte, ruimtelijke rangschikking van artefacten in de omgeving van de weginfrastructuur (bijvoorbeeld het 'helen' van de stad, intensiveren van ruimtegebruik op en om knooppunten of het openhouden van vensters en panorama's).

2.2. Formele context

2.2.1. Disciplines, actoren en projecten

Disciplines

Doel en raison d'être van de Kennisgemeenschap is om vanuit verschillende invalshoeken en disciplines, die betrokken zijn bij de ontwikkeling van lijninfrastructuur en bij gebiedsontwikkeling, kennis, ervaring en ideeën met betrekking tot de inhoudelijke aspecten van integratie van infrastructuur uit te wisselen en te delen. Het gaat daarbij om het benoemen van relaties (zie matrix 1) en de toegevoegde waarde daarvan ten behoeve van integrale planontwikkeling en financiering vanuit het publieke en private domein.

Omdat de opgave zich beweegt richting het domein van de ruimtelijke ontwikkeling, zullen meer en nieuwe publieke en private partijen betrokken zijn dan gebruikelijk het geval was. Dat is in lijn met de ambities van het kabinet Balkenende. Zowel in het ruimtelijk als in het verkeersbeleid biedt het kabinet aan marktpartijen een handreiking om een actieve rol te spelen, bijvoorbeeld bij regionale gebiedsontwikkeling en bij de private financiering van infrastructuur (zie regeerakkoord). Het kabinet zet wat dat betreft het roer om. De eigen verantwoordelijkheid van mensen en maatschappelijke organisaties komt centraal te staan binnen door de regering aan te geven hoofdrichtingen van ruimtelijke ontwikkeling. Dat levert diverse nieuwe, nog onbekende situaties op waar nog geen ervaring mee is opgebouwd. De Kennisgemeenschap is in dit opzicht te beschouwen als een vorm van lerend organiseren in netwerken. Kennisuitwisseling, kennisintegratie en de beoogde kennissprong leiden naar verwachting tot 'best concepts' die in latere instantie in de praktijk door lagere overheden en private partijen kunnen worden toegepast. Idealiter is sprake van een multidisciplinaire benadering, waarbij deelnemers in staat moeten zijn om over de grenzen van het eigen kennisdomein heen te kunnen denken. De veranderingsbereidheid ten aanzien van de problematiek, projecten en ambities is hoog, evenals het gevoel van co-makership. Dat betekent dat nieuwe vormen van omgang moeten worden gevonden, nieuwe mentale condities (taal, cultuur), nieuwe ruimtelijke condities ('learnsapes') en nieuwe virtuele condities ('web learning environments').

De invalshoeken kunnen onderscheiden worden in:

- het kennisdomein (TU, kennisinstellingen),
- het publieke domein (overheden, zoals Rijkswaterstaat, provincies, waterschappen, gemeenten),
- het private domein (bedrijven, wegenbouwers, projectontwikkelaars, consultants en intermediaire organisaties) en
- het ontwerpdomein (academies, universiteiten).

In matrix 2 is getracht deze domeinen te koppelen aan de inhoudelijke opgaven voor integratie van lijninfrastructuur, geïllustreerd met enkele voorbeelden van 'belangen' of betrokkenheid voor elk van de vier domeinen. De redenering is dat vanuit elk van de domeinen op een eigen wijze en vanuit een eigen (beperkt) perspectief of theoretisch kader wordt aangekeken tegen de inhoudelijke opgaven. Daarmee is deze matrix tevens een illustratie van de fragmentatie van de huidige kennis.

	Kennis domein	Ontwerp domein	Publiek domein	Privaat domein
Wegvak	capaciteit inpassing regels	vorm stijl aanzicht	benutting trajectnelheid veiligheid hinder ruimtegebruik	aanleg imago grondprijzen vestigingskansen vastgoed
Route	ontsluiting stromen afslagen ontvlechting	identiteit cultuur uitzicht	doorstroming verbinding reservering en vrijwaring	kosten tijd, snelheid concurrentie
Netwerk	Opbouw verknoping herkomst en bestemmingen	inbedding context variatie en differentiatie	ruimtelijke drager en knooppunten samenhang HWN-OWN ruimtelijke kwaliteit	logistiek organisatie complementariteit betrouwbaarheid

Matrix 2: Betrokkenheid integratie weginfrastructuur met enkele voorbeelden van relevante aspecten

Actoren

Deze vier belangen zijn te vertalen naar concrete partijen of actoren die over (vaak gefragmenteerde) kennis en ervaring beschikken. De oplossing van vraagstukken kan niet zomaar door één partij worden bepaald en opgelegd. Verschillende belangen dienen voor het voetlicht te worden gebracht. Niet alleen is de ruimte schaars en is de milieuruimte beperkt (geluid, veiligheid, luchtkwaliteit), ook maatschappelijk gezien wordt er steeds minder geaccepteerd. Onveiligheid, doorsnijding en versnippering worden steeds minder aanvaard. In sommige gevallen is de infrastructuur domweg een barrière, die de ontwikkeling van een nieuw gebied in de weg staat, bijvoorbeeld als het gaat om nieuwe woonwijken, bedrijfsterreinen of om behoud en versterking van de ecologische hoofdstructuur (EHS). In weer andere gevallen hebben partijen, zoals het bedrijfsleven, gewoonweg baat bij een adequate ontsluiting en zouden zij daaraan kunnen meebetalen. Deze trends vragen om nieuwe bestuurlijke en financiële

arrangementen, wellicht in de vorm van PPS-constructies. In matrix 3 is getracht om voor de inhoudelijke opgaven enkele concrete partijen als voorbeeld te benoemen, die in principe zouden kunnen samenwerken om kennis te delen en te vermenigvuldigen in de Kennisgemeenschap.

	vorm	functie	compositie
Kennis Domein	TUD civiele techniek	TUD civiele techniek	TUD bouwkunde, LUW, Acad. voor bouwkunst
Ontwerp domein	TUD civiele techniek, Eric Luiten	TUD bouwkunde	Mecanoo, Monolab Must
Publiek domein	Rijkswaterstaat (DWW, BD, RD's)	DGP, RD's RWS, Provincies, gemeenten	RWS (DWW), Rijksbouwmeester VROM (DGM, RPD)
Privaat domein	HBG, Volker Wessels Stevin, Amstelland, Ballast Nedam	consultants (Berenschot, TG, GC), Connekt	Habiforum, NIROV, Connekt

Matrix 3: Mogelijke partijen van belang voor integratie weginfrastructuur met enkele concrete voorbeelden

Projecten

Tot slot kan de kennisontwikkeling geïntensiveerd worden wanneer niet alleen theoretische kennis wordt gedeeld, maar ook een kennisimpuls kan worden gegenereerd op basis van concrete ervaringen en projecten. In matrix 4 worden enkele voorbeelden genoemd van potentiële projecten in relatie tot het schaalniveau en de ontwerpambitie.

	Vorm	Functie	Compositie
Wegvak	A10Zuidas	A10West	A2Leidsche Rijn, A9KKT
Route	A12		A12
Netwerk			

Matrix 4: Voorbeelden van potentiële projecten integratie weginfrastructuur

2.2.2. *Formele opdracht*

Vanuit de vier invalshoeken van kennis (kennisdomein, ontwerpdomein, publiek domein, privaat domein) worden vertegenwoordigers gezocht in de Kennisgemeenschap teneinde een zo representatief en volledig mogelijk beeld te krijgen van de kennis- en leerervaringen ('best concepts'). Dat gaat verder dan de 'traditionele' vergadergemeenschap of klassieke transactieverhoudingen tussen kennisvragers en kennisaanbieders. Van partijen wordt deelname gevraagd in de vorm van bijdragen aan inhoudelijke en procesmatige conceptvorming binnen een context van gunstige condities voor creativiteit en innovatie. Van belang is daarbij om te onderkennen dat kennis niet alleen informatie is, maar ook sociaal gedrag, talent en door opleiding en ervaring geschraagde eigenschappen en vaardigheden. In die zin is kennis 'sticky', d.w.z. gebonden aan gelokaliseerde sociale gemeenschappen en netwerken van persoonlijke betrekkingen met hun conventies en tradities, gebaseerd op niet-hiërarchische, informele patronen van organisatie. Netwerken kunnen in die zin opgevat worden als vorm van sociaal kapitaal. Sociaal kapitaal, dat de leden van een groep in staat stelt om met elkaar samen te werken, gebaseerd op waarden, normen en sociale eigenschappen zoals eerlijkheid, trouw, bereidheid tot het leveren van wederdiensten, toewijding en woord houden. Netwerken als vorm van sociaal kapitaal verbinden individuen op een informele wijze die uitstijgt boven de normale transactieverhoudingen in een economie. Transactiekosten die voor kennisoverdracht anders betaald zouden moeten worden, blijven achterwege. De morele vertrouwensrelatie schraagt de kansen voor creatieve en innoverende activiteiten, die nodig zijn om een kwaliteitssprong te bereiken ten aanzien van de integratie van weginfrastructuur.

Deze ambities zijn van invloed op de selectie van deelnemers aan de Kennisgemeenschap. Deelname is vrijwillig maar niet vrijblijvend. Onderling vertrouwen is de kurk, sociale cohesie de motor. De speelruimte die gevraagd wordt is de speelruimte die de deelnemers bereid zijn zelf te maken, uit welk domein ze dan ook afkomstig zijn. De bereidheid om kennis te delen staat voorop, inclusief het besef dat elke deelnemer vanuit zijn of haar invalshoek verantwoordelijk is voor een deel van het probleemeigenaarschap. Effect is vergroting van ieders tacit knowledge die vanzelfsprekend toepasbaar is in praktische projecten.

Formele opdracht: Hoe kan de slag gemaakt worden van gefragmenteerde, schaarse en vaak persoonsgebonden kennis over integratie van weginfrastructuur naar het delen en innoveren van kennis, inzichten en ervaringen zodat een gemeenschappelijk proces van kennisvermeerdering ontstaat met een overvloed aan inzichten?

3. Draagvlak

Deze notitie fungeert als 'startcontent', dat wil zeggen: de inhoudelijke en procesmatige invalshoeken van het thema integratie weginfrastructuur als aanzet voor een agenda voor de Kennisgemeenschap. Er zijn op basis hiervan een aantal gesprekken gevoerd met sleutelpersonen uit de vier bovengenoemde domeinen met het doel om de contouren verder aan te scherpen, opvattingen te sonderen en de bereidheid tot deelname aan de Kennisgemeenschap af te tasten. Er zijn gesprekken gevoerd met het directoraat-generaal Wonen, de Rijksplanologische Dienst en de Rijksgebouwendienst van het ministerie van VROM, met de directie Strategie en Coördinatie, de Regionale Directie Zuid-Holland, de Directie Infrastructuur en het directoraat-generaal Personenvervoer van het ministerie van Verkeer en Waterstaat, met het ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen, met Habiforum, met het Bouwfonds en met ontwerpers (Wouter Veldhuis (Must), Pieter Jannink (Must), Luisa Calabrese (Goudappel Coffeng), Frank van der Hoeven (TU Delft), Eric Luiten (Academie voor Bouwkunst Amsterdam), Mathijs Bouw (One Architecture), Ton van Schaik (RWS, Projectteam A12), Rik de Visser (Vista), Marlies Brinkhuijsen (Alterra)). In bijlage 1 is een uitvoerig verslag van de gesprekken opgenomen. Hieronder presenteer ik de zeven hoofdconclusies. Vrijwel elke gesprekspartner heeft overigens belangstelling getoond om actief mee te doen met de Kennisgemeenschap.

Bevindingen uit de gesprekken

- (1) er is brede belangstelling voor het onderwerp, maar geen eenduidige probleemeigenaar. Dat komt deels omdat niemand het inhoudelijk vraagstuk beleidsmatig belangrijk genoeg vindt om zich als zodanig op te werpen, deels omdat de bestuurlijke constellatie in Nederland zodanig in elkaar zit dat zeggenschap over infrastructuur en ruimtelijke ontwikkeling over veel partijen is verdeeld die zich zelden lijken te vinden in één opvatting of standpunt. Total design lijkt daarbij vooral een bestuurlijk-juridische opgave: vormgeven aan zeggenschap, hiërarchie en opdrachtgeverschap. Het ontbreekt de politiek daarbij aan een coherente visie mede omdat de inhoud nog veel kanten op gaat. Wel zijn in potentie meer interessante partijen naar voren gekomen, zoals DG Wonen en Ministerie van OCW, beiden met een blik op IPSV, en wellicht private partijen die zouden willen aanschuiven (Bouwfonds).
- (2) De schijnbaar eerstverantwoordelijke (het ministerie van V&W) heeft een gereserveerde opstelling en lijkt vooral geïnteresseerd in concrete conventionele oplossingen en criteria voor projecten op het laagste schaalniveau (wegvak, overkluizing, veiligheid). Uitzondering is het project

Verbonden Netwerken, uitgevoerd in opdracht van dit ministerie. Medeverantwoordelijke RPD heeft momenteel geen visie en geeft het onderwerp op dit moment nog geen prioriteit.

- (3) De gezamenlijke activiteiten en de verschillende discoursen van partijen (beleidsmakers, politici, investeerders, architecten etc.) zouden zich vooral kunnen bewegen langs de lijnen van:
- Afstemming in beleidsontwikkeling nationaal verkeersbeleid en nationaal ruimtelijk beleid als hoofdrichtingen voor gedecentraliseerde gebiedsgerichte uitwerking door lagere overheden;
 - Niet meer geld, maar anders omgaan met bestaande financiële middelen en incentives (MIT, GDU, IPSV: haalbaarheid en betaalbaarheid, criteria);
 - Nieuwe bestuurlijke arrangementen PPP en PPS, de mogelijkheden voor een initiërende rol van private partijen en het omgaan met kansen, interventies, risico en zeggenschap;
 - Terugdringen van nutteloze regels, stapeling van procedurs en bureaucratie. Stimuleren van parallelschakeling van planvorming en besluitvorming in de tijd;
 - Bevorderen van de kwaliteit en de menselijke maat van de leefomgeving en het zoeken naar structurele verbeteringen die tegemoet komen aan problemen die mensen bezig houden (gebruikswaarden, belevingswaarden en toekomstwaarden t.o.v. de economische, sociale, ecologische en culturele belangen).
- (4) Opgaven die zich uitkristalliseren zijn:
- Integratie van lijninfrastructuur en knooppontontwikkeling (economisch – bundeling diensten, logistiek - en cultureel belang – bundelen ontmoetingen - ; voorbeeld: potenties van een knoop A4/N11/spoor Leiden-Oost);
 - Integratie van lijninfrastructuur en de woonomgeving in brede zin (sociaal belang; voorbeeld: downgrading A44 en intensivering van woonadressen langs deze dan voormalige snelweg in het kader van uitdijende verstedelijking);
 - Integratie van lijninfrastructuur en de groen/blauwe omgeving (economisch en ecologisch belang; voorbeeld: A6/A9, routes zoals het Kwaliteitsnet goederenvervoer, HSL-tunnel, de doorstroomroute ARéA);
 - Gecombineerde ruimtelijke ontwikkelingsopgaven (voorbeeld: nieuwe combinaties van de potentie van Woerden, knooppunt, A12, landschapspark Montfoort, wonen e.d.)
- Daarbij is het van belang om onderscheid te maken in en criteria te ontwikkelen voor het versterken van een hiërarchie van plekken en lijnen (netwerkconcepten, netwerkmanagement, ruimtemanagement).

- (5) Veel ideeën zijn nog vaag en onuitgewerkt. Er bestaan diverse interpretaties van de inhoudelijke opgave: van het vormgeven aan de wegen en straten als publiek domein van de bredere woonomgeving in het stedelijk netwerk en het cultureel-planologisch vormgeven aan de waarden en normen van de weg en ontmoetingsruimtes als cultuurfenomenen in ons dagelijkse leven tot het vormgeven aan wegvakken, routes en netwerken als beheersopgave voor het verkeersnetwerk (upgrading, downgrading, knopen e.d.). De vormgeving van de concrete praktijk van wat consumenten van ruimte en infrastructuur verlangen, zou voorop moeten staan.
- (6) Onderkend wordt dat door het ontbreken van adequate samenwerking (orgware) misschien kansen gemist worden in inhoudelijk en financieel opzicht. Het is de vraag of dubbel grondgebruik (overkluizing) daarbij wel een reële optie is, wanneer dit afgezet wordt tegenover de potentiële mogelijkheden van co-financiering van grondexploitatie en ontsluiting (verevening). Een kennisnetwerk zou het kennisdelen hierover kunnen stimuleren.
- (7) Eerste opdracht aan KIWI zou moeten zijn het bij elkaar brengen van een kleine kring van relevante disciplines/sectoren om te komen tot heldere definiëring en afbakening van het nu nog diffuse probleemveld voordat overgegaan kan worden tot ontwikkeling van 'best concepts'. De matrices uit deze notitie kunnen daarbij goede diensten bewijzen. De eerste bijeenkomst van KIWI zou gebruikt moeten worden voor het maken van afspraken en het bezegelen van een intentieovereenkomst waarin de gezamenlijke ambities en intenties en doelstellingen/afspraken/inzet staan, inclusief een concept Plan van Aanpak voor het eerste jaar van de Kennisgemeenschap.

4. Intentieverklaring

4.1. Partijen onderkennen de noodzaak van een Kennisgemeenschap Integratie Weginfrastructuur om te komen tot:

- innovatieve kennisontwikkeling in het ruimtelijk ontwerp van weginfrastructuur,
- nieuwe concepten die door publieke en private partijen kunnen worden toegepast bij regionale en lokale gebiedsontwikkeling in relatie tot de aanleg, verbreding of verbouwing van weginfrastructuur en
- nieuwe ideeën en aanpakken die – wanneer toegepast door publieke en private partijen - bijdragen aan groter maatschappelijk en economisch rendement, meer draagvlak en een grotere effectiviteit van projecten op het snijvlak van ruimtelijke ontwikkeling en weginfrastructuur.

4.2. Waarbij:

- Partijen de ambities, uitgangspunten en opdrachten uit deze startnotitie onderschrijven,
- nieuwe concepten tot nieuwe kennis en kansen kunnen leiden voor alle partijen,
- samenwerking tussen partijen noodzakelijk gevonden wordt vanwege de meerwaarde van kennisdelen en onderlinge uitwisseling van visie en expertise,
- samenwerking tussen partijen ook noodzakelijk gevonden wordt vanwege de meerwaarde die ontstaat voor partijen als bevoegdheden en rollen elkaar aanvullen en
- samenwerking tussen partijen bijdraagt aan snellere realisering van de doelen van KIWI

3) Partijen verklaren dat zij de intentie hebben om:

- Actief deel te nemen aan periodiek overleg om elkaar te ontmoeten, kennis en ervaring uit te wisselen en om nadere afspraken te maken voor de voorlopige periode van 1 jaar.
- Bij te dragen aan de totstandkoming van een gedeelde visie op en 'best concepts' voor het ruimtelijk ontwerp van weginfrastructuur.
- Te streven naar het uitwisselen van kennis en informatie tussen partijen met een naar redelijkheid gelijkwaardige inbreng van alle partijen, waarbij rekening gehouden wordt met de (commerciële) belangen van partijen.
- Daadkrachtig individuele dan wel gemeenschappelijke activiteiten te ondernemen om belemmeringen weg te nemen of randvoorwaarden in te vullen die de realisering van de doelen van KIWI in de weg zouden kunnen staan.
- Gezamenlijke initiatieven te stimuleren op het gebied van kennisontwikkeling ruimtelijk ontwerp van weginfrastructuur.

4. Waarbij zij de volgende activiteiten gaan ondernemen:

- Er wordt in een door of namens Connekt te organiseren startbijeenkomst een heldere definiëring en afbakening van het probleemveld vastgesteld.
- Er wordt in de startbijeenkomst een frequentie van bijeenkomen voor 1 jaar afgesproken;
- Er wordt in of spoedig na de startbijeenkomst een inhoudelijk plan van aanpak/programma voor 1 jaar opgesteld, waar nodig voorzien van adequate financiering;
- Er wordt in of spoedig na de startbijeenkomst overeenstemming bereikt over het te bereiken resultaat na 1 jaar;
- Er worden virtuele voorzieningen getroffen voor onderlinge interactie en interne kennisverspreiding tussen deelnemende partijen;
- Er wordt een communicatieplan opgesteld met omschrijving van de externe doelgroepen om op systematische wijze kennis en ervaring uit te wisselen met de potentiële gebruikers van de resultaten;
- Er worden in het kader van het jaarprogramma tussen partijen onderling in overleg met Connekt nadere afspraken gemaakt over eventuele onderzoeksbehoeften, casussen, voorbeeldprojecten, ontwerp ateliers en dergelijke, inclusief de bekostiging daarvan.

5. Algemeen:

- De Kennisgemeenschap bestaat vanaf de datum van de startbijeenkomst tot en met 1 jaar na dato.
- De Kennisgemeenschap staat open voor deelname door partijen die kunnen en willen bijdragen aan de realisering van de ambities van KIWI en/of door partijen die belang hebben bij de kennisontwikkeling over ruimtelijk ontwerp van weginfrastructuur.
- De Kennisgemeenschap benoemt uit haar midden een voorzitter.
- De programmatische en secretariële ondersteuning van de Kennisgemeenschap wordt door of namens Connekt verzorgd.
- De intentieverklaring is een open document dat door elke, zich nieuw aanmeldende partij getekend kan worden.
- De intentieverklaring is een levend document dat door toegenomen inzichten en kennis kan worden aangepast dan wel uitgebreid.
- Er kunnen redenen ontstaan waardoor een partij zich niet meer gebonden acht aan deze intentieverklaring.
- De resultaten van de Kennisgemeenschap worden na 1 jaar door of namens Connekt geëvalueerd.
- De bijdrage van partijen aan de Kennisgemeenschap is in tijd en kennis.
- De bijdrage van partijen aan eventuele onderzoeksbehoeften, casussen, voorbeeldprojecten, ontwerp ateliers en dergelijke, die voortvloeien uit het vastgestelde jaarprogramma, is in tijd en – wanneer nodig dan wel wenselijk – in geld.

- In aanvulling op het communicatieplan, dragen partijen er zorg voor dat het gedachtegoed van de Kennisgemeenschap op passende wijze wordt uitgedragen.
- Connekt faciliteert de uitvoering van deze intentieverklaring voor de duur van 1 jaar door te voorzien in de gebruikelijke programmagebonden kosten dan wel materiële voorzieningen die bestaan uit het beschikbaar (doen) stellen van vergaderruimte, de bekostiging van een programmaleider dan wel secretariële ondersteuning en het verzorgen dan wel bekostigen van de gebruikelijke faciliteiten en voorzieningen, zoals bureaunkosten, een nieuwsbrief en de opstelling en het onderhoud van een website.
- Door of namens Connekt wordt voorzien in adequate afstemming over de Kennisgemeenschap en de voortgang met Habiforum.

Bijlage: resultaten en verslag van de gesprekronde

In het kader van verkenning van het draagvlak voor de op te richten Kennisgemeenschap Integratie Weginfrastructuur is een aantal gesprekken gevoerd met betrokken overheidspartijen en ontwerpers om hun opvattingen over het onderwerp te vernemen. De gesprekken zijn gevoerd door Peter Heerema (Locus) en Jo Schunselaar (Connekt) op basis van een open gespreksagenda (bijgevoegd). In totaal is met 21 personen gesproken, die geselecteerd zijn op basis van inschatting van veronderstelde betrokkenheid bij het onderwerp.

De gesprekspartners waren:

1. Kees Lever (DGW/VROM, 17 april 2002)
2. Pito Dingemanse (SenC/V&W, 18 april 2002)
3. Harry Baayen (RGD/VROM, 25 april 2002)
4. Bernard Colenbrander (OCW, 1 mei 2002)
5. Henk van Hoorn (DGP/V&W, 1 mei 2002)
6. Henk Schroten (Regionale Directie Zuid-Holland/Rijkswaterstaat, 1 mei 2002)
7. Peter Kieft (Directie Infrastructuur/V&W, 6 mei 2002)
8. Wouter Veldhuis (Must), Pieter Jannink (Must), Luisa Calabrese (Goudappel Coffeng), Frank van der Hoeven (TU Delft), Eric Luiten (Academie voor Bouwkunst Amsterdam), Mathijs Bouw (One Architecture), Ton van Schaik (RWS, Projectteam A12), Rik de Visser (Vista), Marlies Brinkhuijsen (Alterra), Jo Schunselaar (Connekt) en John Weebbers (Habiforum), 7 mei 2002
9. Willem de Visser, Bjorn Hondelink en Peter Walbeek (RPDVROM, 8 mei 2002)
10. Friso de Zeeuw (Bouwfonds, 26 augustus 2002)

1. **Gesprek Kees Lever (DGW/VROM)**

- Algemeen: relaties tussen beleidsvelden DG Wonen en het ministerie van V&W zijn nagenoeg afwezig. Daarom is er ook weinig onderling contact. Eigenlijk zou intensiever contact wel van belang zijn, bijvoorbeeld vanwege de koppeling tussen GDU en ISV. Wonen is immers meer dan huisvesting, ook de omgeving (en dus de infrastructuur) is steeds meer aan de orde.
- Infrastructuur als openbare ruimte: DGW is betrokken op conceptueel niveau bij 'Openbare ruimte in revisie'. Dat betreft een generieke verantwoordelijkheid van het rijk voor kwaliteit van openbare ruimte (schoon, heel en veilig) en een specifieke verantwoordelijkheid, namelijk in het kader van de stedelijke netwerken, die een goed ingerichte openbare ruimte vragen. Daar wordt integraal gekeken naar plekken van nationale betekenis teneinde verrommeling en ongewenste (semi-)privatisering tegen te gaan (Ontwerpteam Rijksbouwmeester). Relatie met tracéwetprocedures is er niet.
- Ruimtelijke ordening en wonen: woonbeleid gaat over aantallen en de kwaliteit van het wonen. Voorbeeld: Leidse Rijn, waarbij afspraken gemaakt zijn over breder kader van verstedelijking met RO en V&W. De inzet van DGW richting ICES gaat ook in de richting van kwaliteit openbare ruimte als onderdeel van de woonomgeving en daarbij zijn ook moeilijke infrastructuurlocaties aan de orde. Dat zijn lastige situaties, waarvoor publiek startkapitaal (triggermoney) nodig is voor afdekking van de onrendabele top. Wellicht kan ook bij de aanwending van middelen uit het ISV sterker ingezet worden op openbare ruimte en stedelijke herstructurering. T.a.v. total design speelt de problematiek dan wel vooral op het niveau van het wegvak als onderdeel van de woonomgeving. Hoe hoger het schaalniveau van analyse en ontwerp wordt, hoe meer het een vraagstuk van ruimtelijk beleid wordt.

Conclusie: total design van infrastructuur is voor het beleidsveld wonen interessant op het laagste schaalniveau van de woonomgeving omdat het dan integraal onderdeel uitmaakt van de kwaliteit van de woonomgeving. DGW is geïnteresseerd om deel te nemen aan KIWI.

2. Gesprek Pito Dingemane (SenC/VenW)

- Algemeen: SenC is vrijwel klaar met een project 'Verbonden Netwerken', dat zich op structuurniveau van het netwerk richt op de vormgeving van de weg in relatie tot de omgevingscontext. Daarbij zijn ook de culturele en sociaal-maatschappelijke betekenis van het netwerk aan de orde. Resultaten worden ook gebruikt voor het A12-project. Insteek:
 - Water en infrastructuur als publiek domein (gebruikswaarden)
 - Belevingswaarden van water en infrastructuur (culturele waarden) en
 - Vraaggerichte invulling, organisatie en regie van netwerken en eventuele alternatieven (verbinden, verknopen, vervlechten). Dit leidt tot een ruimtelijke visie van het ministerie op netwerken en knopen en aandacht voor overkluizing als vorm van ruimtelijke integratie (vgl. Zuidas, Leidse Rijn, A9, Hoevelaken).
- Knopen en infrastructuur: een expliciete strategie vanuit het ministerie voor knopen en knooppuntontwikkeling is er nog niet. Wel is er het idee dat een knoop niet te groot moet zijn (schaal) en dat er sprake moet zijn van een hoge mate van contactintensiteit (functie). Men is nog niet uit over de precieze mate van verknoping in het wegennet, in het bijzonder de koppeling tussen het hoofdwegennet en het onderliggende wegennet.
- Netwerk en infrastructuur: zoals ook bij het project 'Verbonden Netwerken' wordt het voor het ministerie steeds interessanter om de sprong te maken van alleen de verbinding naar netwerk en de kansen voor het tussenliggende gebied. De regie over netwerk en verstedelijking zou in handen van de overheid moeten blijven.

Conclusie: total design is op de verschillende schaalniveaus (wegvak, route en netwerk) van groot belang voor SenC. De discussienotitie sluit naadloos aan op de gedachtevorming. SenC is zeker geïnteresseerd om te participeren in KIWI (alleen tegen die tijd even kijken waar het thema ruimte en het thema mobiliteit en bereikbaarheid gelokaliseerd is binnen het ministerie omdat SenC verdwijnt en deze onderwerpen waarschijnlijk terecht komen bij resp. DG Water en DGP).

3. Gesprek Harry Baayen (RGD/VR0M)

- Algemeen: initiatief spreekt hem zeer aan (goed, spannend) en vraagt zich af waar total design interessant zou kunnen zijn in ons land. Waarschijnlijk vooral daar waar intensief maatschappelijk verkeer is, drukte en hoge waarde van de grond, dus in de stad. Stations en stationsomgevingen kennen daarentegen nu vaak tamelijk laagwaardig gebruik. In die zin vraagt hij niet alleen aandacht voor de weg, maar ook voor spoorwegen en de noodzaak voor bijzondere vormgeving (vgl. Sloterdijk) en de noodzaak van reserveruimte. Voor wegen geldt op sommige plaatsen ook een noodzaak voor functieverandering: snelweg wordt wijkontsluiting (vgl. A13/Overschie). Dat is downgrading, waarvoor geen concept (voor een binnenstedelijke snelweg) aanwezig is. Hij vindt dat vanwege veiligheidsredenen meer verkeer naar snelwegen is geleid en provinciale wegen zijn afgenomen. Dat heeft echter een potentieel conflict versterkt tussen nieuwe woningbouwlocaties en hinder van snelwegverkeer.
- Inpassing: inpassing is een politiek vraagstuk. Vergelijk de tunnel voor de HSL onder het Groene Hart en het uitblijven van een treintunnel in Delft. Dat is een bepaalde afweging van politieke belangen (milieu en koeien vs. stad en mensen). Daarbij komt dat het inpassingsbudget dat er was door Rijkswaterstaat is weg gegeven bij bezuinigingen. We missen dat nu bij inpassingen in het stedelijk gebied.
- Kennis: zijn ervaring is dat kennis door de verschillende sectoren vooral gebruikt wordt om elkaar op afstand te houden ten behoeve van de eigen politieke standpunten en niet gebruikt wordt om samen oplossingen te vinden. Daardoor worden z.i. kansen gemist.

Conclusie: total design zou zich sterk moeten richten op binnenstedelijke kansen en knelpunten van weg en spoor. Is geïnteresseerd in deelname in KIWI en ziet het belang van kennis delen tegenover kennis afschermen.

4. Gesprek Bernard Colenbrander (OCW)

- Algemeen: onduidelijk is wie de probleemeigenaar is van het vraagstuk total design. V&W houdt zich uiteraard bezig met bereikbaarheid, maar overkluizing lijkt daar geen prioriteit te hebben. Historisch gezien was LNV (DLG) altijd intensief betrokken bij wegtracés en landschapsontwerp, maar dat lijkt nu verdwenen. Ook gemeenten zijn in zekere zin probleemeigenaar en ook VROM, als bevoegd gezag vanuit de tracéwetprocedures.
- Culturele planologie: voor OCW ligt accent op bescherming van erfgoed (Monumentenwet, Belvédère) en op ontwerpvragestukken, zoals in de Architectuurnota staan. Deze opgaven spitsen zich vooral toe op objecten (gebouwen en ensembles) en minder op de dimensies van snelwegen. Eigenlijk zou OCW z.i. zich wat los moeten maken van de fixatie op het object. Dat is ook wat de term culturele planologie beoogt: beleid maken op ruimtelijke ontwikkelingen in brede zin via door OCW geadopteerde voorbeeldprojecten ('laten zien hoe het moet'). Maar OCW heeft geen generieke instrumenten hiervoor en kan alleen terugvallen op de defensieve benadering (bescherming) en op voorbeeldprojecten (vgl. prestatieveld Cultuur in ISV). Een cultureel planologische benadering biedt ook ruimte voor de introductie van zeden en gewoonten, ethiek en kunst ('wat burgers belangrijk vinden'). Het stedelijk netwerk uit de Vijfde nota is immers de ruimtelijke vorm voor het dagelijkse leven van heel veel gewone mensen. OCW zou meer in deze ruimtelijke richting moeten gaan en bijvoorbeeld coalities sluiten met RPD of beter nog het RPB voor 'Schnabel-achtige' workshops, ateliers en ontwerpteams op locatie (bijv. Openbare ruimte in revisie: naar gemeenten toe gaan en reflecteren op hun plannen met ontwerpers, sociologen en historici). Vooralsnog is echter onduidelijk waar de op zich interessante vraag over total design gaat resoneren. Bij OCW vooralsnog marginaal (te klein), bij ISV nog niet echt. Waarom is de weg geen Belvédère-opgave (bijvoorbeeld als herontwerp), waarom is de weg geen cultureel-planologische vraag?
- Total design en V&W: het A12 project laat zien hoe moeilijk het is om V&W uit de conventionele benadering te trekken. Er is in dat project ook nauwelijks aandacht voor de historische dimensie over de loop en stoffering van het A12 tracé, waarbij in de tijd de functies de weg volgen en vanzelf een functionele differentiatie ontstaat en verschillende manieren waarop de weg een stad binnen komt. V&W zou die ruimtelijk integratie eigenlijk moeten opzoeken, maar vooralsnog beperkt het denken zich tot beton, asfalt, normen en bereikbaarheid. Daardoor worden bij de A12 kansen gemist en ontbreekt de empathie en de betrokkenheid. Ook voor dit KIWI project heeft dat gevolgen. Het dwingt om scherper te zijn en disciplines exacter af te bakenen (welke sectoren en elke conventionele en onconventionele disciplines, vgl. J.B. Jackson, Sense of place, sense of time; over het landschap van de auto en verschillende snelwegmilieus). Het KIWI-netwerk zou enige academische diepte moeten hebben tegenover de platte betonboeren. Wellicht komen daaruit ideeën die bruikbaar zijn voor de volgende Architectuurnota (2004). In die nota zal waarschijnlijk ook ingegaan worden op de fysieke en virtuele infrastructuur (vgl. Castells).
- Total design en modes: hype van het overkluizen, waarom is die gezochte ruimte efficiëntie zo belangrijk? Vgl. sketch van John Cleese c.s. en talenten om dingen boven andere dingen te zetten. In welke landen gebeurt dat eigenlijk? In Holland is dat z.i. toch tamelijk bizar en deze mode van overkluizing zou in de kiem gesmoord moeten worden. Wel interessant zijn ideeën over de wand van de snelweg (vierde dimensie van bomen of geluidsschermen) en de akoestische vervreemding die ontstaat doordat het geluid van de snelweg verdwijnt (vgl. Ede), wat iets zegt over de aanpassing van mensen aan de cultuur van de snelweg. Geluid is kennelijk belangrijker dan beeld.

Conclusie: total design is culturele opgave en vergt verschillende disciplines (ook architectuurgeschiedenis bijvoorbeeld). Deze brede opvatting landt nog niet bij de praktijk van V&W. Daardoor blijft het eigenlijke probleem onduidelijk en is geen echte probleemeigenaar aan te wijzen. Hij wil graag participeren in KIWI.

5. Gesprek Henk van Hoorn (DGP/VenW)

- Algemeen: vormgeving staat ver van het bed in V&W en het blijkt erg lastig om daarvoor binnen het departement de interesse voor te wekken. Het is wel interessant, maar er is geen beleid of samenhangende visie. In KIWI zou ook aandacht moeten zijn voor processen, organisatie en ontschotting ('kennis over hoe het werkt') en voor buitenlandse ervaringen (vgl. het ontwerp van tolwegen in Frankrijk).
- Schaalniveau: voor DGP is vooral het concrete, praktische schaalniveau van het wegvak van belang en dan vooral met het oog op eventuele mogelijkheden voor overkluizing. Liefst had DGP de beschikking over een concrete set van objectieve criteria waarmee mogelijkheden en financiële middelen op het concrete projectniveau (wellicht in het kader van gebiedsgerichte benadering) kunnen worden afgewogen ('waar wel, waar niet, welke concrete oplossingen'). Over het routeniveau en het netwerkniveau is nog nauwelijks nagedacht, ook niet op conceptueel niveau. Dat zou wellicht interessant zijn in de relatie met VROM, maar klinkt in de oren van DGP erg theoretisch en abstract en heeft daarom geen prioriteit. De vorm daarvan lijkt ook niet zoveel uit te maken, hoewel erkend wordt dat ideeën over bundelingsprincipes op netwerkniveau, afzonderlijke routes en de effecten op netwerkniveau van bijvoorbeeld overkluizing van de A10 (Zuidas) en de A9 (Amstelveen) wel van groot belang zouden moeten zijn voor V&W.

Conclusie: DGP focust zich vooral op het wegvakniveau en op concrete projecten (overkluizing) en zou daarvoor wel over een of andere set van objectieve criteria willen beschikken. Zijn wel geïnteresseerd in de uitkomsten van KIWI, maar nog niet zover om te willen participeren. Zitten eigenlijk meet op de lijn van een COP.

6. Gesprek Henk Schroten (Regionale Directie Zuid-Holland/Rijkswaterstaat)

- Algemeen: gewaarschuwd wordt voor het voorkomen van doublures in het werk met bijvoorbeeld het CROW. CROW zou ook potentieel ophangingspunt voor KIWI kunnen zijn. Total design spreekt hem vooral aan om betere link te kunnen leggen tussen ruimtelijk beleid en infrastructuurbeleid. Nu bij de Vijfde nota is die gewenste koppeling z.i. weer mislukt. De twee ministeries zouden meer moeten samenwerken (vgl. de benadering van de waterproblematiek), bijvoorbeeld op het terrein van ruimtelijke ordening, milieu, veiligheid en infrastructuur. Voorbeeld: downgraden A13 bij Overschie vanwege veiligheidscontouren en luchtkwaliteit (30% veroorzaakt door de weg) zou betekenen het versneld aanleggen van de A4 Midden Delfland en de A13/A16.
- Netwerkbeheer: de RD zou grotere invloed willen op ruimtelijk beleid en loopt vooral aan tegen de autonomie van gemeenten en projectontwikkelaars die allerlei functies zouden ontwikkelen langs de snelweg en nabij op- en afritten op plaatsen die uit oogpunt van de RD onwenselijk zijn omdat daardoor de doorstroming op het hoofdwegennet in gevaar komt. Via een gebiedsgewijze aanpak zou gekeken kunnen worden naar de rol van het HWN en het OWN (en de onderlinge afstemming van beiden) in relatie tot ruimtelijke ontwikkelingen (zoals VINEX-lokaties) en de wijze van aantakking aan de hoofdinfrastructuur. Nu leidt dat vaak tot suboptimale resultaten. Ten behoeve van adequaat netwerkbeheer zouden bepaalde corridors vrijgehouden moeten worden van ruimtelijke ontwikkelingen; dat is bijvoorbeeld van belang voor functionele routes, zoals voor gevaarlijke stoffen en externe veiligheid. Dan zou de RD bepaalde zichtlokaties wel willen weren. Hij betreurt dat het idee van doelgroepstroken c.q. aparte routes voor het goederenvervoer op dit moment niet hoog scoren omdat ze lijken te leiden tot onderbenutting van het netwerk.
- Financiering: ontsluiting zou gefinancierd moeten worden uit de grondexploitatie van woonwijken en bedrijventerreinen (bijvoorbeeld de A6 ten laste brengen van de grondexploitatie van Almere). Infrastructuur is waanzinnig duur geworden, vgl. de A4 Midden Delfland. Dubbel grondgebruik zou dat nog veel duurder maken dus z.i. is daar geen toekomst voor. Veel kosten gaan ook naar extra inpassingsmaatregelen. Hij vraagt zich af of die gelden niet beter ter compensatie in iets anders geïnvesteerd zouden kunnen worden, bijvoorbeeld goede herinrichting van de Biesbosch. Ook de ervaringen met de sleutelprojecten wijzen uit dat financiering moeizaam gaat en private partijen zich terug trekken. Alleen in Amsterdam is voldoende draagvlak voor vastgoedontwikkeling.
- Ontwerp: er zou z.i. wel meer aandacht moeten zijn voor de verschijningsvorm van infrastructuur. Hij ziet de georganiseerde diversiteit met landmarks e.d. vooral alleen in Frankrijk. Misschien zou een prijs moeten worden toegekend aan mooie wegen. Het A12 project zou zo betekenis kunnen hebben. In landelijke gebieden zou die schoonheid betrekking moeten hebben op ruimtebepurende maatregelen. Dat betekent het tegenhouden van stedelijke ontwikkelingen op bepaalde plekken, vgl. delen van de A1 die heel mooi zijn en zo geconsolideerd zouden moeten worden. In poldergebieden groeit het in ruimtelijk opzicht langzamerhand helemaal dicht. In stedelijke gebieden zou het vooral moeten gaan om slim ruimtegebruik vanwege de schaarste aan ruimte.

Conclusie: total design is vooral interessant vanwege de integratie van ruimtelijk en infrastructuurbeleid waarbij vanuit de rol van netwerkbeheer teveel of ongewenste ruimtedruk aan het HWN voorkomen zou moeten worden. Kostbare infrastructuuraanpassingen zouden daarbij vooral uit grondexploitatie gefinancierd moeten worden. De middelen van het

ministerie kunnen dan kennelijk ingezet worden voor de hoofdtaak van netwerkbeheer en de daarbij behorende verkeersmaatregelen. Vindt wel dat RWS moet deelnemen aan KIWI.

7. Gesprek Peter Kieft (Directie Infrastructuur/V&W)

- Algemeen: reageert vrij cynisch vanwege complexiteit van bestuurlijke en private belangen en posities ('mission impossible'). Hij schat in dat het zeer lastig zal zijn om voor ontwerp een gemeenschappelijke noemer te vinden (enkele goede voorbeelden zoals Sytwende daargelaten). Zo is bij het A12 project een aantal provincies en een zeer groot aantal gemeenten betrokken. Dat is een situatie die RWS wel vaker tegenkomt en eigenlijk vraagt dat om nieuwe vormen van zeggenschap, bijvoorbeeld één of enkele partijen tot hoofdverantwoordelijke maken (vgl. grondbeleid). Zo houdt de zeggenschap van RWS op de rijksgrens van de infrastructuur en wordt vanuit het nationale ruimtelijke beleid weer teveel overgelaten aan provincies en gemeenten. Eigenlijk had de Vijfde nota een netwerkvisie moeten hebben die aangrijpingspunten zou bieden voor gebiedsgerichte uitwerkingen. Proof of the pudding is het A12 project, maar RWS heeft totaal geen invloed op de ruimtelijke ontwikkeling langs de A12.
- Veiligheid: maakt zich zorgen over de ontwikkeling van gebieden langs de snelweg. Betekent een verkeersaantrekkende werking en leidt tot horizonvervuiling. Het veiligheidsprobleem wordt daarbij zwaar onderschat. Er zijn wel fantastische ideeën, maar allerlei extra voorzieningen drijven het kostenniveau snel op. Problemen met interne en externe veiligheid zijn misschien wel technisch oplosbaar (risicofactoren, kans van optreden van calamiteiten), maar daarmee maatschappelijk nog niet aanvaardbaar. Overkluisingen hebben dan ook z.i. niet de toekomst.
- Grand design: er zijn mooie ideeën zat, maar deze lopen vast op bestuurlijk-juridische uitvoerbaarheid. Het vraagt om andere vormen van democratisch gecontroleerde beslissingsmacht (meer centralistische RO), maar dat is bestuurlijk uit den boze. Bovendien is 95% van de infrastructuur al gerealiseerd en dat is vaak heel mooi gedaan met beplantingen en geluidwerende voorzieningen. Hij ziet ook marktpartijen hierbij zelden het initiatief nemen omdat geen sluitende exploitatie opzet te maken is. Ook voor de Zuidas is dat nog niet gelukt en daarbij wordt richting rijksoverheid gekeken om behoorlijk wat geld bij te passen. De investering is enorm en dan wordt het wel een erg dure fundering voor gebouwen en dus hoge vierkante meter prijzen.

Conclusie: mooie ideeën en perspectieven, maar die lopen vast op bestuurlijk-juridische uitvoerbaarheid (zeggenschap), op veiligheidsaspecten (wordt zwaar onderschat) en op hoge kosten. Vormgeving van de weg is vooral invloed hebben op wat er ruimtelijk in de omgeving van de weg gebeurt. Aan landschappelijke inpassing doet V&W al heel veel (beplantingen enzo), maar verder reikt de polsstok niet. Ziet nog geen rol voor zichzelf in KIWI.

8. Gesprek Ontwerpers: Wouter Veldhuis en Pieter Jannink (Must), Luisa Calabrese (Goudappel Coffeng), Frank van der Hoeven (TU Delft), Eric Luiten (Academie voor Bouwkunst Amsterdam), Mathijs Bouw (One Architecture), Ton van Schaik (RWS, Projectteam A12), Rik de Visser (Vista), Marlies Brinkhuijsen (Alterra), Jo Schunselaar (Connekt) en John Weebers (Habiforum)

- Algemeen: ontwerpers zien een rol als ontwikkelingswerker richting het vak van de civiele techniek (aandacht voor vormgeving, openbreken van schijnbaar onverenigbare tradities), inclusief aspecten die te maken hebben met organisatie van processen (aandacht voor orgware). Daarbij liggen de hoofdlijnen van het netwerk in Nederland vast en gaat het er vooral om, om op plekken/routes herkenbaarheid toe te voegen.
- Probleemperceptie: vanuit diverse invalshoeken kan total design als oplossing voor ervaren problemen worden beschouwd. Die problemen hebben deels betrekking op het imago van de weg. Dat is in onze cultuur altijd defensief benaderd en er is nooit positief vorm gegeven aan een autocultuur in ons land (vgl. VS). Op dit moment verschuift op veel plaatsen de betekenis van de weg (stedelijk netwerk) en worden wegen zelf een landschap met de bijbehorende fragmentaties in ontwerp ('fuzzy'). Een andere insteek voor de probleemperceptie is de groei van de mobiliteit en het ontstaan van zichtlokaties. Het ontwerp van de weg zou daarbij kunnen verschuiven naar het ontwerp van ontmoetingsplekken aan de weg. Ontwerp van infrastructuur wordt dan niet meer een lijnbenadering, maar vooral een puntbenaderingen beweegt het zich richting de stedenbouwkundige en ruimtelijke disciplines.
- Opgaven: total design beweegt zich rond het thema van vormgeven aan de hoofdlijnen van Nederland. Dat kan in de vorm van routeontwerp (oriëntaties), maar zou zeker ook moeten plaatsvinden in de vorm van terugbrengen van de hiërarchie en de differentiatie in het netwerk. Bijvoorbeeld A4 upgraden als doorstromingsweg en tegelijkertijd de A44 downgraden als buurtontsluitingsweg. Daarnaast is er een noodzaak voor een reorganisatie van het opdrachtgeverschap. Dat is de kant van de orgware die op dit moment heel diffuus in elkaar zit en tot een inpassingsimpasse leidt. Een cultuuromslag bij V&W is niet voldoende. Er dient een echte opdrachtgever voor total design op te staan.

Conclusie: total design gaat over vormgeven aan lijnen en punten. Misschien is het vormgeven aan de cultuur van de ontmoetingsruimten van de 21^e eeuw hierbij wel de grootste uitdaging. Dat versterkt evenwel de diffuse orgware. Zou dat te koppelen zijn aan nieuwe hiërarchisering van het netwerk? Zijn vrijwel allemaal geïnteresseerd om deel te nemen aan KIWI.

9. Gesprek Willem de Visser, Bjorn Hondelink en Peter Walbeek (RPD/VROM)

- Algemeen: interessante en belangrijke problematiek, maar landt niet bij de nieuwe RPD (=DGRO). Is geen prioriteit voor. Risico is dat V&W het thema adopteert en het vervolgens vernauwt tot criteriasets en tabellen. Maar RPD doet niets om dat risico af te wenden.
- Publiek domein: ruimtelijk beleid kan niet omgaan met de veranderingen in het gebruik van snelwegen. Oorspronkelijk bedoeld als verkeersmachine, krijgt de snelweg steeds meer stedelijke functies en adressen. De vergelijking wordt gemaakt met de overgang op buurt- en wijkniveau van woonstraten naar verkeersstraten, waar de publieke functie steeds meer uit verdween. Snelwegen lijken daarentegen steeds meer een publieke functie te krijgen. Zo zou bijvoorbeeld de entree van de stad opnieuw ontworpen kunnen worden (routeontwerp). Misschien is de verfraaiing te financieren uit een omslagfonds bestemd voor aankleding van de snelweg als publieke ruimte. Dat kan ook betekenen de ontwikkeling en financiering van mooie geluidsschermen, vangrails en verlichting.
- Netwerk: ruimtelijke keuzen moeten het adequaat functioneren van netwerken niet ondergraven of belemmeren (vgl. discussie A10/A9). Differentiatie in het netwerk is daarbij essentieel. Daarbij is ook rekening te houden met nog te ontwikkelen beleid voor vrijwaringszones (reserveruimte) en routes in verband met externe veiligheid (gevaarlijke stoffen). In sommige gevallen zou het wellicht aanbeveling verdienen om barrières die ontstaan zijn door de snelweg niet te slechten (bijv. door overkluizing de stad helen), maar om ze juist bewust te versterken. Dat betekent: kwaliteit maken door versterking van barrièrewerking.

Conclusie: RPD onderkent belang van het onderwerp, maar schenkt het nauwelijks aandacht. Kiest daardoor te weinig de rol van gesprekspartner voor V&W. Belangstelling voor KIWI is aanwezig omdat een dergelijk kennisnetwerk in het belang is van de RPD.

10. Gesprek Friso de Zeeuw (Bouwfonds)

- Algemeen: het thema van 'total design' is interessant voor het Bouwfonds vanwege de relatie met gebiedsontwikkeling en ruimtelijke inrichting. In het gesprek zijn met name drie thema's aan de orde geweest: de mate van verregaandheid van integratie, de noodzaak van helder en erkend opdrachtgeverschap en de kansen voor integratie bij decentralisatie.
- Niveau van integratie: van belang is om van meet af aan helder te houden welke mate van verregaandheid van integratie wordt nagestreefd. Daarbij kan bijvoorbeeld een onderscheid in vier niveaus van integratie worden aangehouden:
 - *Horizontale integratie*: op het vlak van gewone interdepartementale coördinatie – de minst ambitieuze vorm van integratie – gaat nu al veel mis. Vijfde nota en NVVP zijn dan wel in onderlinge afstemming tot stand gekomen maar dat gaat niet veel verder dan het elkaar niet tegen spreken. Beide nota's versterken elkaar onvoldoende. Het nieuwe kabinet zou de opgave moeten oppakken om of één koepelverhaal te maken met behoud van beide rijksnota's, of om één nieuwe, geïntegreerde nota uit te brengen. Voor de continuïteit is het van belang om niet voortdurend nieuwe concepten te ontwikkelen (vgl. het rijkelijk vage concept van het stedelijk netwerk). Wel is aan te bevelen om de feitelijke ontwikkelingen te vangen in een *conceptueel netje* (Sijmons) en om dan direct de vertaalslag te maken naar actoren en probleemhebbers;
 - *Verticale integratie*: op het niveau van ruimtelijke concepten wordt in principe wel gepoogd om integratie tot stand te brengen (zoals bij het bedenken van Vinex locaties en de relatie met de ontsluiting daarvan), maar in de praktijk blijkt de koppeling tussen infrastructuur en de ontwikkeling van wonen en werken niet synchroon te verlopen. De gelijktijdige realisatie van verstedelijking en infrastructuur is niet verzekerd. Hier wreekt zich vooral de verticale verkokering tussen rijk, provincie en gemeente en de gebrekkige parallelschakeling van planvorming en besluitvorming in de tijd. Van de Vinex ervaringen moeten we leren;
 - *Integratie op projectniveau*: er zijn maar weinig concrete projecten waar integratie met succes wordt gerealiseerd. Voorbeelden zijn Zuidas (is nog wel kwetsbaar), Midden-Delfland (dankzij het plan Norder) en Sijtwende. Nu ligt er een geweldige uitdaging bij de A6/A9. Dat zou een prachtig voorbeeld van 'Ambities bundelen' kunnen worden: bundeling van geldstromen, ontwerp en faciliterende wet- en regelgeving;
 - *Integratie op het niveau van zeggenschap*: de meest verregaande vorm van integratie is die waarbij besluitvorming en financiering in één hand komen te liggen ('PPS'), dat wil zeggen in de vorm van vastgoedontwikkeling waaruit de infrastructuur gefinancierd kan worden.

In het algemeen moet geen overdreven betekenis gehecht te worden aan deze meest verregaande vorm van integratie. Er kunnen namelijk in de praktijk problemen zijn met betrekking tot de grondverwerving (andere eigenaar) of er zijn maar beperkte ruimtelijke mogelijkheden omdat niemand zit te wachten op uitgebreide bedrijfsstroken langs infrastructuur. Het populaire concept van 'knooppunten' biedt op dit moment nog onvoldoende mogelijkheden. In theorie zou de ontwikkeling van een knooppunt en de bijbehorende infrastructuur wel in één hand kunnen komen te liggen, maar het concept is nog te vaag over de functiemix, de sturing en de investeringsstrategie. Eventuele winst uit vastgoedontwikkeling (woningen en bedrijfsruimte) zal waarschijnlijk onvoldoende zijn om via verevening een optimale kwaliteit van de complexe ontsluiting van knooppunten te financieren (verkeersafwikkeling, parkeerruimte e.d.). Misschien biedt een vorm van 'kleine

verevening' meer perspectieven via uitgekende combinaties van functies, aantrekkelijker openbare ruimtes, slimmere organisatie van ketenverplaatsingen en attractief wonen (vgl. de nieuwe plannen van de NS voor stationslocaties).

- Opdrachtgeverschap: het thema 'total design' is kansrijker wanneer voor projecten een probleemeigenaar c.q. opdrachtgever kan worden vastgesteld of zich als zodanig opwerpt dan wel wordt benoemd. De insteek is dan niet op de eerste plaats die van stedenbouwkundige vergezichten, maar veeleer de vormgeving van de concrete praktijk van wat consumenten (mobilisten, bewoners, bedrijven) willen (ook qua beleving), de aan te bieden diensten en de financiering en schakeling in de tijd van ruimtelijke ontwikkeling en infrastructuur. Een voorbeeld is de HSL-Oost, waarvoor door provincies en gemeenten een potentieel succesrijke formule was opgesteld, die echter gefrustreerd is door het rijk. Ander voorbeeld is de A4-doorstroomroute. Hier lijkt echter het belang van doorstroming haaks te staan op mogelijke marktpotenties in zones langs de A4.
- Decentralisatie: decentralisatie maakt integratie waarschijnlijk beter mogelijk. Dan dient wel een bestaande instantie het opdrachtgeverschap op zich te nemen en ook als zodanig door andere partijen erkend te worden. Voorbeelden: plan Norder/provincie Zuid-Holland, plan Zuidas/gemeente Amsterdam, HSL-Oost/provincie Utrecht. De partij, die evident belanghebbend is en de trekkersrol op zich neemt, hoeft niet neutraal te zijn. Het zou zelfs vermeden moeten worden om daarvoor nieuwe instanties in het leven te roepen. Per probleemstelling ('projectenveloppe') zou een autoriteit aangewezen kunnen worden uit de kring van belanghebbende partijen. Het gezag dat die partij heeft, blijkt in de praktijk meestal persoonsafhankelijk te zijn. Het risico van deze wijze van werken is de cumulatie van complicaties en daardoor eindeloze uitloop in de tijd. Het proces dient dan ook opgeschoond te worden van technocratische perfectie en van stapeling van procedures.

Conclusie: Het thema ruimtelijke ontwikkeling/infrastructuur leeft ontegenzeggelijk, ook binnen het Bouwfonds. Het is echter de vraag of hiervoor een Community of Knowledge moet worden opgericht. Veel ideeën zijn al bekend (Houben, Sijmons, Luiten e.d.). Het risico is dat een CoK een soort nationale babbelbox wordt. Dan is het lastig om daarvoor mensen te mobiliseren vanuit het Bouwfonds. Een focus op regionale ontwikkelingen en projecten zou wel meer aansluiten op de kennisbehoefte van het Bouwfonds. Vooralsnog lijkt echter de kans klein dat het Bouwfonds zal participeren in de kennisgemeenschap.

COLOFON:

Drs. Peter Heerema
Locus ruimtelijke verkenningen
Haagweg 52
2321 AE LEIDEN
071-5767107
www.locus-heerema.nl

drs. Jo Schunselaar
Connekt
Kluyverweg 4
2629 HT Delft
015-2516594
www.connekt.nl