

Peter Heerema

LOCUS, ruimtelijke verkenningen, Leiden

Scharnieren tussen ruimtelijk en verkeersbeleid

Afstemmen is een noodzaak

Recent zijn het Nationaal Verkeer en Vervoerplan (NVVP) en de Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening gepubliceerd. De bal ligt nu op het bestuurlijk speelveld. Wie trekt de contouren, wie krijgt een halte voor de zweeftrein of *light rail* en wat kost een knooppunt?

Meer dan ooit is er reden voor afstemming van ruimtelijk en mobiliteitsbeleid. De ruimte is schaars en de behoefte aan mobiliteit groot. Doorgaan met asfalt is niet de weg, evenmin als het volbouwen van de ruimte. Infrastructuur en ruimte kunnen niet om elkaar heen, noch kunnen de verschillende vakdisciplines die hierbij betrokken zijn het gesprek met elkaar uit de weg gaan. Het NIROV heeft de handschoen opgepakt en in een serie nationale en regionale gesprekken kwesties op het snijvlak van verkeersplanning en ruimtelijke planning aan de orde gesteld. In het kielzog van die gesprekken zal het NIROV een expertnetwerk oprichten met de voorlopige werknaam 'Netwerk De Mobiele Samenleving'.¹ Dit artikel belicht een aantal thema's die daarbij aan de orde komen en gaat wat dieper in op het specifieke thema van stedelijke netwerken en open ruimte.

Mobiliteit mag, ruimte vreten niet

De nieuwe beleidsvoornemens van het rijk bieden niet alleen twee interessante beleidsagenda's, maar schreeuwen ook om een betere integratie van ruimtelijk en mobiliteitsbeleid. De maatschappelijke context van beide nota's is hetzelfde, namelijk die van de veronderstelde netwerksamenleving in ons land. De uitwerking op economie en samenleving verschillen echter hemelsbreed. Waar het NVVP ruim baan biedt aan de 'mobilitist', kiest de Vijfde Nota voor insnoering in netwerksteden als opgerekte stadsgewesten. De Vijfde Nota vertaalt dat vooral in meer bouwen in en bij de bestaande steden, het NVVP mikt vooral op beter gebruik van de bestaande infrastructuur. Mobiliteit mag, maar ruimte vreten niet. Mobiel zijn is niet alleen modern maar is tegenwoordig voorwaarde voor optimale ontplooiing in het polinucleaire stedelijke veld. Nog niet zo lang geleden was mobiliteit bijna 'not done', een aanslag op het milieu, en werd met man en macht getracht ons complete compacte steden te verkopen. Geprobeerd werd vooral de groei van het autoverkeer te beperken. De vooruitzichten ten aanzien van de congestie waren somber. De economie zou tot stilstand komen door een verkeersinfarct. Openbaar vervoer leek steeds de aansluiting te missen. Steden liepen leeg als gevolg van ongebreidelde suburbanisatie van huishoudens en kantoren.

V en W is klaar

Door welvaart en nieuwe technologie blijkt de soep echter niet zo heet gegeten te worden. De voornemens van het NVVP lijken het verkeersprobleem beheersbaar te maken. Er zijn nog wel files, maar door de inzet van benuttingsmaatregelen neemt de capaciteit van de huidige infrastructuur toe en vlakt bovendien de congestie af door flexibeler tijdroosters en prijsbeleid. Toevoeging van meer van hetzelfde heeft steeds minder meerwaarde. We moeten het bestaande beter gebruiken. De dynamische derde rijstrook, toeritdosering en automatische voertuiggeleiding beloven ons 'compact rijden' rond de grote steden. Dat biedt uitkomst aan de files op de ringwegen rond de grote steden. De ruimte om wegen uit te breiden is hier vaak beperkt. Door van twee brede rijstroken drie smallere te maken en de maximumsnelheid te verlagen, kunnen meer voertuigen over dezelfde weg. Maximalisering van het gebruik van de weg dus. Ook voor het spoor wordt gedacht aan benuttingsmaatregelen: met een hoger voltage kunnen bijvoorbeeld meer treinen in een bepaald baanvak rijden.

De vervoerswijze keuze wordt daarbij veel meer aan de reiziger zelf overgelaten. De gebruiker betaalt voor wat hij kiest. Niet méér asfalt, maar sneller, betrouwbaar en comfortabel. Met het NVVP pakket aan maatregelen lijkt de minister van Verkeer en Waterstaat klaar met haar werk. Nog even (in het volgende kabinet?) het spitstarief regelen, misschien een zweeftrein in de Deltametropool en een snelle verbinding naar het noorden aanleggen, dan kunnen we met een gegarandeerde gemiddelde trajectnelheid van 60 kilometer per uur gelukkig worden in onze stedelijke netwerken. Vrijwel alle plekken in ons land zijn goed bereikbaar en dus bruikbaar geworden.

En VROM staat nog pas aan het begin

Schrikbeeld is nu dichtslibbing van de ruimte en niet het dreigende verkeersinfarct. Wel van A naar Beter, maar dan liefst met meer ruimtelijke diversiteit en meer open vensters op het landschap. Contouren als panacee voor een voller en eenvormiger land en als reddingsboei voor revitaliserende steden. Dus: maximalisering van het ruimtegebruik binnen stedelijke contouren met minimum bouwhoogtes om het ruimtelijke contrast tussen stad en land te versterken. Tegelijkertijd blijft de mobiliteit gestaag groeien en lijkt onze samenleving doortrokken van snelheid, tijdwinst, inhalen en gas geven. Het beleid wil graag de door burgers gewenste ontwikkelingen volgen en mogelijk maken. Maar hoe *matchen* we een hogelijk geïndividualiseerde samenleving die *hypermobiel* wil zijn met zuinig ruimtegebruik en leeft onder hoge druk in compacte steden waarin functiemenging domineert in de vorm van meer woon/werkmilieus, mede mogelijk gemaakt door minder belemmerende milieuregels? Ik wil hier twee punten aansnijden, die voor het antwoord op deze vraag van belang kunnen zijn, namelijk het thema van het stedelijk netwerk en de relatie tussen infrastructuur en open ruimte.

(1) Verkeersbeleid en stedelijk netwerk

Verkeersplanning en ruimtelijke planning hebben de netwerksamenleving ontdekt. Beiden observeren dezelfde fenomenen, maar er worden verschillen standpunten over ingenomen. De achtergrond is dat economie en maatschappelijke dynamiek leiden tot lossere verbanden tussen wonen, werken en overige activiteiten, georganiseerd in verschillende functionele netwerken. De autonome uitkomst is een diffuus en dynamisch ruimtelijk patroon, waarin het verkeersnetwerk functioneert als katalysator voor verstedelijking. In het verkeersbeleid lijkt die ruimtelijke dispersie geaccepteerd te worden. Door een zekere spreiding in ruimte en tijd wordt vooral de huidige weginfrastructuur immers beter benut. Voor de Vijfde Nota is deze consequentie van een fluïde netwerksamenleving onacceptabel. Het leidt dit tot een ongewenst risico van een verstrooide stad. De ruimtelijke samenhang dreigt dan verloren te gaan. Om structuur te behouden in het ruimtegebruik én ter bescherming van waardevolle open ruimte, dient enige vorm van ruimtelijke concentratie of centrumvorming te worden nagestreefd. De oplossing wordt gezocht in het beleidsmatig bevorderen van selectieve bereikbaarheid en daarmee de introductie van een nieuwe hiërarchie in het verkeerssysteem, hoewel men nog niet zo ver gaat om opritten en afslagen van snelwegen te sluiten. Aangesloten wordt op het gegeven dat sommige gebieden nu al beter bereikbaar zijn dan andere. Knooppunten in allerlei maten en soorten moeten hier uitkomst bieden, waar (hoogwaardige) bereikbaarheid gerelateerd is aan het ruimtelijk-functionele programma van die knoop of dat stedelijke centrum. Verschillen in bereikbaarheid kunnen worden uitgebuit door de aard van de occupatie beter af te stemmen op het type ontsluiting of verbinding. Knoopwaarde (bereikbaarheid) en plaatswaarde (centrum) dienen idealiter met elkaar in overeenstemming te zijn en de verkeersstrategie van betere benutting kan dan gekoppeld worden aan de ruimtelijke strategie van concentratie. Euforisch wordt gesproken over het laten uitgroeien van knooppunten tot nieuwe brandpunten van verstedelijking met gemengde woon- en werkmilieus met hoge verblijfskwaliteit en een ongekende uitstraling. De visualisering en beelden, bijvoorbeeld van de recent opgerichte 'community of practice' over meervoudig ruimtegebruik op infrastructurele knooppunten, spreken wat dat betreft boekdelen. Niks geen fluïde netwerksamenleving of verstrooide stad, maar nieuwe 'Manhattans', gesitueerd op de stekkerdozen van infrastructuur.² Tot zover de ruimtelijke poging om de netwerksamenleving in goede banen te leiden. Kanttekeningen kunnen onder meer gezet worden bij (a) centrumvorming, (b) de grenzen van het netwerk en (c) de benutting van het netwerk.

(a) Centrumvorming

Het idee van de knooppunten als (nieuwe) stedelijke centra gaat een stap verder dan het ABC-beleid uit de Vierde nota en het SVV-2. Dat leunde te sterk op de achterhaalde verwachting over een *modal shift* tussen auto en openbaar vervoer.³ In het NVVP zijn de knooppunten veel sterker een offensief concept ten gunste van stedelijke vitaliteit, waarin ook autobereikbaarheid een rol speelt. Knooppunten annex stedelijke centra

zijn daarmee een belangrijk nieuw instrument voor integratie van verkeer en ruimtelijke ontwikkeling. Het netwerk levert de zoekrichting.

Dat is gelijk al de eerste potentiële valkuil, want hoeveel knooppunten zijn er niet te onderscheiden? In een werkatelier van het rijksproject Deltametropool werden onlangs meer dan honderd kruispunten van weg en spoor in de Randstad genoemd, waar in ruimtelijk opzicht helemaal niets gebeurt. Impliciet werden die kruispunten daarmee als potentiële locaties voor verstedelijking gezien en dat maakt de weg vrij voor een Delta tapijtmetroop.

Potentiële valkuil is ook dat een centrum of knooppunt vanwege zijn aantrekkingskracht aan zijn eigen succes ten onder kan gaan vanwege nieuwe files van mensen of goederen die daar om welke reden dan ook graag willen zijn. Het is maar de vraag of de verkeersafwikkeling met 'creatief verven' (extra rijstroken aanbrengen) - of andere benuttingsmaatregelen voor de huidige infrastructuur - daartegen opgewassen is.

Ook is de te verbeteren autobereikbaarheid van centra een potentiële valkuil voor de na te streven ruimtelijke kwaliteit. Er is per definitie immers beperkt beschikbare ruimte in centra. En tot slot leveren nieuwe centra concurrentie op voor de bestaande. Dat is op zich niet slecht, maar de vraag is wel of veel van wat met de stedelijke vernieuwing in de afgelopen decennia is bereikt, niet weer op losse schroeven wordt gezet.

De beleidsaandacht voor knooppunten annex (nieuwe) stedelijke centra is goed bedoeld, maar moet dus met de nodige voorzichtigheid worden uitgevoerd willen we niet nieuwe planning *disasters* creëren. Enige selectiviteit met centrumontwikkeling is dus geboden en het is zeker niet nadelig voor het stedelijk weefsel wanneer de meeste knooppunten gewoon blijven functioneren waarvoor ze bedoeld zijn; namelijk die van goed geoliede overstapmachine (waar op veel plekken wel eens een nieuw likje verf overheen mag). In principe lijkt een aanpak die voortborduurt op RUIMPAD en zoals recent ook is voorgesteld in de visie op het stedelijk netwerk van de regio Amsterdam, een goede weg.⁴ Een overdaad aan knooppunten/centra leidt tot een grof geknoopte tapijtmetroop (valkuil voor ruimtelijke planning) en verwatering van concurrentiekracht en draagvlak (valkuil voor toplocaties). Daarbij kan bovendien de vraag gesteld worden of er wel voldoende ruimtelijk programma voor de knooppunten is en welke ruimtelijk-thematische signatuur de diverse knopen zouden moeten krijgen. Ik denk dat we in dit land niet zitten te wachten op een nieuwe trits van centra met een Blokker-Kruitvat profiel, maar dat we wel een paar goede *leisure*-, zorg- en kennisknopen kunnen gebruiken.

(b) De grenzen van het netwerk

De focus in de discussie over het stedelijk netwerk is veel te sterk op de rol van knooppunten of centra gericht, als nieuw speeltje voor planologen en verkeerskundigen. Het gaat namelijk voorbij aan de centrale premisse van de netwerkstad, namelijk dat twee maatschappelijke ontwikkelingen zich tegelijkertijd hebben voorgedaan: uitwaaiing van de stad (*suburbs* als nieuwe *urbs*) en verstrooiing van verkeer (kris kras relaties). Nieuwe kernen van stedelijkheid zijn

ontstaan ver buiten de grenzen van de oude stad en stedelijkheid valt steeds minder samen met de (openbare ruimte in) stadscentra, waar de stedelijkheid juist is verdund. De moderne stedeling relateert de centrale ligging van zijn woongebied niet aan de nabijheid van een stadscentrum, maar aan de gemakkelijke aansluiting op het net van autosnelwegen.⁵ Al te gemakkelijk worden in de beleidsvoornemens normatieve grenzen getrokken rondom verschillende stedelijke netwerken.

De constatering van uitwaaiing en verstrooiing maakt dat het begrip stedelijk netwerk sympathieker is en meer de werkelijkheid dekt dan de term netwerkstad. Het stedelijk netwerk staat voor het in essentie onbegrensde, afhankelijk van wat burgers en bedrijven er (geheel in lijn met het NVVP) zelf in tijd en geld voor over hebben om van A naar B te gaan, hoe ver die ook uit elkaar mogen liggen. Met de komst van de HST, behoren ook Brussel en Parijs straks tot ons 'daily urban system'.

De netwerkstad daarentegen staat voor het begrensde, is eigenlijk een opgerecht stadsgewest en de in de Vijfde Nota genoemde nationale en regionale stedelijke netwerken zijn helaas ook niet veel meer dan benepen netwerksteden. Hier wreekt zich (net zoals overigens bij de oude discussie over het normatieve en het empirische stadsgewestbegrip) dat de planner op basis van cultuurpolitieke overwegingen een normatieve structuur wil aanbrengen in het hybride landschap van de economische en maatschappelijke werkelijkheid en niet door heeft dat hij of zij achter de werkelijkheid aanholt.⁶ De op harmonie gebaseerde wijkgedachte van na de oorlog is nu opgetild tot de emancipatie van burgers in de knooppunten van de netwerkstad, de knopen als benoemde stadspaleizen van morgen. In de plaats van de overdreven aandacht voor knooppunten annex (nieuwe) stedelijke centra, zou in de discussie wel eens meer aandacht gericht kunnen worden op de werkelijke aard van het kris kras verkeer, de toename van ketenverplaatsingen, de groei van taakcombinaties (woon/werk/zorg), de rol en betekenis van ICT en de variëteit aan plekken waar die activiteiten worden uitgevoerd.

(c) De benutting van het netwerk

Waar het NVVP onderkent dat een goed functionerend verkeersnetwerk essentieel is voor de mobiliteit in een netwerksamenleving, blijft de Vijfde Nota na een gedegen analyse te veel steken in reminiscenties uit het verleden. Hoewel men zegt in te zetten op een kwaliteitsimpuls voor het openbaar vervoer, wordt in het stedelijk netwerk tegelijkertijd een goede bereikbaarheid per auto en een gemiddelde trajectnelheid van 60 kilometer per uur in de spits op autosnelwegen gegarandeerd. Kies je dan nog de trein? Soms, als dat zo uitkomt, maar vaak ook niet. Hoe groter de flexibiliteit in activiteitenpatronen en de wens om onafhankelijk te zijn in de tijd, hoe aantrekkelijker de auto als ideaal vervoermiddel. Auto, haast en complexe roosters passen domweg goed bij elkaar.⁷ En: hoewel de fiets nog steeds het meest gebruikte vervoermiddel voor de vele korte ritten is, verliest hij het straks op het punt van afstand. Met de concentratie van functies in de verschillende centra van de netwerkstad zal de gemiddelde verplaatsingsafstand gaan toenemen, dus: exit fiets.

Betere benutting van de bestaande infrastructuur (als speerpunt nummer 1 van het NVVP) in het onbegrensd stedelijk netwerk, betekent veeleer bouwen op die aantrekkelijke plekken in ons land waar de infrastructuur op dit moment feitelijk nog onderbenut wordt. Die plekken worden dan onderdeel van het onbegrensd stedelijke netwerk. Dat zijn dus niet de regio's waar het verkeer nu al dagelijks vast staat (dezelfde gebieden overigens waar nu in het ruimtelijk beleid amechtig naar gekeken wordt en waar dus extra infrastructuur nodig is), maar die plekken waar de capaciteit van spoor, weg en water nu nog onderbenut is. Bijvoorbeeld de provincie Zeeland of de oostvleugel van de Randstad. In een interessante studie van begin dit jaar, die door AGV Adviesgroep voor verkeer en vervoer in opdracht van het ministerie van V en W is uitgevoerd, is modelmatig gespeeld met scenario's voor de ruimtelijke inrichting van de Randstad op basis van verschillende pakketten aan infrastructuur.⁸ Twee conclusies springen er uit. Op de eerste plaats de constatering dat verschillende varianten voor verstedelijking in de Randstad (bijvoorbeeld accent op de vleugels of op nieuwe knooppunten) met verschillende infrastructuurpakketten - met uitzondering van één variant - geen grote invloed hebben op de totale mobiliteit in de Randstad. Met andere woorden: hoe je de Randstad ook inricht, het maakt niet zoveel uit voor de totale mobiliteit. Op één uitzondering na. Dat is de tweede conclusie van dit project: optimale benutting van de weginfrastructuur in de Randstad leidt tot meer autoverplaatsingen, minder congestie en meer ruimtelijke spreiding, vooral richting de oostvleugel van de Randstad.

Kortom: een meer efficiënte benutting van de huidige infrastructuur (waardoor de asfaltmachine in de mottenballen kan) past bij onze netwerksamenleving en gaat samen met knopen als betere overstapmachines, een selectieve benadering van knooppunten als nieuwe stedelijke centra en meer ruimtelijke spreiding over het land.

(2) Infrastructuur en open ruimte

Voorals sinds het advies 'Ambities bundelen' van de Raad voor verkeer en waterstaat staat het *total design* van infrastructuur op de beleidsagenda.⁹ Geen inpassing, maar een betere, integrale ontwerpqualiteit. Om het gevoel van volte te ontlopen, voegt de Vijfde Nota hieraan toe dat op veel plaatsen langs snelwegen en spoorlijnen het 'venster' geopend kan worden om de reiziger een blik op het voorbijkomende landschap te gunnen.

Totaal ontwerp van de infrastructuur van weg en spoor benadert de opgave niet alleen als civieltechnisch vraagstuk, maar ook als stedenbouwkundige en architectonische uitdaging. Op dit moment ervaart de reiziger die landschappelijke variatie nauwelijks. Hij wordt geen deelgenoot van ons cultuurlandschap. Ook wordt de culturele betekenis van de infrastructuur zelf ontkend. De snelweg is inmiddels zelf een plaats met een verhaal geworden, compleet met eigen normen en waarden, culturele codes, heroïek en tragiek. Het ontwerpen van infrastructuur wordt vanuit deze benadering een cultuuropgave, een 'grand design' dat past bij onze netwerksamenleving. De A12 is dus terecht aangemerkt als één van de grote projecten in de Architectuurnota.

De belevingswaarde van infrastructuur wordt in de vakwereld over het algemeen negatief gewaardeerd. We denken eerder in termen van doorsnijding en versnippering, dan in termen van schoonheid en identiteit. Wat dat betreft ontbreekt het bij het ministerie van V en W aan vakliefde en ambachtelijkheid en wordt onvoldoende de lijn doorgetrokken naar wanneer mensen betalen voor gebruik van infrastructuur, zij ook een product van hoge kwaliteit mogen verwachten. Niet de infrastructuur is een bedreiging voor open ruimte, maar de ongecontroleerde verstedelijking erlangs.¹⁰ Gezocht zou kunnen worden naar de kwaliteit die infrastructuur toevoegt aan landschap en stad en die niet weg te moffelen achter geluidsschermen of bomen. Ook kan gezocht worden naar eenduidige en herhaalbare ontwerpprincipes voor de verbouwing van infrastructuur.

We kunnen bovendien infrastructuurbeleid gebruiken om open ruimte politiek te voeren. Door simpelweg het systeem van opritten en afslagen en stations te manipuleren wordt restrictief beleid overbodig.¹¹ Dit ondersteunt zowel het verstedelijkingsbeleid als de bereikbaarheid en het open ruimtebeleid. Uitzicht wordt het motief voor tracering, infrastructuur een gelegenheid om mensen van open ruimte en het contrast tussen beslotenheid van de stad en eindeloze verten te laten genieten. Infrastructuur kan op die wijze ook de katalysator zijn voor de realisering van de ecologische hoofdstructuur, die nu nog ruimtelijk versnipperd is en onder stedelijke druk staat. Natuur kan betaald gaan worden door de genietters ervan, een nieuwe alliantie tussen de ministeries van Landbouw en Verkeer en Waterstaat en een nieuwe vorm van vruchtgebruik en beheer van natuur en landschap door reizigers, toeristen en recreanten.¹² Nu is een reis per trein vaak een reis langs achterkanten. Interessante plekken worden met zorg gemeden. Zodra er iets moois aankomt gaat de trein onder de grond of er met een grote boog omheen. Infrastructuur zou juist de mooiste panorama's van ons land voor het oog kunnen ontsluiten als visitekaartje, icoon of beelddrager. Sprookje? Allerm minst. De nieuwe HSL-verbinding tussen Parijs-Marseille is al met de nodige aandacht voor natuurontwikkeling en landschappelijke vernieuwing vormgegeven. Mooi om te zien in het landschap en mooi om op uit te kijken vanuit de trein én bovendien goed als katalysator voor structuurvernieuwing in gebieden die dat nodig hebben!

Het gegeven dat infrastructuur tegenwoordig de katalysator is voor verstedelijking kan dus in de vormgeving van stedelijke netwerken ook gebruikt worden om op offensieve wijze de open ruimte te ontwikkelen. Als financieringsbron kan gekeken worden naar de mogelijkheid om het kale budget voor ontwikkeling van wegen en openbaar vervoerverbindingen op te hogen met een vast percentage voor *design* en landschapsontwikkeling.

Conclusies

Zowel de Vijfde Nota als het NVVP hebben kwaliteit hoog in het vaandel staan. Kwaliteit heeft echter ook een prijs. We vinden dat het verband tussen gebruiken en betalen sterker moet worden en daarmee deels ook de verantwoordelijkheid en zeggenschap. Het NVVP ziet prijsbeleid als middel om vraag en aanbod in het

vervoersysteem in evenwicht te brengen. Dat geldt net zo goed voor parkeerruimte als voor het treinkaartje en gevarieerd betalen voor gebruik van de weg. Hoewel het belangrijkste principe in de Vijfde Nota niet méér investeren is, maar beter investeren, ziet de nota prijsbeleid in het kader van ruimtelijke kwaliteit, duurzaamheid en vitaliteit van stad en land. In de prijs van grondproductie zouden de kosten van aanleg van infrastructuur en de externe kosten (zoals voor milieu, geluid, veiligheid) verrekend kunnen worden, zodat de gebruiker van de plek meebetaalt aan de kosten van ontsluiting. Schaarste heeft dan ook gewoon een (hogere) prijs. Niet alleen met woorden, maar ook met geld kan de overheid uiteraard invloed uitoefenen. Afstemming van verkeersbeleid en ruimtelijke planning kan ook via afstemming van financiële middelen. De gebundelde doeluitkering van het ministerie van Verkeer en Waterstaat (de 'GDU', waarmee provincies en kaderwetgebieden zelf verkeersplannen kunnen financieren) gaat omhoog van 25 naar 500 miljoen. In het ruimtelijke beleid komen de meeste investeringen die nodig zijn voor de uitwerking voor rekening van de private sector, zoals bij woningen en bedrijfsgebouwen. Voor eventuele extra middelen wordt vooral gekeken naar het Investeringsfonds Stedelijke Vernieuwing (ISV). De eerste stap in de afstemming van verkeersbeleid en ruimtelijk beleid zou kunnen zijn om beide geldstromen (GDU en ISV) te integreren. Beleidsinhoudelijk kunnen in deze afstemming ook enkele stappen gezet worden, die beter aansluiten op de huidige en te verwachten maatschappelijke en economische dynamiek. Minder knooppunten als stedelijk centrum met meer aandacht voor het functionele thema van die centra, minder grenzen stellen aan de schaal van het stedelijk netwerk en minder bang zijn voor de invloed van infrastructuur op open ruimte. Een begin zou gemaakt kunnen worden door minder de tegenstelling en meer de synergie tussen verkeersbeleid en ruimtelijk beleid te zoeken. Dat kan door enerzijds gezamenlijk inhoud te geven aan gemeenschappelijke waarden en kwaliteitsopvattingen en anderzijds door gezamenlijk de beleidsstrategieën te operationaliseren. De zeven kwaliteitscriteria van de Vijfde Nota kunnen concreet vertaald worden in aspecten van verkeerskwaliteit.¹³ De drie voornaamste beleidsstrategieën van de Vijfde Nota (intensiveren, combineren en transformeren) vormen wonderwel een goed handvat om de strategieën van het NVVP verder vorm te geven. Intensiveren staat voor benutting of intensiever gebruik van bestaande infrastructuur en knooppunten. Combineren staat voor het koppelen van netwerken en de synergie tussen knoopwaarde en plaatswaarde. Transformeren staat voor de noodzakelijke kwaliteitssprong van openbaar vervoer en weg en de nieuwe benadering van het integraal ontwerp van infrastructuur.

Noten

1 De aftrap voor het eerste nationale gesprek was op 22 maart j.l. De voorbereiding was in handen van een kernteam, bestaande uit Jaap Modder (NIROV), Raymond Linssen (NIROV), Lex van der Hoeven (NS), Luuk Boelens (Holland Rail Consult), Jaap Renkema (ANWB) en Peter Heerema (LOCUS). Vier windstreekgesprekken vonden plaats in mei en op 22 juni was het afsluitende nationale gesprek. In het kielzog van deze gesprekken is het expertnetwerk opgericht. De agenda voor het eerste gesprek werd gevormd door twaalf 'spannende thema's' over onder meer benutting van ruimte en infrastructuur,

knooppunten, *mainports, modal split, total design*, ICT en prijsbeleid. Dit document is verkrijgbaar bij het NIROV. In deze bijdrage worden op persoonlijke titel enkele thema's nader beschouwd.

2 Vgl. Habiforum/Connekt, Van knopen naar nieuwe centra, 2000

3 Uit talrijke studies komt naar voren dat auto en openbaar vervoer gescheiden deelmarkten zijn en dat van substitutie vrijwel geen sprake is.

4 RPD/Adviesdienst Verkeer en Vervoer, Kiezen voor bewegingsruimte, eindrapport RUIMPAD, Den Haag, 1997. De visie op het stedelijk netwerk van de regio Amsterdam is van Arcadis, Goudappel Coffeng en Max 1, Netwerkstad Noord-Holland Zuid, juni 2000

5 Taverne, E., Sturen in tijden van ontreddeering, *Stedebouw & Ruimtelijke ordening*, nr. 2, 2001

6 W. Zonneveld in zijn boekbespreking over *Cities of Tomorrow* van Peter Hall: terwijl de stadsplanner zijn visie begint te ontwikkelen, verandert de stad al weer van structuur. De planners van het eerste uur schoten als het ware op een bewegend doel en dat is sindsdien nooit anders geweest, in: *Stedebouw & Ruimtelijke Ordening* nr. 4, 1999

7 AGV Adviesgroep voor verkeer en vervoer, Zeven brieven aan minister Netelenbos, Nieuwegein, 2000

8 AGV Adviesgroep voor verkeer en vervoer, Wonen, werken en verplaatsen in de Deltametropool; verstedelijkingsopties 2030 nader verkend, in opdracht van het ministerie van Verkeer en Waterstaat, december 2000. In deze studie zijn één netwerkvariant voor de auto en vier openbaar vervoervarianten beschouwd. De auto-infrastructuur gaat uit van alle MIT- en BOR-projecten tot 2010, inclusief de invoering van een spitstarief op zes heffingspunten. Voor het openbaar vervoer is uitgegaan van MIT, BOR, de kwaliteitsverbetering voor het openbaar vervoer op basis van het NVVP (ook wel D accent genoemd) inclusief een Rondje Randstad in de binnenflank dan wel de buitenflank.

9 Raad voor verkeer en waterstaat, *Ambities bundelen*, Den Haag, 1999

10 Zef Hemel, Open ruimten openen, in: *Stedebouw & Ruimtelijk Ordening*, nr. 3, 1997

11 idem.

12 Petran Kockelkoren, Een leesbaar Bokrijk, in: *Rustig, ruig en rationeel, filosofische debatten over de verhouding cultuur-natuur*, Kasteel Groeneveld, 2000

13 De zeven kwaliteitscriteria van de Vijfde Nota zijn ruimtelijke diversiteit, functionaliteit, culturele diversiteit, rechtvaardigheid, duurzaamheid, aantrekkelijkheid en menselijke maat. In de taal van het verkeersbeleid kunnen zij bijvoorbeeld geïnterpreteerd worden als respectievelijk: selectieve bereikbaarheid, reistijd, betrouwbaarheid, verbindingswaarde, toegankelijkheid, veiligheid, schoonheid en betaalbaarheid.