

In opdracht van:
Ir. M.S. Koster
Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat
Wegen naar de Toekomst

Uitgevoerd door:
Drs. Peter Heerema
Locus ruimtelijke verkenningen

"WEGEN MET MEERWAARDE"

KANSEN VOOR DE MULTIFUNCTIONELE WEG

LEIDEN, JANUARI 2003

1



TEN GELEIDE

Voor u ligt een bundel van zeven brieven. Ze gaan over de multifunctionele snelweg. Het onderwerp van de brieven is de vraag of de ruimte van de weg geschikt is of gemaakt kan worden voor andere functies naast de verkeersfunctie. De brieven zijn opgesteld in het kader van het innovatieprogramma Wegen naar de Toekomst van Rijkswaterstaat, dat de ruimte biedt om toekomstbeelden te ontwikkelen en concrete innovaties te realiseren op het gebied van weginfrastructuur. Denken op lange termijn en doen op korte termijn worden zo in één beweging gecombineerd.

Als themaleider van het thema ‘de Multifunctionele Weg’ van het programma Wegen naar de Toekomst, heb ik Peter Heerema gevraagd om enkele ideeën op papier te zetten over de mogelijke ontwikkeling van de snelweg als ‘non-place’ naar de snelweg als ‘place’. Omdat zo iets betekent dat extra waarde wordt toegevoegd aan de ruimte van de snelweg en zijn omgeving, heeft de verzameling de titel meegekregen: “Wegen met Meerwaarde”. Gekozen is voor de vorm van brieven omdat die vorm het beste onze voortschrijdende gedachteontwikkeling weergeeft. In deze brieven worden de zoekrichtingen verkend om het

maatschappelijk rendement van de weg te verhogen door de toevoeging van nieuwe sociale, economische en ecologische functies aan de weg en zijn omgeving. Dat is een breuk met de traditie, want in principe is het doel van de weg uitsluitend het dienen van het verkeer. Gezien de verantwoordelijkheid van Rijkswaterstaat gaan de brieven vooral over de snelwegen in ons land.

Belangrijkste uitkomst is dat multifunctioneel gebruik van de snelweg geen luchtfietserij is. Het vraagt vooral om een andere manier van kijken en organiseren door Rijkswaterstaat. De snelweg is namelijk niet alleen een verbinding, maar ook onderdeel van een ruimtelijk ensemble van verstedelijking en landschap. Op verschillende plekken in ons land, zoals in de stedelijke netwerken, kan door stimulering van multifunctioneel gebruik de kwaliteit van de snelwegruimte verbeterd worden. Daar kunnen nieuwe gebruikswaarden, belevingswaarden en toekomstwaarden ontwikkeld worden waarmee Rijkswaterstaat beter kan inspelen en anticiperen op ontwikkelingen in samenleving en economie.

Welke kansen zijn er dan voor multifunctioneel gebruik van de snelweg? Hierbij hebben we vooral gekeken naar mogelijkheden buiten grote overkluizingsprojecten en ondertunnelingsprojecten om. De naar verhouding meest eenvoudige manier is om het weglichaam zelf meer voor andere functies te gaan gebruiken, zoals voor buisleidingen, telecomvoorzieningen, reclame-uitingen of de opslag en natuurlijke reiniging van vervuilde grond. Aan die vormen van gebruik kan Rijkswaterstaat misschien ook geld verdienen of besparen. De verzorgingsplaats (P) langs de snelweg biedt ook ruimte waar Rijkswaterstaat zelf mogelijkheden heeft voor ontwikkeling van sociale, economische en recreatieve functies. In de buurt van de steden kan een “P” ontwikkeld worden als stedelijke ontmoetingsplaats, waar mensen de hele dag door

terecht kunnen in winkels of in vermaaksvoorzieningen. De kwaliteit van verzorgingsplaatsen in rustige gebieden daarentegen kan versterkt worden door ze opnieuw in te richten en te vergroenen, bijvoorbeeld als overgang naar een natuurgebied of als recreatiegebied.

Gecomplieerder wordt het om het gebruik van de snelweg in de tijd te reguleren (bijvoorbeeld met tijdvensters) of om het ruimtegebruik op en om bepaalde knooppunten in het netwerk te intensiveren. Hoge kosten, regelgeving, veiligheidseisen en verschillende verantwoordelijkheden en belangen kunnen hierbij belangrijke remmende factoren zijn. Bij zowel grote stappen als kleine stapjes naar een Multifunctionele Weg zal de nadruk komen te liggen op het uitdokteren van nieuwe vormen van samenwerking tussen betrokken partijen en manieren om samen kwaliteit te organiseren. Misschien moet Rijkswaterstaat wel een eigen Vastgoedorganisatie gaan oprichten.

Een belangrijke les uit deze brieven is dat de overvloed aan nieuwe ideeën over het gebruik van de snelweg en zijn omgeving vraagt ook om een nieuwe kijk op de organisatie, de regelgeving en de uitvoering, wil het ooit daadwerkelijk wat worden met de multifunctionele weg.

Ik wens u veel leesplezier toe.

Martijn Koster

INHOUDSOPGAVE

✉ BRIEF 1: DE OPROEP

Brief 1 gaat over het verzoek om suggesties voor slimmer, beter en creatiever gebruik van de snelwegruimte voor andere functies dan alleen voor het verkeer.

✉ BRIEF 2: DE AANLOOP

Brief 2 presenteert een stukje geschiedenis en de context van het thema van de multifunctionele weg.

✉ BRIEF 3: DE AFZET

Brief 3 beschrijft het analysemodel op het niveau van wegdek, wegvak, route en netwerk.

✉ BRIEF 4: DE SPRONG DEEL I

Brief 4 gaat in op de ambitie om kwaliteit te willen maken en hoe dat zijn beslag kan krijgen in dromen over de toekomst in 2030.

✉ BRIEF 5: DE SPRONG DEEL II

Brief 5 gaat verder over meervoudig gebruik van routes en netwerken in de toekomst.

✉ BRIEF 6: DE LANDING

In brief 6 worden tien pilotprojecten uitgewerkt om de Sprong werkelijk te kunnen maken in 2003.

✉ BRIEF 7: DE TERUGBLIK

In deze laatste brief ben ik ouder en wijzer.

DE OPROEP ————— ✉ BRIEF 1

Leiden, 1 november 2002

Beste Martijn,

Je vroeg me onlangs om enkele ideeën op papier te zetten over één van de thema's van het programma Wegen naar de Toekomst, namelijk over het thema van de multifunctionele weg. Dat vind ik een leuk idee, maar ik wil niet verhelen dat mijn eerste reactie er wel één was van verbazing. Wordt namelijk met zo'n thema door Rijkswaterstaat niet afscheid genomen van het oorspronkelijke idee van de snelweg?

Zoiets als de multifunctionele snelweg bestaat nog niet echt, althans niet in ons land, waar het wettelijk verboden is om activiteiten op de snelweg uit te oefenen die geen verband houden met de primaire functie van de weg voor het verkeer. Er geldt zelfs een minimale snelheidsgrens en je mag er dus bijvoorbeeld niet lopen of fietsen. Ook bermtoerisme is sinds 1965 officieel verboden. Jaren geleden hebben we nog wel op een andere manier van de snelweg kunnen genieten tijdens de autoloze zondagen als gevolg van de toenmalige oliecrisis. En betrekkelijk recent was er bij wijze van uitzondering een

rolschaatsfeest in de IJtunnel, dat - als ik me niet vergis - uitmondde in één grote valpartij. Veel ervaring met ander gebruik van de snelweg dan voor het verkeer hebben we dus niet.

Je vertelde mij dat je met dit thema graag zou willen demonstreren dat de infrastructuurruimte van weg en wegomgeving slimmer, beter en creatiever gebruikt kan worden dan alleen voor de doorstroming van verkeer. Maar staat multifunctioneel gebruik van de snelweg niet haaks op het oorspronkelijke principe van de snelweg als snelle verbinding tussen steden? Ik kan me maar moeilijk indenken dat Rijkswaterstaat een voorstander zou zijn van intensiever ruimtegebruik boven en naast de snelweg, want dat hindert toch alleen maar de doorstroming en druist in tegen alle regeltjes omtrent veiligheid. De pogingen tot overkluizing van de snelweg op enkele plekken in ons land laten in dit opzicht bepaald geen overenthousiaste RWS'ers zien. Is men nu dan wel zo ver om afscheid te nemen van het oude idee van de snelweg? En staat dit idee van de multifunctionele weg bovendien niet op gespannen met de ambities in het nationale ruimtelijke beleid om corridorvorming in ons land te voorkomen? Dat was toch niet alleen voormalig minister Pronk die daar zo rabiaat tegen was?

Maar goed, je vraag is spannend en actueel.

Spannend, omdat je met dit thema een bredere definitie van de snelweg introduceert. Aan de traditionele opvatting van de snelweg als louter de verbinding tussen A en B worden nieuwe sociale, economische of ecologische waarden toegevoegd, bijvoorbeeld: de snelweg als ontmoetingsplek. Daarbij zal ongetwijfeld spanning kunnen optreden tussen de (huidige) stroomfunctie en de (nieuwe) verblijfsfuncties van de weg. Ik vind het wel een interessante exercitie om de waarde van de snelweg als verbinding af te zetten tegen de waarde van de snelweg als onderdeel van een ruimtelijk ensemble. Dat doen we immers wel in het

klein bij het integraal ontwerp van woonwijken, waarbij in onderlinge samenhang nagedacht wordt over functies, volumes, openbare ruimte, parkeren en het stratenpatroon, maar om één of andere reden dus niet als het gaat om de snelweg.

Jouw vraag is ook actueel omdat zich in maatschappelijk opzicht steeds sterker een mobiliteitscultuur aftekent (een 'culture of mobility', zoals in Amerika), zonder dat er sprake is van een bijbehorende consistente visie op de cultuur van de snelweg en de ontwikkeling van stad en land (zeg maar de plekken waar het leven van mensen zich afspeelt).

Dat gaat op dit moment allemaal spontaan en structuurloos. Kijk maar eens naar het gebruik van sommige pleisterplaatsen langs de snelweg voor bepaalde stedelijke activiteiten (prostitutiecaravans, cruisen van homoseksuelen, afvaltoerisme en dergelijke) en het ongebreidelde gebruik van zichtlocaties als promotieplek voor bedrijven als demonstratie van een soort ellebogenwerk om op de voorste rij te zitten. Je kunt dit op z'n beloop laten, maar je zou er ook planmatig naar kunnen kijken. Bijvoorbeeld op basis van een visie op de betekenis en functie van de snelweg in stedelijke netwerken.

Je ziet, ik kan de verleiding niet weerstaan om er gelijk inhoudelijk in te duiken. Ik neem de handschoen dus op. Mijn eigen droom over dit thema is dat op sommige plaatsen een betere verzoening mogelijk is tussen ontmoeten, verpozen en verplaatsen of anders gezegd: tussen stedelijke activiteiten, het landschap en de weg. Wel nog even het volgende. In de uitwerking van jouw verzoek wil ik drie belangrijke vooronderstellingen hanteren.

Op de eerste plaats vooronderstel ik dat toevoeging van nieuwe functies mogelijk is zonder aantasting van de primaire stroomfunctie van de weg. Dat heeft uiteraard te maken met de realiseerbaarheid van ideeën.

Op de tweede plaats dat dit in positieve zin bijdraagt aan de

gebruikswaarde, de belevingswaarde en de toekomstwaarde van de weg en zijn omgeving. Ik kom daar later nog op terug, maar het raakt vooral de betekenisgeving aan kwaliteit.

En op de derde plaats vooronderstel ik dat de toevoeging van nieuwe functies aan de weg enige betekenis heeft in sociaal, cultureel, economisch en ecologisch opzicht. Het heeft in mijn ogen weinig zin om aan de weg te gaan sleutelen als daar geen behoefte aan is. Ik heb in het kader van jouw vraag geen zelfstandig onderzoek gedaan naar eventuele gebruikerswensen of maatschappelijk draagvlak. Dat vroeg je mij ook niet. Ik denk daarbij overigens niet alleen aan hedendaagse, wellicht thans nog sluimerende verwachtingen en verlangens van weggebruikers, omwonenden, recreanten en zo, maar ook aan nieuw te behalen economische en ecologische voordelen. Misschien kun je daarnaar in de toekomst nog eens onderzoek doen.

Als je het goed vindt, wil ik de volgende opbouw kiezen voor de uitwerking.

Eerst over de vorm. Ik heb gekozen voor de vorm van brieven aan jou. Ik weet dat je gecharmeerd bent van mijn eerdere brieven aan minister Netelenbos. Dat is 'n reden, maar ook verwacht ik in briefvorm beter uitdrukking te kunnen geven aan de voortgang van onze gezamenlijke gedachtevorming over dit onderwerp. Bovendien zijn brieven vaak minder zwaarmoedig dan rapporten kunnen zijn.

Dan de inhoud. Allereerst wil ik in de volgende brief proberen te doorgronden waarom dit thema van de multifunctionele weg überhaupt nu op de agenda staat. Dat heeft - denk ik - onder meer te maken met de schaarste aan ruimte in ons land, de oprukkende verstedelijking en het discours over ruimtelijke kwaliteit. Daarover wil ik ook met enkele coryfeeën praten die een opvatting hebben over de herwaardering van de weg en zijn omgeving. Omdat ik vind dat ik losse ideeën ook in een of ander stramien wil plaatsen, ga ik daarnaar op zoek in brief 3. Ik noem dat daar een analysemodel, maar dat is een groot

woord voor het ruimtelijk relevante onderscheid dat ik maak in wegdek, wegvak, route en netwerk. In aansluiting daarop wil ik in de brieven 4 en 5 enkele denkbare toekomstverhalen over het wegdek, het wegvak, de route en het netwerk schetsen.

Uiteindelijk moet mijn bijdrage uitmonden in (de argumentatie voor) voorbeeldprojecten binnen dit thema van de multifunctionele weg, die op korte termijn door het programma Wegen naar de Toekomst gerealiseerd kunnen worden. Ik doe daarvoor enkele suggesties in mijn voorlaatste brief. In de bijlage in dit document zijn de A-viertjes voor die potentiële pilots opgenomen. Ik zie de loop van dit verhaal als de sprong van een verspringer, die een aanloop neemt, afzet, springt en in opwaaiend zand weer met beide voeten op aarde terecht komt bij zijn landing en (ver!) na afloop terugblijkt op hetgeen tot stand is gebracht.

Met vriendelijke groeten,

Peter Heerema

DE AANLOOP ————— ✉ BRIEF 2

Leiden, 13 november 2002

Hallo Martijn,

Weer een beetje bijgekomen van de bijeenkomsten van gisteren? Wat een baaierd aan ideeën! Ik vond de workshop met deskundigen 's middags en de inspiratiesessie 's avonds bij het Instituut voor Maatschappelijke Innovatie in Leiden zowel boeiend als leerzaam. Ik had nooit gedacht dat ik het onderwerp van de multifunctionele weg ook zou kunnen interpreteren als de toekomstige weg van de zingeving. Omdat er geen toekomst is zonder heden en verleden, wil ik in deze brief een stukje van de geschiedenis van de snelweg en de huidige context schetsen.

Wist je dat de eerste wegen in ons land planken wegen schijnen geweest te zijn? In de prehistorie waren dat veenwegen die naar vindplaatsen van moerasijzererts voerden. Pas met de Romeinen kwamen de eerste met grind verharde wegen. Toen en in de eeuwen daarna heeft ons landschap een dominante rol gespeeld in de routing van de belangrijke transportwegen. Men kon immers alleen wegen aanleggen



op stevige grond, zoals op de smalle stroken van strandwallen en oeverwallen. Wegen over land, spoorwegen en waterwegen liepen dan ook veelal ruwweg parallel aan elkaar. Voor de gebruikers was het eeuwenlang eigenlijk een afweging tussen voortmodderen over een enigszins begaanbaar pad (dat na een flinke regenbui helemaal niet meer zo begaanbaar was) of het risico lopen te verzanden in het zompige, omringende moeraslandschap. Vergeet hierbij niet dat de natte infrastructuur lang dominant geweest is in het transport van personen en goederen in ons land en dat er tot het begin van de 19e eeuw feitelijk geen sprake was van een landelijk wegennet.

De relatie tussen de weg en het landschap is in de twintigste eeuw sterk verminderd. Je kunt dat beschouwen als een soort losmakingsproces. Bij het aanleggen van wegen hoefde men steeds minder rekening te houden met het landschap. Na de Tweede Wereldoorlog, toen ook in Nederland de motorisering pas echt op gang kwam, maakten de wegebouwers hun eigen stevige ondergrond in de vorm van een zandwal. Om aan zand te komen groef men onder andere diepe gaten in het veen om het onderliggende zand te winnen. Men was niet langer afhankelijk van de bestaande strandwallen en oeverwallen. Pas deze vrijheid van geologische beperkingen maakte het mogelijk om de weg te gaan beschouwen als autonoom object. Dat had als gevolg dat men ook het ontwerp ervan kon gaan zien als autonoom project, onafhankelijk van het landschap, losstaand van de omgeving, louter gericht op verkeer, veiligheid en verbinding. In ultieme vorm zou dit moeten uitmonden in een ideaal netwerk, dat naar de ontwerper bij Rijkswaterstaat wel het ‘dambord van Beukers’ wordt genoemd.

Het wegennetwerk is sindsdien gevormd naar Amerikaanse snit met het ‘grid’ als hoofdkenmerk van de vorm en de ‘highway’ als schoolvoorbeeld van oppervlakteontsluiting. De maaswijdte van het netwerk

werd daarbij gebaseerd op de bevolkingsdichtheid, wat er toe leidde dat de ruitjes van het dambord in het westen van het land kleiner waren dan elders (zie het Structuurschema Hoofdwegenet uit 1966). Perfectionering van de vorm berustte op een civiel-utilitaire houding, waarbij de voornaamste aandacht uitging naar de constructie en de techniek en weinig ruimte was voor pittoreske beelden, romantische idealen of cultuurhistorische lijnen in het landschap. Vanaf de jaren vijftig werd dit ontwerp meer en meer gekoppeld aan ver doorgevoerde standaardisatie en unificatie van de snelweg (breedte, profiel, vangrail, berm, vluchtstrook etc.) en een typologie van verkeersknooppunten, kunstwerken en ongelijkvloerse kruisingen. Dat leverde wel soms prachtige kunstwerken op of een aantrekkelijk ritme van horizonzoekende wegen als asfaltlint door vlakke polders of door beboste gebieden, zoals de passage van de A1 over de Veluwe die door velen gewaardeerd wordt vanwege zijn bijna buitenlands-toeristische allure. Maar de snelweg zelf werd meer en meer een 'non-place' ruimte, waar alleen de kruissnelheid en een 'sense of time' van belang zijn. Lintbebouwing werd een vloek (en daarbij keken we meewarig naar de slechte voorbeelden in België) en bermtoerisme werd in 1965 zelfs verboden onder het motto dat de snelweg er alleen is voor gemotoriseerd verkeer. Dit verbod werd gekoppeld aan een strikte regelmaat van geplande pleisterplaatsen in de vorm van parkeerplaatsen, benzinstations en wegrestaurants onder de uitdrukkelijke conditie dat "dagrecreanten, haring- of ijskarren of ander niet strikt utilitair vermaak niet (is) toegestaan".

Positief in deze ontwikkeling is dat het wegennetwerk vrijwel alle plekken in Nederland goed bereikbaar heeft gemaakt en op die manier heeft bijgedragen aan de modernisering van ons land. Sociale en economische relaties konden worden losgemaakt uit hun beperkende lokale context en werden opnieuw gestructureerd over grotere afstand.

Door de snelweg is Nederland nu vijftien keer kleiner dan ten tijde van de trekschuit die een gemiddelde snelheid had van 7 km per uur. De weg staat echter ook vaak negatief in de schijnwerpers.

Wegen kosten ruimte en doorsnijden voorheen aantrekkelijke landschappen. Wegen staan vaak vol en de weggebruiker kijkt uit op een verrommelde omgeving van opslaghallen en bedrijfsloodsen. Plekken onderweg zijn vaak anoniem, asociaal en onaangenaam. Wegen kosten levens. Wegen verstoppen zich achter geluidsschermen. Routes bieden onvoldoende ruimte voor avontuur, ontdekking en romantiek. Wegen vormen barrières voor mens en dier en versnipperen onze sociale en natuurlijke habitat. Wegen leveren hinder en overlast op en overschrijden soms in hun grootschaligheid de menselijke maat. Wegen kosten ook veel geld in aanleg en onderhoud. Wegen, kortom, lijken alleen maar een nuttig en noodzakelijk kwaad om zo snel mogelijk van de ene in de andere stad te komen of om op een zomerse dag naar strand of bos te gaan. Liefst, zo lijkt het soms wel, zouden we ze als verkeersriolen ondergronds willen brengen om er zo min mogelijk last van te hebben. Maar je weet: we kunnen niet zonder.

Ik betreur het dat de oorspronkelijke, pragmatische onbevangenheid en trots in het ontwerp van snelweg en netwerk, heden ten dage lijken te hebben plaats gemaakt voor een vorm van rampenbestrijding, bescheidenheid en schaamrood. De strategie is defensief, gericht op inpassen, harmoniseren en onzichtbaar maken. Hoe krijgen we dat weer omgedraaid in een meer offensieve benadering? Misschien moeten we de weg weer een 'Verhaal' geven (een 'roadside culture'), dat zich leent voor spel en romance, ontspanning en ontmoeting, heroïek en tragiek, kortom: van de snelweg weer een plaats maken, compleet met eigen functies en belangen, normen en waarden en culturele codes.

Dat sluit aan op steeds mobieler wordende samenleving. Met behoud van de transportfunctie, vind ik dat de weg en zijn omgeving als het

3



ware mee kunnen en mee moeten evolueren met de veranderende maatschappelijke omstandigheden. Dat kunnen we leren van de geschiedenis en het voortdurende en veranderende samenspel tussen mensenwensen, welvaart en technologische systemen. De geschiedenis laat zien dat de levenscyclus van een weg bestaat uit fasen van aanleg, completering en betere benutting, opname in stedelijke omgevingen en functieverbreiding. Oorspronkelijke zandpaden zijn winkelstraat geworden, spoorweg en station lagen eerste aan de rand van de stad en liggen nu in het hart van de stad en ook de snelweg wordt opgeslokt door de stad.

De huidige maatschappelijke constellatie zou je als volgt kunnen samenvatten. Toenemende welvaart, economische structuurveranderingen, individualisering, nieuwe patronen van taakcombinatie en dergelijke hebben bijgedragen aan het ontstaan van een mobiele samenleving, mede mogelijk gemaakt door ruim aanwezige fysieke en virtuele infrastructuur, relatief lage transportkosten en wijd verbreid bezit van de auto. De toegenomen keuzevrijheid leidt ertoe dat mensen en bedrijven zich in de keuze van woonplek, werkplek, recreatiegebied, winkelcentrum of school in principe sterker kunnen laten leiden door hun persoonlijke en marktvoorkeuren dan door hetgeen toevallig aan voorzieningen in hun nabije omgeving aanwezig is. In die voorkeuren spelen wel de kwaliteit van de plek en de betrouwbaarheid en het comfort van het vervoer een rol, maar veel minder de afstand en de prijs. Ieders actieruimte (of: sociale ruimte) is niet alleen de persoonlijke uitdrukking van zijn of haar leefstijl, maar kan door de beweeglijkheid ook als het ware verstrooid gestalte krijgen over een veel ruimer gebied. De optelsom van al die individuele patronen is de uitdrukking van stedelijk leven en stedelijke interacties, van nieuwe stedelijkheid zou men kunnen zeggen. Ons land is in dit opzicht een netwerksamenleving geworden, waarin de auto (hoe je het ook wendt

of keert) een dominante rol speelt. Die nieuwe stedelijkheid wordt gedragen door de netwerken. Variaties in stedelijkheid worden zichtbaar op verschillende plekken, in oude en nieuwe centra, in binnensteden en langs snelwegen, in nieuwe leisure centers en megabioscopen langs de snelweg. De vorming van stedelijke netwerken als nieuw 'bovenstadsgewestelijk' verband, waarin voor de consument combinaties van nabijheid en bereikbaarheid domineren, vereist dan ook een nieuwe visie op de weginfrastructuur en zijn omgeving. Snelwegen worden in deze visie de hoofdstraten van de nieuwe stad.

Ik heb onlangs hierover gesproken met Tracy Metz. Je kent haar wel. Zij schrijft als journaliste onder andere over de ontwikkeling van de snelweg. Een belangrijke rode draad in haar verhalen is de multifunctionaliteit van de weg. Zij gaf mij de volgende gedachten mee.

Tracy: "We zien meestal over het hoofd dat de weg al multifunctioneel is. De weg zelf biedt immers vaak al de combinatie van de verplaatsing en het plezier van het uitzicht op de omgeving of het genieten van de prachtige kunstwerken onderweg, voor wie daar op let. Maar daarnaast zouden ook plekken langs de snelweg veel aantrekkelijker gemaakt kunnen worden. Nu zijn het zijn meestal alleen nuttige plekken. Het boek 'Snelweg/Highways in the Netherlands', dat ik samen met de fotografen Theo Baart en Cary Markerink heb gemaakt, opende velen de ogen over dit onderwerp.

In mijn recente boek 'Pret!' (2002) constateer ik onder meer dat naast snelwegen nieuwe concentraties van grootschalige plezierfabrieken ontstaan. Toevoeging van meerwaarde aan de snelweg sluit dus kennelijk aan op maatschappelijke en ruimtelijke trends. Ik merk dat de 'pleasure periphery' in de vakliteratuur al een begrip is. De eerste in dit soort in Nederland was Miracle Planet, een verzameling grote dozen in een planologische restzone langs het spoor, het kanaal en de snelweg tussen Hengelo en Enschede. Eindhoven wil

aan de A2 een 'leisure center' bouwen met een gezondheidsmuseum, megabioscoop, thematische winkels, horeca en een regionaal museum voor klassieke auto's. Maastricht denkt na over een sport- en vrijetijdscentrum - ook aan de A2 - met concertzaal, megadiscotheek, speelhal, kartingbaan, fitnessruimten, restaurant, café, kantines, klimwanden, skeelerbaan, jeu-de-boulehal, winkels en een parkeerplaats voor 3500 auto's. Tegenover het stadion in Amsterdam Zuidoost gaat, als alles volgens plan verloopt, in 2007 het GETZ open, dat wil zeggen Gezondheid, Entertainment, Theater en Zaken. Met zijn 150.000 vierkante meter sport, cultuur, uitgaan en 'family entertainment' moet dit het grootste 'leisure center' van Nederland worden en samen met de Pathé megabioscoop en de Heineken Music Hall leven in de brouwerij brengen in het nieuwe subcentrum van de hoofdstad. Maatschappelijk sluiten deze ontwikkelingen aan op de trend dat onze samenleving steeds meer op de auto is georiënteerd. De plekken langs de snelweg vormen dan aantrekkelijke locaties vanwege de beschikbaarheid van grond, de relatief lage grondprijs, de zichtbaarheid en de goede autobereikbaarheid. Bedrijven, zoals MacDonalds, Albert Heijn of IKEA, zouden waarschijnlijk best wel een mooie verzorgingsplek aan de snelweg willen uitbaten en willen investeren in de ontsluiting en de exploitatie daarvan. Dat zou gecombineerd kunnen worden met winkels, de verkoop van streek-producten, een uitkijktoren etc., teneinde er een plek van te maken waar het niet alleen nuttig maar ook prettig toevoegen is.

In ruimtelijk opzicht sluiten deze ontwikkelingen aan op de stedelijke dynamiek, waarbij voortdurend nieuwe woongebieden en nieuwe werkterreinen aan de stad worden geplakt. Snelwegen worden dan vanzelf ingehaald door de stad en veranderen spontaan van functie. Er ontstaat dan vanzelf meer multifunctionaliteit, want de (voormalige) snelweg is dan onderdeel van het stedelijk gebied geworden. In ruimtelijk opzicht is daarbij sprake van een soort haasje-over: de stad slokt de snelweg op en grote verkeersaders komen steeds verder weg te liggen. De voormalige snelweg wordt dan 'main street' met een toename van het aantal adressen aan de weg en dus onderdeel van de stad."

Martijn, stel dat deze ontwikkeling inderdaad optreedt, dan roept het in ieder geval de vraag op of we daar invloed op kunnen en willen uitoefenen. Ik weet nog niet precies tot wiens competentie dat behoort, maar niets doen is immers ook sturen. Is het een taak voor de overheid? En zo ja, is het dan een taak voor Rijkswaterstaat of voor de beleidsmakers in het veld van de nationale ruimtelijke ordening? Of is het een opgave voor lagere overheden? En als er al iemand actie onderneemt of beleid ontwikkelt, gebeurt dat dan mondjesmaat of in de vorm van een 'grand design', zoals misschien wel de achterliggende gedachte was bij het benoemen van de A12 tot groot project in de Architectuurnota?

Ik weet het niet, maar ik wil je er wel aan herinneren dat tot het begin van de 19e eeuw het wegennet in ons land voornamelijk bestond uit afzonderlijke fragmenten, die onder Lodewijk Napoleon voor het eerst integraal werden aangepakt en bij 'décret impérial' van 16 december 1811 werden omgesmeed en uitgebreid tot een systematisch en samenhangend geheel van drie klassen wegen, die onder verantwoordelijkheid van het rijk vielen. Overeenkomstig de toen heersende centralistische gedachte was er in de hoogste klasse slechts één enkele weg: Parijs-Amsterdam. In de tweede klasse was er een aftakking van die weg: Breda/Den Bosch/Nijmegen/Groningen en in de derde klasse werden enkele regionale wegen benoemd. Van grote betekenis hierbij was de rol van de staat die het belang van een geïntegreerd transportstelsel uit politieke overwegingen onderkende, maar ook de medewerking van steden of gewesten bij de uitvoering van de wegeaanleg kon afdwingen. De tweede grote verbetering van het wegennet kwam tot stand, zoals je weet, onder Koning Willem I met het wegenplan van 1821. Alle grotere steden in het Westen werden door straatwegen met elkaar verbonden, waarbij je niet moet vergeten dat aanleg en onderhoud van de wegen in die tijd door leningen (ook aan particuliere ondernemingen) werden gefinancierd, die door middel van

tolheffing konden worden terug betaald (n.b.: pas in 1899 werd de tolregeling op de rijkswegen en veel provinciale wegen afgeschaft).

Ik heb deze informatie overigens uit het boek van Rein Scheele uit 1994 ('Navigare necesse est'). Misschien zou je als derde grote slag in de vervolmaking van ons wegennet het dambord van Beukers kunnen beschouwen. De volgende stap is misschien de verdere integratie met de verstedelijking en het (opnieuw) aanbrengen van een scherper onderscheid in klassen van wegen.

Ik hoop dat je het mij niet kwalijk neemt dat het een tamelijk lange brief is geworden. Ik had dat nodig om de bredere context te schetsen, omdat ik vind dat het thema van de multifunctionele weg daarbinnen zijn plaats verdient. In mijn volgende brief zal ik vooral proberen in te gaan op het soort opgaven dat er ligt.

Met vriendelijke groeten,

Peter Heerema

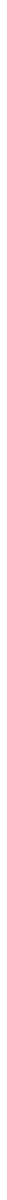
DE AFZET ————— ✉ BRIEF 3

Leiden, 1 december 2002

Hoi Martijn,

Het is al weer enkele weken geleden dat ik je voor het laatst schreef. Inmiddels heb ik met een aantal coryfeeën gesproken en ik was blij dat je een paar van deze gesprekken kon bijwonen. De suggesties van hen verwerk ik in mijn brieven aan je, zoals ik in mijn tweede brief al gedaan heb met enkele reacties van Tracy Metz. In deze brief wil ik het (met een groot woord) hebben over het theoretisch kader voor de multi-functionele weg. Dat geeft structuur aan de uitwerking van het thema. Ook biedt het later een handvat voor de selectie van pilotprojecten. Mijn beeld omtrent dit kader is het volgende.

Grosso modo kun je het creatief omgaan met de snelweg beschouwen op het niveau van het wegdek zelf, het wegvak, de route en het netwerk. Dat is qua complexiteit een opklimmende reeks, die in ruimtelijk opzicht betrekking heeft op kansen en mogelijkheden voor het gebruik van de ruimte van de weg zelf (het wegdek), voor de situering van adressen op of aan de snelweg (bijvoorbeeld de A13 als nieuwe koopgoot), voor de vormgeving van trajecten ('n Rembrandt-



route) en voor de programmatische ontwikkeling op en om knooppunten (bijvoorbeeld het Prins Clausplein). Ik wil dat nu graag verder uitwerken en toelichten.

Nadenken over de functie van weginfrastructuur is niet nieuw. Dat gold al voor de Romeinen, die van de Etrusken de wegenbouw hadden geleerd en dit zo sterk verbeterden dat ze er een groot rijk mee konden controleren, en dat gold bijvoorbeeld voor Lodewijk Napoleon, die ik in mijn vorige brief memoreerde (Amsterdam-Parijs!). Ook de naoorlogse adoptie van het in essentie democratische grid van de Amerikanen past in deze lijn. Dichter bij huis is in de afgelopen jaren door de teams van het programma Wegen naar de Toekomst op verschillende wijzen nagedacht over de functie van de weg. Vaak bleven de experimenten binnen dit programma binnen het technische domein of dacht men vooral aan voorzieningen voor verlichting en regel- en geleidingsapparatuur.

Ik denk dat het thema van de multifunctionele weg een bredere benadering verdient. Het is immers jouw ambitie bij dit thema om aan de traditionele opvatting van de weg als verkeersverbinding tussen A en B, nieuwe functies toe te voegen die de ruimtelijke kwaliteit van de weg en zijn omgeving versterken, die het maatschappelijk rendement van de weginfrastructuur vergroten en die het mogelijk maken om winst te boeken in het omgaan met de schaarse ruimte in ons land.

De systematiek hiervoor zou kunnen zijn om de snelweg als object van analyse en ontwerp op te knippen in een viertal (ook maatschappelijk en ruimtelijk relevante) schaalniveaus, namelijk zoals ik in het begin van deze brief schreef: wegdek, wegvak, route en netwerk. Dat zijn volgens mij de vier ruimtelijke elementen waaruit de weginfrastructuur en zijn omgeving is opgebouwd. Per element of schaalniveau kan vervolgens gekeken worden naar mogelijkheden voor de toevoeging van nieuwe functies, anders dan die voor het verkeer. Ik geloof niet dat dit een geforceerde vierdeling is. Ik loop ze alle vier even langs.

Allereerst het wegdek.

Dit was ook de primaire insteek van Wegen naar de Toekomst in de afgelopen jaren; er zijn mooie projecten gestart, waarin vooral het wegdek centraal stond. In ruimtelijk opzicht is het wegdek interessant vanwege het directe ruimtebeslag van de weg en het indirecte ruimte-beslag in de vorm van hinderzones langs de weg. Een goed voorbeeld is het nieuwe stille wegdek. Dat is een initiatief van Wegen naar de Toekomst om de overlast van de weg zo dicht mogelijk bij de bron aan te pakken zonder te vervallen in tunnelbakken of het inpakken van de weg in geluidsschermen. Daarnaast heeft Wegen naar de Toekomst ontwerpen laten maken van een huis geïntegreerd met de snelweg, denkt men na over de weg als verkeersmanager ('het Slimme Wegdek'), waarbij automatisch geleide voertuigen via geïntegreerde ICT toepassingen door de weg worden geacommodeerd en leven er ideeën over een Modulair Wegdek, dat vooraf op maat in de fabriek wordt gemaakt en ter plekke als tapijt van de rol wordt gehaald. Ook experimenteert Wegen naar de Toekomst met nuttige gebruiksfuncties, zoals de weg als energiebron. Deze ideeën voor de weg van de toekomst blijven nog erg dicht bij het wegdek zelf, dat van last tot lust wordt (minder overlast, herrie en stank).

Ter illustratie van de technische vooruitgang wil ik hier graag een artikel van Anouck Vrouwe uit het Algemeen Dagblad van 5 oktober 2002 over de elektriciteitsfabriek in de snelweg aanhalen:

"2030. De milieubeweging lobbyt voor meer snelwegen. Want meer asfalt betekent immers meer duurzame energie. Een tegenstrijdigheid? Misschien niet. Straatlantaarns branden op elektriciteit uit asfalt. In het wegdek van de A18 bij Didam is een systeem aangebracht dat elektriciteit opwekt door het temperatuurverschil tussen het wegdek en het grondwater. Aan het wegdek van de A18 bij Didam is het niet te zien, maar in het zwarte asfalt ligt een kleine elektriciteitsfabriek verborgen. Hier wordt warmte omgezet in elektriciteit.

Over een lengte van 15 meter zijn metalen elementen, zogeheten thermokoppels, in de weg aangebracht. In die koppels zitten twee metalen platen. Als het temperatuurverschil daartussen oploopt, gaat er een stroompje lopen. Op zomerse dagen kan het asfalt temperaturen van 50 graden Celsius bereiken. De zwarte massa verhit de bovenste helft van het thermokoppel, terwijl de onderste helft wordt gekoeld met omhoog gepompt grondwater. In de winter werkt het systeem ook, maar dan omgekeerd: dan is het grondwater warmer dan het asfalt. Het baanvak is aangelegd door BAM NBM. Dit bedrijf won de prijsvraag 'Energiek wegdek' van Rijkswaterstaat. De opdracht was een manier te bedenken om zoveel mogelijk duurzame energie te winnen uit een kilometer snelweg. Daarbij ging het niet om direct resultaat, maar om ideeën die rond 2030 economisch rendabel zouden kunnen zijn. Zelfs een systeem met een relatief laag rendement per kilometer zou veel energie opleveren, door het enorme aantal kilometers asfalt.

Het proefproject is nog lang niet rendabel. De kosten zijn hoog, en de schatting is dat het wegdek per vierkante meter 20 kWh per jaar oplevert. Voor het 15 meter lange en 6,5 meter brede proefvak is dat in een jaar ongeveer 2000 kWh. Om een idee te geven: het gemiddeld elektriciteitsverbruik van een huishouden is 3000 kWh per jaar. Nico Lamerichs van BAM Energy Systems: "Dit is pas het prille begin; zoals het er nu ligt is het veel te duur. De onderdelen zijn helemaal niet geoptimaliseerd voor gebruik in asfalt, en bovendien is het nu nog allemaal handwerk. Maar dat is niet erg. Dit is alleen bedoeld om te laten zien dat het principe werkt." De proef op de A18 duurt een jaar, zodat alle seizoenen aan bod komen. Lamerichs: "Het moeilijkst is te berekenen wat het vak in de herfst en de lente oplevert. Dan is het temperatuurverschil immers het kleinst." Energie onttrekken aan het wegdek is geen nieuwe gedachte. De provincie Utrecht brengt op de N210, ter hoogte van IJsselstein, warmtecollectoren in het wegdek aan. In de zomer verwarmt het asfalt koud grondwater dat door deze buizen stroomt. Het opgewarmde water zal worden opgeslagen en in de winter worden gebruikt om kantoren mee te verwarmen.

Deze projecten renderen al wel: de terugverdientijd is circa 3 tot 8 jaar. Voor het verwarmen van een eengezinswoning is 30 tot 60 vierkante meter wegdek nodig. Het rendabele systeem is echter niet grootschalig inzetbaar. De warmte moet ter plekke worden opgeslagen en gebruikt, omdat bij transport te veel warmte verloren gaat. Het werkt dus alleen in de buurt van bebouwing. Het systeem bij Didam heeft al deze nadelen niet: de opgewekte elektriciteit kan direct het net in. Wel is het systeem door het gebruik van de thermokoppels nu nog kwetsbaarder en kostbaarder in aanleg. De kosten zullen nog flink omlaag moeten voor het Nederlandse snelwegennet in een grote elektriciteitscentrale verandert.”

Meer asfalt omdat dat meer duurzame energie betekent - zoals in dit stuk uit het Algemeen Dagblad naar voren komt - is een aanlokkelijke gedachte. Projecten, die gericht zijn op beter gebruik van het wegdek, verdienen dan ook zeker navolging. In één van mijn volgende brieven wil ik daar verder op ingaan, onder meer op basis van enkele suggesties van de workshop van 12 november jl..

Vervolgens het wegvak.

Dit beschouw ik als de uit ruimtelijk oogpunt relevante, kleinst mogelijke eenheid van weginfrastructuur, namelijk het gedeelte van de snelweg van afslag (of oprit) tot afslag (idem) of in andere woorden: van kruispunt tot kruispunt. In principe zijn dat ook de punten waar een nieuwe routekeuze of bestemmingskeuze gemaakt kan worden. Dat kan ook de keuze voor een adres op of aan de snelweg zijn. Daarbij kan de ruimtelijke context variëren. Het wegvak kan zich namelijk bevinden in verschillende ruimtelijke settings (stad, buitenwijk, weidelandschap, bos, watergebied etc.) en al dan niet voorzien zijn van stopplaatsen, tankplaatsen, wegresters, bermbeplanting, geluidswerende voorzieningen en dergelijke. Het wegvak is in theorie een interessante potentiële ontwikkelings-ruimte. Men kan per wegvak nadenken over

nieuwe ruimtelijke programma's en nieuwe combinaties van (landschaps)architectuur en infrastructuur.

Niet alleen door Tracy Metz, maar ook tijdens de workshop en de IMI-sessie van 12 november, zijn interessante suggesties voor het wegvak aangedragen. Eén van die suggesties is om de nieuwe ruimtelijke programma's te richten op massacultuur. Denk aan een expositiepaleis, een museumeiland of een educatietoren als publiektrekker van verkeer, vermaak en commercie op een goed bereikbare plek. De snelweg wordt in dit geval de moderne 'main street' van de 21e eeuw met nieuwe adressen van IKEA, AH XL, voetbalstadions, attractieparken en megabioscopen. Die ontwikkelingen vormen in potentie ook een extra bron van inkomsten, want veel bedrijven zullen er in geïnteresseerd zijn om te betalen voor een goede locatie en de ontsluiting daarvan. Denk daarbij niet alleen aan hoogwaardige voorzieningen, maar ook aan autodealers, ateliers, begraafplaatsen, skatebanen, klimmuren en opslagruimtes. Essentie is dat je per wegvak bekijkt welke extra functies ter plekke realiseerbaar zijn.

Op de derde plaats de route.

Een route beschouw ik als een samenhangend geheel van wegvakken en kruispunten langs of tussen betekenisvolle ruimtelijke entiteiten. Te denken valt aan een toeristisch-recreatieve route, waarbij de kwaliteitsbeleving en esthetiek van het product weginfrastructuur zelf een rol spelen in de vormgeving van de berm, de kwaliteit van het uitzicht, de identiteit van de route en de mogelijkheden voor natuurontwikkeling. De belevingswaarde van zo'n 'parkway' staat centraal in deze benadering. Ik heb wel eens voorgesteld om een route te maken tussen de mooiste plekken van de Deltametropool (de landschappelijk en cultuurhistorisch meest waardevolle gebieden) en de panorama's met de grootste symbolische waarde. De vormgeving van de weg en de kwaliteit van

het landschap vormen hierbij in combinatie een uniek 'selling point' en staan garant voor duurzaamheid (blijvende waarde) en economisch gewin (inkomsten van gebruikers en bezoekers). Het A12 project uit de Architectuurnota zou op deze wijze benaderd kunnen worden. In de terminologie van de mobiliteitsesthetiek kan een dergelijke route ook van een eigen naam, verschijningsvorm en identiteit voorzien worden.

Op deze wijze wordt de variëteit in het netwerk, dat nu bijzonder uniform van karakter is, gestimuleerd. Denkbaar is ook om (delen van) routes te reserveren voor bepaalde soorten van verkeer. Daarmee geef je ze een nieuwe functionaliteit met daarop toegesneden thema's en identiteiten en aangepaste snelheden en doorstromingsregels. Bijvoorbeeld: de A1 als groene en rustige 'parkway' voor recreanten en toeristen, de A12 als hectische en dynamische personenroute in het woon/ werkverkeer en de A15 als dedicated achterlandverbinding voor het goederenvervoer met een ongehinderde doorstroming naar het achterland.

Tot slot op de vierde plaats het netwerk.

Een netwerk is het gehele stelsel van wegvakken, kruispunten en routes. Voor ons thema is vooral de ruimtelijke rangschikking van functies en artefacten in de omgeving van de weginfrastructuur interessant. De ideevorming over multifunctionaliteit van de weg op het niveau van het netwerk zal vooral verband moeten houden met de knooppunten in de stedelijke netwerken. Waardetoevoeging is vooral te bereiken bij een diversiteit aan knooppunten (leisureknoop, zorgknoop, kennisknoop, logistieke centra en dergelijke), gerelateerd aan grondopbrengsten, beleggingswaarden, vastgoedontwikkeling, woningbouw, voorzieningen en de doorrekening van bereikbaarheidsverbeteringen in de exploitatiekosten van knooppunten (vergelijk de werkwijzen van NS Stations en NS Vastgoed). Centraal issue is hier het streven naar grotere variëteit in het netwerk, het doorbreken van de uniformiteit en monotonie, differentiatie naar het soort gebruik, de introductie van een nieuwe hiërarchie en het

bundelen van verschillende infrastructuren. Een nieuwe en heldere hiërarchie van wegen zou ook een bijdrage aan de oplossing van het fileprobleem kunnen zijn. Ik heb over het voorgaande gesproken met Frank Bruinsma en Ron Vreeker, die als econoom werkzaam zijn aan de Vrije Universiteit van Amsterdam. Zij zijn nogal sceptisch over de multifunctionele weg. Ik citeer:

Frank en Ron: “Onze focus voor dit thema is niet zozeer de weg of het netwerk, maar de locatie of het knooppunt. Daar wordt al dan niet de synergie tussen (economische) activiteiten bereikt. De weg is er puur voor verplaatsing.

Wij denken dat de multifunctionele weg alleen een bijdrage kan leveren aan de oplossing van ruimtelijke knelpunten op knooppunten in en nabij steden wanneer daar sprake is van voldoende belangstelling in de markt. Dat hangt samen met uitbreidingsbehoefte en schaarste aan ruimte. Is ruimte schaars dan kan de grondprijs lokaal voldoende hoog zijn om dure investeringen in dubbel ruimtegebruik boven of naast de weg te financieren. Overigens is ook het situeren van wegen boven elkaar een vorm van meervoudig gebruik van de wegruimte. Meervoudig gebruik van de huidige snelweg voor andere activiteiten dan voor verkeer lijkt ons lastig en bijzonder duur. De tijdsdimensie is sowieso moeilijk te plannen. Dan zou je een soort tijdroosters voor verschillende typen gebruikers moeten gaan ontwikkelen. Het gebruiken van de hoogte of dieptedimensie is daarentegen zeer kostbaar. Zelfs een plan voor de Zuidas en de overkluising van de A10 bij Amsterdam is überhaupt al bijna niet te financieren, vooral ook vanwege de extra kosten vanwege veiligheid, milieuhinder en dergelijke. Dat lukt alleen wanneer in de markt zeer hoogwaardige activiteiten belangstelling hebben om zich te willen vestigen op de nieuw ontstane ruimte dankzij de overkluising. Dan gaat het over hoofdkantoren van multinationals, exclusieve woningen en zeer hoogwaardige recreatieve of toeristische voor-zieningen. Een dergelijke ingreep zou voor de vestiging van tamelijk laagwaardige activiteiten zoals garages of benzinestations veel te duur zijn, dus volstrekt onhaalbaar. Bij de aanleg van nieuwe

weginfrastructuur is het natuurlijk eenvoudiger om vanaf de start nieuwe functiecombinaties met de weg te introduceren (bijvoorbeeld de meerkosten van een garage onder, naast of boven de weg). In dat geval kan ook gezocht worden naar andere baathebbers, die bijvoorbeeld willen betalen voor verbetering van de bereikbaarheid.

De mogelijkheden voor het uitbaten door Rijkswaterstaat van nieuwe routes lijken tamelijk beperkt. Het uitbaten van de toeristische functie van de weg (toeristische route) zal weinig soelaas bieden. Eerder zal waarschijnlijk het tegenovergestelde bereikt worden, namelijk dat gebieden hierdoor minder aantrekkelijk worden. Daar moet dus niet al te romantisch over gedacht worden. Misschien zou Rijkswaterstaat wel kunnen overwegen om het wegdek te gebruiken voor het projecteren van reclame op de weg. Daarnaast zou Rijkswaterstaat kunnen overwegen om verzorgingsplaatsen langs de weg als extra bron van inkomsten te gaan zien, bijvoorbeeld door de verblijfsfunctie daar te versterken ('attractieparken'). Daarvoor is wel meer grond nodig dan nu bij verzorgingsplaatsen en pompstations beschikbaar is, dus dat betekent ook wellicht lastige, langdurige of kostbare onderhandelingen met grondeigenaren/gemeenten en eventuele wijzigingen in bestemmingsplannen. Belangrijk punt namelijk is dat Rijkswaterstaat alleen de beschikking heeft over de weg en de aanpalende gronden. De discussie over uitbreiding van dit grondbezit zou wel eens nogal heikel kunnen worden".

Zoals je ziet is er geen sprake van onverdeeld enthousiasme uit economische hoek over de mogelijkheden voor de multifunctionele weg op de verschillende schaalniveaus. De door mij voorgestelde indeling in wegdek, wegvak, route en netwerk is als zodanig overeind gebleven, zij het dat de beste kansen misschien aanwezig zijn op en om een selectief aantal knooppunten van het wegennetwerk.

In mijn volgende brief wil ik graag wat dieper ingaan op die mogelijkheden. Om mij te onthechten van de waan van de dag, zal ik trachten over het gebruik van wegdek, wegvak, route en netwerk te dromen vanuit het jaar 2030. Je hoort nog van me.

Vriendelijke groet,

Peter Heerema

DE SPRONG DEEL 1 ————— ✉ BRIEF 4
Leiden, 25 december 2002

Waarde Martijn,

Een mooie dag voor onthechting. Tot nu toe had ik het vooral over de ontwikkeling van de snelweg en het onderscheid dat ik wil aanbrengen in de vier te onderscheiden elementen van wegdek, wegvak, route en netwerk. Dat betekent dat in principe op verschillende plekken en schaalniveaus een kwaliteitsslag mogelijk is. Ik wil in deze brief nader ingaan op de betekenis van kwaliteit. Ook wil ik proberen mijzelf een voorstelling te maken van het mogelijke resultaat van waarden-toevoeging in de toekomst. Leidmotief hierbij is dat we zoeken naar nieuwe combinaties van het gebruik van de weg voor de verplaatsing en het verblijven van de mens met al zijn activiteiten.

Eerst maar eens het onderwerp kwaliteit.

Kwaliteit, zegt mijn woordenboek, heeft te maken met deugdelijkheid en waardering. Het eerste zegt iets over de hoedanigheid ten opzichte van het gebruik dat er van gemaakt moet worden; het tweede heeft betrekking op de subjectieve beleving van de eigenschappen.

De deugdelijkheid van de snelweg heeft traditioneel te maken met zaken zoals capaciteit en verkeersveiligheid. De waardering zou je misschien in termen van de hedendaagse mobiliteitsaesthetiek kunnen uitdrukken in comfort, schoonheid en panoramisch uitzicht.

De algemene opvatting is dat kwaliteit niet universeel is, maar contextgebonden. Dat wil zeggen dat de opvattingen er over gebonden zijn aan tijd, plaats en cultuur. Ook zijn waardeoordelen uiteraard altijd subjectief. In principe biedt dit ruimte voor een gigantische variatie aan opvattingen (zoals men ook wel zegt dat in ons land ongeveer 16 miljoen deskundigen een mening hebben over de kwaliteit van ons verkeersstelsel) en dus ligt ook verwarring om de hoek. Wanneer ingrepen of veranderingen aan de orde zijn, wordt de complexiteit bovendien verergerd omdat dan een veelheid aan belangen in het geding blijkt te zijn. Tot slot (om het nóg moeilijker te maken) lijkt het vaak wel alsof dat wat wij kwaliteit vinden als vanzelf door de vingers glipt wanneer we het gaan definiëren of uiteenleggen in aspecten en specificaties. Mensen blijken ook iets gewoon mooi of lelijk te vinden zonder precies aan te kunnen geven waar het 'm in zit.

Ik wil hier echter niet al te diep op allerlei filosofische aspecten ingaan. Ik denk wel dat het handig zou zijn als er een soort receptuur was op basis waarvan iedereen snapt wat bedoeld wordt en waar het over gaat als 'kwaliteit' in het geding is, zeker wanneer ruimtelijke ingrepen aan de orde zijn (en veranderingen aan de weg zijn immers ook ruimtelijke ingrepen). Ik voelde me zelf altijd wel aangesproken door de eenvoudige drieslag die de Romein Vitruvius omstreeks 60 v. Chr. bedacht. Hij onderscheidde de kwaliteit van een bouwwerk als de onverbreekelijke samenhang tussen *utilitas* (bruikbaarheid), *venustas* (schoonheid) en *firmitas* (degelijkheid). Over deze driedeling blijkt in de loop der tijd een grote mate van consensus te bestaan. Zoals je weet, zijn in onze tijd deze drie begrippen vertaald in de termen gebruikswaarde, belevings-

waarde en toekomstwaarde. Kort gezegd om aan te duiden dat iets functioneel dient te zijn, mooi en robuust. Dat geldt ook voor de snelweg en zijn omgeving.

Met de adoptie van deze drie waarden in de uitwerking van ons thema, kunnen we aanhaken bij het discours over ruimtelijke kwaliteit. In de afgelopen jaren is vooral Habiforum actief op dit terrein. De methode, die door Habiforum in de vorm van een matrix van waarden en belangen is ontwikkeld, kunnen we gebruiken voor de kwaliteitsbepaling van vormen van meervoudig gebruik van de ruimte van de weg en zijn omgeving. Mijn insteek hierbij is de mate waarin de multifunctionele weg in zijn nieuwe gebruikswaarde, belevingswaarde en toekomstwaarde iets toevoegt uit oogpunt van economische, sociale, culturele en ecologische belangen. Daarbij denk ik bij wijze van voorbeeld aan:

- economische functies, zoals de opslag van afval en goederen onder het wegdek, reclame langs de weg, extra economische activiteiten boven en naast de weg die geld genereren en de mobiliteit betaalbaar houden, nieuwe vestigingsmogelijkheden voor bedrijven, nieuwe vormen van synergie tussen bereikbaarheid en (concentraties van) bedrijven en nieuwe mogelijkheden voor uitbreiding of reserveruimte voor bedrijven.
- sociale functies, zoals het benutten van het weglichaam en de fundering voor kunst, sport of attracties. Of: de weg als ruimte die publiek en toch persoonlijk is met nieuwe mogelijkheden voor interactie en ontmoeting, meer sociale veiligheid en een betere toegankelijkheid.
- ecologische functies, zoals het winnen van energie uit asfalt of het vervolmaken van ecologische verbindingen (de milieuvriendelijke weg als ultiem doel: “Meer weg is meer Milieuwinst!”). Of: nieuwe combinaties van groenblauwe en grijze netwerken, nieuwe vormen

van duurzaam gebruik en het reserveren en openhouden van ruimte langs de weg voor mogelijke toekomstige ontwikkelingen.

- culturele functies, zoals het aanbrengen of versterken van nieuwe imago's en identiteiten op een wijze waardoor de iconwaarde van de weg de feitelijke functionele betekenis kan overstijgen (vgl. de betekenis van de Erasmusbrug als icoon voor Rotterdam).

Ik hoop dat dit niet allemaal te abstract op je overkomt. Wat ik zou willen is dat de weg met meerwaarde een nieuw ruimtelijk domein introduceert, zoals nieuwe ruimte voor ontmoeting, imago, werkgelegenheid en natuur - waardoor ook nieuwe klanten worden aangesproken die dat gaan gebruiken en waarderen. Het ontwerp van de snelweg, het multifunctioneel gebruik ervan en de afstemming met de omgeving (stad en landschap) zijn dan niet langer louter een civieltechnische opgave, maar ook een architectonische en stedenbouwkundige opgave, waarin de beleving een belangrijke rol speelt. Ik heb over deze zaken ook met Bert van Wee gesproken. Hij werkt bij het RIVM (het zogenaamde milieuplanbureau) en ik wil je een aantal van zijn observaties niet onthouden.

Bert: "De multifunctionele weg kan in mijn ogen een positieve bijdrage leveren aan de beleving van de weg en het gebruik van de wegomgeving. Schoonheid van de weg is ook een milieubelang wanneer we dit definiëren als kwaliteit van de leefomgeving. Daarbij zou men moeten zoeken naar nieuwe combinaties van mooi en hindervrij, om zodoende ook bij te dragen aan de oplossing van problemen met betrekking tot geluidhinder, barrièrewerking, onveiligheid en vooral de kwalijke gevolgen van de perceptie van drukte.

De gebruikswaarde van de weg en zijn omgeving kan vergroot worden door nieuwe functies toe te voegen langs de snelweg. Ik denk daarbij niet in eerste instantie aan woningen, maar eerder aan de situering van kantoren

(bijvoorbeeld die met flexwerkplekken), hotels of restaurants boven of naast de snelweg. Maar de ontwikkeling van nieuwe natuur, recreatiegebieden en campings langs, onder en boven de snelweg behoort ook tot de mogelijkheden. Misschien als nieuw soort ecoduct of verhoogde weg, want ook een weg op palen heeft immers minder impact op de natuur en reduceert de barrièrewerking. Ook de belevingswaarde voor recreant en weggebruiker vind ik hierbij van groot belang. Snelwegen mogen best wel eens mooier gemaakt worden, want nu zijn het vaak heel lelijke dingen. Veel automobilisten vinden het aantrekkelijk als het uitzicht mooi is en de rijbanen uit elkaar gehaald worden, zoals bij de A1 op de Veluwe.

Tot slot is de toekomstwaarde van belang uit oogpunt van rendementen en robuustheid. Waar nu in kosten baten analyses het primaat gelegd wordt bij grondprijzen en overige economische factoren, zou veel evenwichtiger gekeken moeten worden naar aspecten van waardering door gebruikers, belevingswaarden, sociale veiligheid e.d.. Meer functiemenging in tijd en ruimte zou kunnen bijdragen aan de toekomstwaarde van de weg en zijn omgeving. Daarbij zou men moeten streven naar robuuste oplossingen die niet elke 30 jaar aangepast behoeven te worden. Dat betekent dat men rekening houdt met het gegeven dat over dertig jaar het verkeerssysteem ongetwijfeld veranderd zal zijn. Wellicht is de huidige snelweg zoals wij die nu kennen dan een automatische snelweg en is de problematiek met betrekking tot geluid-hinder, overlast en onveiligheid voor een belangrijk deel opgelost.

Het voortouw voor de uitwerking van nieuwe ideeën, nieuwe kansen en zogenaamde plekeigen oplossingen zou moeten liggen bij stedenbouwkundigen en niet bij verkeerskundigen. Verkeerskundigen zijn vaak teveel probleemgericht en te weinig kansgericht bezig. Leidraad zou moeten zijn te streven naar ruimtelijke menging van functies en het versterken van de variatie of ruimtelijke verscheidenheid, vooral door afwisselend en afhankelijk van de plek te doseren met werklocaties of met natuur of vrijetijdsvoorzieningen.”



Belangrijke vraag is nu: welke kwaliteit in meervoudig gebruik (waarden en belangen) zouden we kunnen stimuleren op de niveaus van het wegdek, het wegvak, de route en het netwerk? Om hierop antwoord te geven, wil ik je vier dromen vertellen. Ze gaan respectievelijk over de vier niveaus van wegdek, wegvak, route en netwerk. Ze spelen zich af in 2030.

Het is 13 juni 2030. Vandaag heb ik een belangrijke bespreking. Na al het broodnodige virtuele vooroverleg, wordt het toch eens tijd om elkaar lijfelijk te ontmoeten. In Yland (de uitbreiding van het vroegere IJburg bij Amsterdam met nog eens twaalf woonwerk-eilanden in het IJmeer tussen Uitdam en Almere) heb ik contact met een planoloog over de waterbasis voor het ruimtelijke beleid aldaar. Teveel landaanwinning voor de nieuwe eilanden dreigt kennelijk de wateropvang in Flevoland en Waterland te verstoren. Gelukkig kan ik vandaag met de auto; dat geeft zoveel meer rust dan al dat gedoe met het openbaar vervoer. Dan zou ik eerst met de zweeftrein naar Almere moeten gaan en daarna verder met de hoovertaxi, als die tenminste op tijd zou zijn. Nee, dan heb ik veel liever mijn BM-100, de nieuwste telg van de onlangs gefuseerde conglomeraten van Mercedes Benz en BMW. Wederom voorzien van de allernieuwste technische snufjes en bovendien geschikt gemaakt voor gebruik van WDE. WDE is de nieuwste energiebron en staat voor 'wegdekenegie'. Dat is een innovatie van jewelste.

Met weemoed denk ik terug aan het begin van deze eeuw. Ik herinner me nog dat door het toenmalige Rijkswaterstaat samen met particuliere bedrijven geëxperimenteerd werd met elektriciteit uit asfalt. Dat systeem bleek toen tamelijk snel geïmplementeerd te kunnen worden voor het gehele Nederlandse wegennetwerk. In 2012 was het 100-dorpenplan een eclatant succes. Dat was toen de mijlpaal werd bereikt dat de energiehuishouding van 100 dorpen in ons land kon gaan draaien op de energieopbrengsten uit het wegdek.

Veel revolutionairder was echter het idee dat zo rond 2015 post vatte in de hoofden van technici, namelijk dat voor het voortbewegen van de auto het

48

asfalt zelf als energiebron gebruikt kon worden. Dat had iets te maken met de polariteit in het materiaal (asfalt wordt immers ook uit aardolieproducten gemaakt), maar het fijne heb ik er nooit van begrepen. Kijk, dat idee van het energiek wegdek van toen was eigenlijk een energieomweg. Nuttig, maar de omzetting van warmte in elektriciteit, die op z'n beurt weer omgezet kon worden in warmte? Enfin, je begrijpt me wel, 'n omweg dus. Zo rond 2025 begonnen de eerste experimenten van de NV Weginnovatie en Beheer (Rijkswaterstaat was daar al in opgegaan) met WDE. De strekking is dat je bij het autorijden rechtstreeks gebruik maakt van de energie van het wegdek. Je rijdt echt op asfalt! In ons land is het vanwege de provinciale klinkerwegen in de perifere provincies nog beperkt gebleven tot asfalt, zodat in elke auto die geschikt gemaakt is voor WDE toch ook nog een brandstofcel is ingebouwd voor het geval van een ander soort wegdek gebruik gemaakt wordt. Maar mijn nieuwe bolide kan mij gelukkig (filmpje aan en onderweg nog even dutten dankzij AVG) mét WDE in Yland brengen. Als ik nu om kwart over tien uit Leiden vertrek, ben ik er wel voor elfen - op tijd voor mijn afspraak.

Wat een droom, toch? Rijden op asfalt in plaats van rijden op diesel, benzine of met behulp van een brandstofcel. Ons land zou daarmee vanwege het uitgebreide netwerk van snelwegen gelijk al een voor-sprong hebben kunnen nemen. De vroegere investeringen in de uitbreiding van dit netwerk zouden dan heel robuust blijken te zijn geweest in hun ongekende meervoudige gebruiksmogelijkheid. Mijn volgende droom gaat over het wegvak, ook in 2030.

“Maar waar ging je vroeger dan boodschappen doen, winkelen en uitgaan en zo?”, vroeg mijn kleindochter met een licht plagerigere stem aan mij. We waren net terug van een bezoekje aan Boulevard Delfgauw en om mijzelf van mijn beste kant als grootvader te laten zien, had ik verteld over vroeger. Vroeger, zo vertelde ik, vroeger gingen we de stad in. Maar ook dát snapte ze niet helemaal. Er was toch geen sprake van dat we nu de stad uit waren geweest? Ik zuchtte. Moest ik

nu wéér die atlas uit het begin van de eeuw tevoorschijn halen om uit te leggen hoe de voormalige Zuidvleugel als stedelijk netwerk aan elkaar was gegroeid? Ik kon toch moeilijk die inmiddels vergeelde stoeptegels, die laatste nationale nota ruimtelijke ordening ooit, weer uit de kast halen. Ik herinner me nog dat in de eerste decennia van deze eeuw het maatschappelijk verzet ontstond tegen de verdere virtualisering van de contacten tussen de mensen. Het beeldscherm leek alles te gaan dicteren. Met de televisie was ook ik in mijn jeugd groot gebracht, maar toen ook het werk en de sociale sfeer door het schermcontact overweldigd leken te gaan worden, bleken uiteindelijk velen de voorkeur te geven aan ouderwets fysieke plekken om elkaar in het echt te zien, te ruiken en te ontmoeten. De voorzieningen waren handig daarop ingesprongen en in 'no time' bleek de A13 tussen het vroegere Den Haag en het voormalige Rotterdam omgebouwd te kunnen worden tot koopgoot van de 21e eeuw. In bescheiden vorm waren IKEA en nog een paar bedrijven aan het eind van de vorige eeuw al voorgedaan. Maar die hadden zich vooral gevestigd náást de A13. Toen de beer eenmaal los was - en dat begon pas echt momentum te krijgen zo omstreeks 2020 - bleken architecten en ontwikkelaars behoorlijk vindingrijk om de A13 om te turnen tot winkel- en vermaakstrip, die al gauw de naam van Boulevard Delfgauw kreeg (vernoemd naar de naastgelegen en tot natuurwandelpark herontwikkelde Zuidpolder Delfgauw bij Delft). Feitelijk was de A13 de nieuwe hoofdstraat van het stedelijk netwerk Haagdam geworden. En logisch ook dat mijn kleindochter informeerde naar de plek waar ik vroeger naartoe ging. De oude binnensteden - nu weer met open gegraven oude grachten - waren veranderd in zorggebieden, waar mensen zoals ik - op leeftijd én met voldoende geld - veilig en sociaal in gerestaureerde herenhuizen hun laatste dagen konden doorbrengen. Uitgaan, winkelen, elkaar ontmoeten en dergelijke, dat deed je tegenwoordig aan de strips. De Boulevard Delfgauw was er één van, maar je had ook de A44 tussen Leiden (dat zich nooit formeel had aangesloten bij Haagdam) en Den Haag en de oude A4. In 2026 ging de nieuwe A4 ondergronds bij Leiderdorp om bij Klaaswaal weer bovengronds te komen en vice versa natuurlijk. Dat luidde voor de oude A4, vooral rond het oude wegvak bij Schipluiden, een

megaontwikkeling in van superstores, entertainment centra en leisure voorzieningen. Uiteraard zoog dat heel veel voorzieningen weg uit de oude stad, maar (zoals ik al aangaf) die gebieden bleken weer interessant gemaakt te kunnen worden voor andere, in dit geval oudere bevolkingsgroepen. Mijn herinneringen werden echter ruw onderbroken door mijn kleindochter die me porde en vragend aankeek. “Niet in slaap vallen hoor, opa. Ik wil straks nog met je op de fiets naar het park in de Duifpolder!”

Wat is er op tegen om de geschiedenis van de verstedelijking door te trekken? Kijk naar de oude kaarten en zie hoe de ruimte steeds meer volloopt en infrastructuur van functie verandert. Van highway tot main street. Ik hoop dat je het mij niet kwalijk neemt, Martijn, maar de resterende twee dromen bewaar ik voor een volgende brief.

Met vriendelijke groeten,

Peter

p.s.: bijgaand schema, dat ik ontleend heb aan het boekje *Kwaliteit in Meervoud* van Habiforum (2001), is een adstructie van het denken over kwaliteit in relatie tot de multifunctionele weg.

Matrix ruimtelijke kwaliteit met enkele voorbeelden van kwaliteits-aspecten



DE SPRONG DEEL 2 ————— ✉ BRIEF 5

Leiden, 27 december 2002

Collega Martijn,

Eergisteren had ik na twee dromen even de pen neergelegd. Het Kerstfeest vroeg ook mijn aandacht. Nu wil ik graag weer proberen de draad op te pakken.

Wat ik in mijn vorige brief stelde, was dat het thema van de multifunctionele weg vooral een (ruimtelijke) kwaliteitsopgave is. Enerzijds om de automobilititeit als leefstijl in de netwerksamenleving vorm te geven, anderzijds om sturing te geven op basis van een ruimtelijk plan. Ik sprak daarover onlangs met Michelle Provoost. Zij is architectuurhistoricus en heeft onder meer gepubliceerd over de rol van de automobilititeit in de Rotterdamse stedenbouw (Asfalt, 1996). Ik citeer:

Michelle: "De laatste jaren is er volgens mij opnieuw sprake van een kentering in het denken over de auto. Kort na de oorlog werd de motorisering van ons land (zoals dat toen werd genoemd) positief bejegend als teken van welvaart en

voortgang. Den Uyl sprak indertijd de memorabele woorden dat iedere arbeider over zijn eigen auto zou moeten kunnen beschikken. Na de oliecrises en het toenemend bewustzijn over milieuproblemen (denk aan de Club van Rome), leek de groeiende automobilititeit in het verdomhoekje terecht te komen en moest er politiek en beleidsmatig paal en perk aan gesteld worden ten faveure van het openbaar vervoer. In tegenstelling tot de afgelopen jaren, proef ik dat de automobilititeit nu weer gefaciliteerd mag worden. Dat is althans de teneur van het NVVP. Het ideaal van “Stad Nederland” van Rijkswaterstaat uit de jaren zestig lijkt inmiddels gerealiseerd te zijn. Er is een uitstekend netwerk over ons land uitgelegd en de samenleving is steeds autoafhankelijker geworden, in ruimtelijk opzicht gekoppeld aan de gelijkopgaande trend van suburbanisatie. De auto wordt daarbij als onvervreemdbaar recht beschouwd en de overheid wordt er op aangekeken om er voor te zorgen dat er geen files zijn en voldoende capaciteit op de weg is. Men zegt wel dat er een mobiliteitscultuur is ontstaan, passend bij de auto en de individualisering van de samenleving. Maar tegelijkertijd constateer ik dat in bepaalde delen van ons land, maar vooral in de Randstad, sprake is van een min of meer autonome ruimtelijke dynamiek die leidt tot dichtslibbing van de ruimte langs snelwegen. Dat is één van de redenen waarom Nederland door velen als vol ervaren wordt. De vele zichtlocaties wekken de suggestie van een volgebouwd land. Bovendien denk ik dat die indruk versterkt wordt door de drukte op de snelweg, waar lokaal verkeer zich mengt met doorgaand verkeer. In de Randstad functioneren de snelwegen dan ook steeds vaker als lokale verbinding, eigenlijk dus als de stadsstraten van de Deltametropool. Het lijkt dan ook logisch om sommige pleisterplaatsen langs de snelweg op te waarderen (bijvoorbeeld tot locatie met een bepaalde recreatieve functie), maar dat vergt wel een degelijke ruimtelijke onderbouwing en een goede afweging ten opzichte van mogelijke milieuhinder en overlast (de auto is immers nu nog vies en lawaaiig). Ik vind niet dat je in ruimtelijk opzicht de oplossing moet zoeken in meer corridorvorming. Concentratie op en om knooppunten in het infrastructuurnetwerk ligt dan veel meer voor de hand, maar dat botst keihard tegen bestaande hinderwetgeving aan. In de ruimtelijke

planning van de Deltametropool zou rekening gehouden moeten worden met de mogelijkheid van multifunctioneel gebruik van de weginfrastructuur, gerelateerd aan de verschillende stedelijke contexten, de mogelijkheden voor hergebruik van stedelijke ruimtes bij infrastructuur voor nieuwe stedelijke programma's en het voorkomen van dichtslibbing van de ruimte langs de snelweg."

Geen corridors dus, maar knopen. Geen ongebreidelde uitdijning van steden, maar hergebruik van stedelijke ruimtes. Wel lintbebouwing of geen lintbebouwing? Maar het betekent ook (in de woorden van Tracy Metz): nieuwe kansen om een nieuwe en hele stad of een nieuw en heel landschap te maken. Misschien komt dat in mijn volgende voorstellingen weer terug. Nog even voor je herinnering, de centrale vraag in mijn vorige brief was: welke kwaliteit in meervoudig gebruik (waarden en belangen) zouden we kunnen stimuleren op de niveaus van het wegdek, het wegvak, de route en het netwerk? Om hierop antwoord te geven, wilde ik je vier dromen vertellen. Ze spelen zich af in 2030. Twee dromen heb ik al gehad, namelijk die van het wegdek en het wegvak. Nu volgen die over de route en het netwerk.

Ik droom dat ik Jang Chong ben, 33 jaar en afkomstig uit de Volksrepubliek China. We leven in 2030 en hoewel China nog steeds een volksrepubliek is, bestuurd door immer weer een kleine garde van oude mannen, heeft de economische dynamiek zich vanaf het einde van de vorige eeuw, op enkele kortstondige dipjes na, alleen maar in een rechte lijn omhoog ontwikkeld. Ik ben redelijk bemiddeld en behoor tot het groeiende leger van miljoenen landgenoten die jaarlijks twee of drie keer nieuwsgierig de wereld in trekt om op vakantie te gaan, uit te rusten en kennis te nemen van andere culturen en volkeren. Ik wil dit jaar met mijn vrouw en kind naar Europa en volg daarin het voetspoor van vele landgenoten, maar in tegenstelling tot de Japanners die eerder massaal en vaak in groepsverband op vakantie gingen naar Europa en andere werelddelen, gaan wij Chinezen vooral op onszelf, individualistisch als wij zijn ingesteld wanneer wij



eenmaal de grenzen overtrekken. Ik ben vooral benieuwd naar wat Nederland mij te bieden heeft. Er was ooit een Chinees die een Nederlands dorp wilde bouwen in China en nu willen wij graag kijken hoe het in het echt is. Na aankomst op Delta Airport voor de kust van IJmuiden en de aansluitende transfer naar het vasteland, huren we een auto om de route te volgen, die ik gepland heb langs de mooiste plekjes van dat kleine kikkerland. Ik heb deze route overigens verkregen via ChinaNet, dat de informatie van het Nederlandse ministerie van Cultuur en Promotie gratis beschikbaar stelde. Ik geef u alvast een voorproefje.

Na aankomst in Holland (aan die naam geeft het ministerie van Cultuur en Promotie nog steeds de voorkeur, omdat die naam wereldwijd bekend is) willen we eerst de zogenaamde Lichtroute volgen. Eigenlijk begint die route in een gebied bij Amsterdam dat vroeger de Zuidas heette en oorspronkelijk was voorbestemd om een hoogwaardig zakencentrum te worden. Wel, zaken worden er gedaan, want die plek is interessant omdat het sinds enkele jaren het nieuwe red light district van Amsterdam is. De binnenstad bleek de groeiende stroom aan toeristen niet te kunnen verwerken, zodat besloten is om de hele prostitutiesector te verplaatsen naar deze plek aan de stadsringweg A10. Het vervolg van de Lichtroute is vormgegeven via aanpassing en herontwerp van de A2, die als een oranje rijgdraad Holland van polder tot heuvel doorsnijdt (n.b.: het asfalt heeft over de gehele lengte van de A2 een lichte, patriottische kleur gekregen).

De A2 was oorspronkelijk een snelweg met intensief forensenverkeer, maar sinds het de drager is van deze toeristische route, is niet alleen de snelheid omlaag gebracht tot maximaal 70 km. per uur, maar is ook de stoffering uitgebreid met gigantische LCD-reclamepanelen annex wegrestaurants ter plaatse van het Arenagebied bij Amsterdam (met een life weergave van de parties die immer doorgaan), ter hoogte van de stad Utrecht (met reclameboodschappen over de talloze beurzen in de stad) en ter hoogte van Eindhoven, waar full colour boodschappen de toerist trachten te verleiden tot een bezoek aan de vele technologische instituten aldaar. Uiteraard wordt de Lichtroute in Eindhoven nog

steeds gedomineerd door de welbekende, oud-Nederlandse gloeilamp en gelukkig heeft de Nederlandse overheid er voor gezorgd dat onderweg tussen deze drie steden tal van mooie panorama's te bezichtigen zijn en de buitenlandse bezoeker op pleisterplaatsen kennis kan nemen van Hollands glorie en de nog immer levendige, typisch kleinburgerlijke braderieën.....

Martijn, ik weet natuurlijk niet precies wat Jang Chong en met hem zijn miljoenen landgenoten straks in ons land te zoeken hebben. Punt is wel dat ik vermoed dat dit een groeimarkt is (er zijn immers vele Chinezen), waar op ingespeeld kan worden door middel van een assortiment aan producten, diensten en één of verscheidene routes als rijgdraad. De motto's voor die routes kunnen van alles zijn: cultuur, techniek (nog steeds de Deltawerken?) of natuur (een natte route "Van Roggenplaat en Biesbosch via Oostvaardersplassen naar de Waddenzee en terug" of een droge route "Van Drunense Duinen over de Veluwe naar de Dwingeloose Heide en terug"). Als land kunnen we daaraan domweg geld verdienen. De boodschap is dan ook dat Rijkswaterstaat een sleutel in handen heeft in de vorm van de snelweg om zowel de identiteit van de omgeving te versterken (door de kleur van het asfalt, door kunst of reclame langs de weg, door uitzicht op typisch Nederlandse panorama's en dergelijke), als om onze cultuur te promoten en daarmee Nederland als cultuurtoeristisch product steviger op de kaart te zetten.

Dan mijn laatste droom. Die gaat vooral over een bepaald knooppunt. Knooppunten vormen immers de *raison d'être* voor een netwerk.

Als ik blijf liggen en mijzelf omdraai, kan ik door het ontspiegelde hardglas mijn ogen laten dwalen over de prachtige beeklopen van de Oostbroekpolder. Als ijkpunten zie ik in de verte zowel de Schuilhoeve - gelegen aan de nog steeds intacte Weipoortse Vliet - als de Veldhoeve aan de Broekweg, die nu de grens

markeert van dit deel van het observatorium, dat onderdeel uitmaakt van het knooppunt Cronestein, ingeklemd tussen Leiden en Zoeterwoude. Het observatorium strekt zich als de glazen poten van een spin uit boven en over het behouden cultuurhistorisch erfgoed van de voormalige Grote Polder. Je kunt er doorheen dwalen, er zijn educatieve plekje's met 'on screen displays' over de ontstaans- en wordingsgeschiedenis van het gebied en je kunt - waar ik nu lig - rustig mijmeren en mediteren, even weg uit de drukte van Cronestein. De strijd is lang en moeizaam geweest, maar het waardevolle gebied is behouden gebleven door het deels te overkappen met die glazen buizen van het observatorium. Sommigen vinden het een mismaakt compromis tussen economie, cultuur en landschap, anderen roemen de transparante vorm die met behoud van authenticiteit recht doet aan belevingswaarden en geschiedenis. Vanaf de topetage op de 70e verdieping van Cronesteijn Tower glinstert het observatorium wijdvertakt onder je voeten. In 2019 is besloten om het Knooppunt Leiden Oost, zoals het eerste te boek stond, te ontwikkelen als nieuw stedelijk centrum. Belangrijke reden was de exclusieve plek op een kruispunt van wegen, spoorlijnen en waterwegen: de A4 en de N11, de regionale light rail verbinding Rijn-Gouwelijn en de snelle verbinding per spoor richting Utrecht (zojuist verbreed en geopend in 2018) en de Oude Rijn (in gebruik door o.a. DistriNet voor de stedelijke distributie van goederen over het water), de Vliet en de Meerburger Watering (inmiddels verbreed en onder meer in gebruik voor een waterpendel in het woon/werkverkeer tussen Leiden, Voorschoten, Leidschendam en Den Haag). Het programma van eisen voor de ontwikkeling van de knoop maakte een onderscheid in afzonderlijke ruimtelijke programma's voor de vier kwadranten van het knooppunt en het programma bovenop het knooppunt zelf. Om met dat laatste te beginnen: Cronesteijn Tower overkluist de verdiepte A4 (nu 2x5 rijstroken en de oude afslag ligt iets zuidelijker), kent op niveau 0 een halteplaats van de regionale RijnGouwelijn en de sneltrein en op maaiveldniveau een toegang tot de N11. Aan optimalisering van de bereikbaarheid is dus alles gedaan. De toren zelf herbergt kantoren, voorzieningen (met als speciale attractie een panoramisch waterdome met uitzicht op de omgeving op de 60e verdieping)

en zeer luxe appartementen. Geprobeerd is om met deze toren een segment te bedienen, dat nog niet of onvoldoende aanwezig was op de regionale markt voor kantoren, voorzieningen en woningbouw. Dat is gelukt, want er is vrijwel geen leegstand en de regionale markt heeft er nauwelijks onder te lijden gehad. Het gerucht gaat dat veel bedrijven en bewoners uit de Noordvleugel van de Randstad niet wilden opteren voor een locatie nabij Schiphol en het nog steeds onaantrekkelijke Hoofddorp en dus kozen voor deze goed bereikbare plek.

Elke kwadrant van Cronestein heeft in het programma van eisen een eigen signatuur meegekregen. De noordoost hoek ('Rijndijk/Groenendijk') heeft zich ontwikkeld als concentratiegebied van logistieke en distributieve bedrijven, die zonder uitzondering volgens de regels van de in 2017 aangenomen Wet op het Intensief Ruimtegebruik in verschillende gestapelde vormen zijn uitgevoerd. De voormalige fabriek en opslagterreinen van de bekende bierbrouwerij zijn al jaren geleden verplaatst naar Polen. Zoals gezegd, is de zuidoost hoek ('Weltevrede') ontwikkeld als toeristisch-educatief product met accent op cultuurhistorie en landschap (mede gefinancierd uit fondsen van de Stichting Belvédère). Behalve het spinachtige observatorium, zijn verschillende educatieve voorzieningen gebouwd in lage dichtheden in een parkachtige setting in het gebied tussen de A4 en de Nieuwe Weg. De zuidwest kwadrant heette vroeger al Klein Cronestein en is nu verder ontwikkeld voor woningbouw in relatief lage dichtheden met kleine stadskasteeltjes. Opvallend is dat hier vooral veel jonge starters willen wonen. Men denkt dat dit is omdat zij in hun leefstijl - als netwerkers pur sang - zo afhankelijk zijn van optimale bereikbaarheid. Tot slot is de noordwest kwadrant verder ontwikkeld voor kleine bedrijfjes, waarvan opmerkelijk veel werkzaam zijn dan wel diensten aanbieden in de sfeer van ambacht, persoonlijke verzorging en consumenten-facilitaire diensten. Hun afzetmarkt is lokaal.

Natuurlijk, Martijn, dromen is relatief gemakkelijk. Je probeert je gewoon een voorstelling te maken van hoe iets zou kunnen zijn. In deze en de vorige brief heb ik getracht dat te doen voor het wegdek, het wegvak, een route en het netwerk. Zou dat kunnen, rijden op asfalt in

plaats van op benzine? Kunnen we een snelweg ombouwen tot winkelstraat? Willen wij een route met reclameborden en festiviteiten langs de weg? En tot slot: welke regio kan programmatisch en qua ontsluiting echt de ontwikkeling van een super nieuw knooppunt/stedelijk centrum aan? Voor dromen zijn deze vragen irrelevant. Voor de eventuele uitvoering van pilots zijn ze daarentegen van groot belang. Daar wil ik nader op ingaan in mijn volgende brief.

Groeten,

Peter Heerema

DE LANDING ————— ✉ BRIEF 6

Leiden, 3 januari 2002

63

Beste Martijn,

Allereerst natuurlijk de beste wensen voor het nieuwe jaar. Ik wens het programma Wegen naar de Toekomst en jou in het bijzonder veel moed, wijsheid en doorzettingsvermogen toe om dit jaar de slag te kunnen maken van mooie verhalen naar concreet uitvoerbare projecten. Laat ik nog even kort resumeren welke stappen we tot nu toe in onze uitwerking van het thema van de multifunctionele weg hebben gezet:

1. in aanvulling op de reeds verrichtte wegdekexperimenten van Wegen naar de Toekomst hebben we vooral geobserveerd dat de snelweg op veel plekken in ons land vanwege de maatschappelijke en ruimtelijke geschiedenis niet langer beschouwd kan worden als autonoom project maar als nieuw stedelijk of landschappelijk (sub) systeem;
2. we verwachten dat om economische, sociale, culturele en ecologische redenen nieuwe eisen gesteld zullen worden aan het gebruik van de weg en het meervoudig gebruik van de ruimte van de weg en zijn omgeving;

3. we zien de opgave als een kwaliteitsslag voor de snelweg, te onderscheiden in nieuwe gebruikswaarden, belevingswaarden en toekomstwaarden voor het wegdek, het wegvak, de route en het netwerk. In een viertal dromen over de toekomst is getracht een fantasievolle benadering voor deze kwaliteitsslag te schetsen;
4. deze verbreding van de betekenis van de snelweg van louter verkeersdrager naar element in een ruimtelijk ensemble vraagt tot slot om slimme en creatieve oplossingen in de vorm van voorbeeldprojecten of pilots, die op korte termijn uitvoerbaar zijn.

In deze brief wil ik enkele concrete ideeën voor experimenten beschrijven die jullie ook wel pilotprojecten noemen. Daarbij heb ik mijzelf uiteraard ook laten leiden door de gesprekken met jou en de inspirerende resultaten van de eerdere workshops. In mijn gesprekken ben ik bovendien gewezen op het belang van de organisatorische aspecten (de zogenaamde ‘orgware’). Laat ik daarom maar beginnen met twee citaten. De eerste is van Bert van Wee, de tweede van Michelle Provoost:

Bert: “Een pilot zou moeten mikken op eenvoudige, low profile oplossingen. Hou het simpel. Laat je niet verleiden door grandeur of prestige. Zo blijkt bijvoorbeeld de transferoplossing met minibuses van de rand van de binnenstad naar het centrum van de stad (in Leiden) vele malen eenvoudiger én succesvoller te zijn dan al dat hoogdravende gedoe met een transferium aan de rand van de stad, waar op zijn best MacDonalds nog enige bezoekers weet te trekken, maar de bus akelig leeg blijft. Daarentegen moet de zaak wel procesmatig goed in elkaar steken. Dat moet goed en helder uitgedokterd worden. De overheid zou hierbij vooral niet alles in eigen hand moeten willen houden.”

Michelle: “Rijkswaterstaat heeft geen stedelijke attitude. Ideeën over de integratie van infrastructuur en verstedelijking zijn er zat, maar de uitvoering is vreselijk moeilijk. Je hebt een ijsbreker nodig, een uitvoerbaar concreet project en

iemand hoog in de boom bij Rijkswaterstaat, die daarvoor de verantwoordelijkheid op zich neemt. De ruit van Rotterdam kan als ontwerp oefening voor een stadsboulevard dienen en tegelijkertijd als experiment voor organisatorische veranderingen, zoals de oprichting van een RWS Vastgoed en/of het zoeken en ontwikkelen van nieuwe vormen van samenwerking tussen RWS en VROM. Zoek het daarbij niet in de esthetiek van de snelweg of in eenheid van vormgeving. Dat is geforceerd chique doen over de snelweg en op zijn best een lapmiddel. Het verhult de noodzaak voor expliciete stedelijke planvorming in relatie tot de weginfrastructuur en het miskent de noodzaak voor versterking van de samenwerking tussen Rijkswaterstaat en VROM. Ook is niet zozeer de landschappelijke inpassing van belang of de aan te brengen variatie in landschappelijke elementen, maar vooral de regulering van het gebruik en de doorstroming van verschillende soorten verkeer (lokaal, regionaal, doorgaand en dergelijke). Ook hierover zijn voldoende ideeën, maar ze lijken allemaal tamelijk onrealistisch. Bovendien gaat het in tegen trends in het overheidsbeleid, die juist gericht zijn op meer regulering en standaardisering, onder meer vanwege de veiligheid. Gek eigenlijk, dat de overheid unificeert waar de samenleving om steeds meer verscheidenheid vraagt. Kijk bijvoorbeeld naar de woningmarkt. Daar is duidelijk meer behoefte aan variatie getuige de vraag naar hoogstedelijk wonen enerzijds en groen wonen anderzijds. Speelt dat niet op het terrein van mobiliteit en weginfrastructuur?"

In algemene zin is dit vooral een pleidooi voor eenvoudige pilots met de expliciete opdracht om te zoeken naar meer en betere samenwerking tussen betrokken partijen en maatschappelijk draagvlak. Belangrijker nog dan het behalen van een eenmalig eclatant succes, dat misschien nergens in ons land herhaalbaar is, vind ik dan ook het leren van elkaar in vormen van structurerende processen en aanpakken, waarin de samenwerking tussen de verschillende disciplines en beleidsvelden van stedenbouw, architectuur, ruimtelijke ordening, verkeer en infrastructuur wordt bevorderd.

Met dat in het achterhoofd heb ik nagedacht over pilotprojecten binnen het thema van de multifunctionele weg. Als handreiking aan jou heb ik de volgende tien suggesties. Ik heb geprobeerd af te dalen uit de fantasie-benadering in de vorige brieven naar zo goed mogelijk uit-voerbare (proef)projecten. Vanwege de beperkte ruimte, noem ik deze pilots hier maar kort. De suggesties voor pilots zijn als volgt te categoriseren:

- Wegdek: de pilotprojecten (1) Kabelgoot, (2) Reinigende Weg;
- Wegvak: de pilotprojecten (3) Rustplek en (4) Waterweg;
(5) Verzorgingsplaats 21e eeuw,
- Route: de pilots (6) Parkway A1, (7) Uitzicht NL en (8) Tijdraam
- Netwerk: de pilot (9) Podium.

1/ Pilotproject Kabelgoot

Medegebruik van het weglichaam, vangrail en berm van de snelwegen voor bundeling met andere vormen van infrastructuur, zoals kabels en telecommunicatievoorzieningen (antennes en zendmasten voor mobiele telefonie, misschien als lussen in het wegdek) en uitbating van het gebruik door Rijkswaterstaat tegen een vergoeding. Bij de vormgeving van deze industriële innovatie moet rekening gehouden worden met uitbreidbaarheid van het systeem (toekomstwaarde: voldoende reservecapaciteit inbouwen).

2/ Pilotproject De Reinigende Weg

Wegen liggen voor langere tijd op dezelfde plaatst. en nemen een aanzienlijke hoeveelheid ruimte in. Juist deze factoren Tijd en Ruimte zouden wel eens de sleutel kunnen zijn voor maatschappelijk verantwoord hergebruik van verontreinigde baggerspecie. Een weg bestaat grofweg uit wegverharding een constructieve ophoging en een berm. De laatste twee bieden ruimte voor de toepassing van verontreinigde baggerspecie als bouwstof die dan in de loop van de tijd biologisch gereinigd kan worden.

3/ Pilotproject Rustplek

Herontwikkeling van een traditionele verzorgingsplaats langs de snelweg tot een nieuwe laagdynamische rustplaats, waarbij natuurontwikkeling en educatieve recreatie centraal staan (massage, koken, genieten, meditatie, stilte, studie, museum, kunstexpositie). Potentiële pilot: de verzorgingsplaatsen aan de A6 ter hoogte van de Ooievaarsplas in Flevoland nabij het natuurgebied Oostvaardersplassen, de Hollandse Hout en natuureservaat de Burchtkamp.



4/ Pilotproject Waterweg

Verbinden van de Ankeveense Plassen met het Naardermeer en het Gooimeer door overkluizing van de N236 ter hoogte van de Hilversumse Bovenmeent en de A1 bij Keverdijksche Overscheense Polder. Daardoor ontstaat een nieuwe waterverbinding als onderdeel van de Blauwe Pijl in de vorm van een breder dan normaal aquaduct ('eco-duct') als oplossing voor de kruising van de blauwe en grijze netwerken. Vooral de waarden vanuit ecologische belangen (verdroging, ecosystemen, ontsnippering), toerisme (natte recreatie) en cultuur (erfgoed, Blauwe Pijl, schoonheid van het landschap) worden hiermee gediend.

5/ Pilotproject Verzorgingsplaats van de 21e eeuw

Ontwikkeling van een traditionele verzorgingsplaats langs de snelweg tot nieuwe contactintensieve ontmoetingsruimte, bijvoorbeeld als snelwegtheater. Dat schept ook mogelijkheden voor nieuwe combinaties van architectuur en snelweg. Aansluitend aan en rondom het theater kunnen nog overige bijpassende voorzieningen worden gesitueerd (casino, uitgaansgelegenheden, hotel), waardoor een nieuwe vorm van stedelijkheid ontstaat. Een geschikte locatie is de verzorgingsplaats Hellevliet/Bijleveld nabij Harmelen aan de A12, centraal gelegen in de Randstad en met een potentieel miljoenenpubliek in de buurt.

6/ Pilotproject Parkway A1

Uitvoering van een deel van de A1 als parkway inclusief de herinrichting van de Veluwe tussen Barneveld en Apeldoorn. Hiermee wordt een recreatieve verbindingsroute gemaakt tussen de drukke stedelijke gebieden en de Veluwe en met eventueel nieuw aan te leggen natuur en pittoreske landschapsarchitectuur. Ontsluit de natuur voor de automobilist door uitgekiend stelsel van toegangswegen, parkeervoorzieningen, fietsroutes, picknickplaatsen, dwaalwegen en oases, te combineren met winkeltjes en de verkoop van streekproducten, een uitkijktoren etc, teneinde er een plek van te maken waar het prettig toeven is.

7/ Pilotproject Uitzicht NL

Ontwerp een weg of een aantal wegen met de belevingswaarde van de weggebruiker als uitgangspunt. Reizen wordt leuker gemaakt. Door middel van het plaatsen van kunst langs de weg, specifiek ontworpen wegmeubilair, regio-informatieborden of incar-informatie kan er een waardevolle relatie gelegd worden met de omgeving en wordt de reis een belevens.

8/ Pilotproject Tijdraam

Het gebruik van rijstroken van een snelwegroute wordt gekoppeld aan bepaalde tijdstippen. Voor de regulering van dat wisselende gebruik worden tijdramen ingesteld. Uitwerken voor (delen van) de Ringweg A10 om Amsterdam tijdens een rustige periode in het jaar (de bouwvakantie). Doel: optimalisering door afwisseling in gebruik door personen- en goederenverkeer, om te skaten of om straatraces te houden of voor tijdelijke parkeerruimte, drive-in markten en incidenteel modeshows (catwalk), popconcerten en exposities.

9/ Pilotproject Podium

Ruimtelijk geconcentreerde ontwikkeling en vastgoedexploitatie door Rijkswaterstaat van een snelwegknooppunt voor bezoekersintensieve activiteiten, zoals een voetbalstadion (tevens te gebruiken voor popconcerten). Vorm: één groot stadion dat het kruispunt overkapt, waarbij men vanaf de snelweg in van elkaar gescheiden stroken óf het kruispunt kan passeren, óf kan uitvoegen voor bezoek aan het stadion (ontvlechting). Actie: bouw een nieuw stadion voor FC Den Haag op Knooppunt Ypenburg.

Tot zover, Martijn. Een hele lijst en ik hoop dat je hiermee een beetje uit de voeten kunt. Ik geef het stokje nu even over aan jou om een eventuele selectie te maken uit deze voorstellen, maar misschien heb je zelf nog wel andere pijlen op je boog. Ik hoor wel weer van je.

Sterkte en de groeten,

Peter Heerema



Aan Dr. ir. M.S.Koster
Directeur Regio Oost
NV Weginnovatie en Beheer
Postbus 33
1581 ZZ BANDSTAD TWENTE

DE TERUGBLIK —————  BRIEF 7
Lissabon, 6 januari 2030

73

Geachte heer Koster,

Het is al weer vele jaren geleden dat wij contact hadden naar aanleiding van het toenmalige programma Wegen naar de Toekomst van het oude Rijkswaterstaat. Ik hoop dat u zich dat nog kunt herinneren. Het kostte mij wel enige moeite om u te traceren. Al die organisatorische veranderingen hebben het er voor de gewone burger, zoals ik, niet eenvoudiger op gemaakt. Ik moet u overigens ook feliciteren met uw bijzondere carrière. Van themaleider tot directeur van een club, die voor geheel Oost-Nederland de innovatie, aanleg, het beheer en de exploitatie uitvoert van het hoofdwegennet en de knooppunten, lijkt mij bijna de vervulling van een Amerikaanse droom. Zelf ben ik al meer dan vijftien jaar met flexibel pensioen. Dat betekent dat ik op mijn vakgebied voor Nederlandse opdrachtgevers nog wel enkele projecten per jaar doe (Locus bestaat nog steeds!), maar het grootste deel van mijn tijd breng ik rustig met mijn vrouw door in ons huis in Portugal.

Waar ik u voor schrijf is het volgende. Bij het opruimen kwam ik laatst

de verhalen tegen over de multifunctionele weg. Ik had omstreeks 2003 in briefvorm in opdracht van u enkele gedachten op papier gezet over dit thema en de uitvoering van enkele voorbeeldprojecten. Ik weet nog dat we toen spraken over het haasje-over principe (waarbij steden over de snelweginfrastructuur heen groeien), het taboe op lintbebouwing, snelwegen als nieuwe hoofdstraten van de grootschaliger stad en de behoefte aan meer variatie in het snelwegennet.

Ik wil zo direct ingaan op wat ik nu vind van de gerealiseerde projecten, maar eerst wil ik nog wel even kwijt dat het jammer is dat enkele lucide ideeën uit de workshops het toen om redenen van pragmatiek niet gehaald hebben. Ik noem u: de Weg als Schilderij, het Zingend Asphalt, de Doorzichtige Weg (later uitgevoerd bij de stad Lyon in Frankrijk) en de RolWeg (waarvan - als ik me niet vergis - de essentie was dat de weg bewoog en het voertuig stilstond). Ook durfde u het toen niet aan om enkele van mijn dromen als pilot uit te voeren. Nu - in 2030 - blijkt die droom over Jang Chong profetische waarde te hebben gehad, al zeg ik het zelf. Het is jammer dat Nederland op die markt de boot gemist heeft (en dat is een understatement), want zie hoeveel voorspoed het de jongste leden van de Europese Unie heeft gebracht (en ik geef onmiddellijk toe dat zij daarvoor oneigenlijk gebruik hebben gemaakt van Europese structuurfondsen voor de vernieuwing van hun infrastructuur).

Toen ik laatst voor een opdracht terug was in Nederland, heb ik wat extra tijd uitgetrokken om het thema van meervoudig gebruik van de ruimte van de weg en zijn omgeving eens rustig ter plekke te bekijken. Ik zet voor u mijn bevindingen even op een rijtje. Eerst de pilot Kabelgoot. Deze kans is niet echt gegrepen, hier en daar wel toegepast maar Rijkswaterstaat heeft er niets aan verdiend. Een gemiste kans denk ik.

Dan de pilot de Reinigende Weg. De succesvolle uitvoering van de pilot betekende indertijd vooral veel voor de omslag in het denken van Rijkswaterstaat in termen van duurzame infrastructuur, vergelijkbaar met de eerdere omslag in het denken over duurzaam veilig. Van de pilot is niet alleen geleerd dat je kleine stapjes kunt zetten richting duurzame hardware, maar ook dat dit consequenties heeft voor de organisatie en de regelgeving. Vooral de starre regelgeving bleek indertijd een sta-in-de-weg. De nieuwe ideeën uit de pilot hebben geleid tot versnelde modernisering daarvan, iets dat later zijn vruchten afwierp bij nieuwe infrastructuurprojecten.

Vervolgens de verzorgingsplaatsen. De pilot van de Rustplek had veel impact, omdat het in de groeiende hectiek van toen de spijker op z'n kop was. De uitvoering van deze pilot resulteerde uiteindelijk in de ontwikkeling van twaalf zogeheten natuureducatieplekken langs de snelweg. Ook veel van de ideeën over kringloop en duurzaamheid zijn meegenomen in de uitvoering en het beheer van deze natuur-educatieplekken. Ik heb er helaas maar een paar kunnen bezoeken. Prachtig, zoals de verzorgingsplek langs de A28 bij het Dwingelderveld is herontwikkeld. Ik begreep dat het Nationaal Park daarvoor zelfs in noordelijke richting is uitgebreid tot de grens van de bebouwde kom van Beilen en dus nu ook de waterplas De Mussels en het Westerse Veld omvat. Ook vind ik het opmerkelijk hoe knap Rijkswaterstaat vlak bij u in de buurt indertijd de verzorgingsplek aan de A1 bij natuurreservaat De Borkeld heeft hersteld tot een oase van rust. Dat RWS daar ook het idee van dwaalwegen van Dirk Sijmons (Nationaal Wegencongres 2002) heeft uitgevoerd, vind ik heel leuk. Niet toevallig natuurlijk, dat de implementatie van de ideeën van de pilot over de Rustplek alleen maar kon plaatsvinden in de amper verstedelijkte gebieden van Nederland! Ik ben nog even over de A6 langs de Oostvaardersplassen gereden, maar werd daar eerlijk gezegd bijna onpasselijk van de Belgisch aandoende

drukte van boederettes en nieuwe buitenplaatsen, waardoor het oorspronkelijke karakter van het gebied totaal is verdwenen. Tja, dat zijn dan de effecten van een vrije woningmarkt in combinatie met ICT. Tegen een dergelijke combinatie van de macht van het kapitaal en ruimtedruk is geen (verzorgingsplek)kruid gewassen.

Om eerlijk te zijn, vreesde ik indertijd nog het meeste voor de uitvoering van die pilots waar het aankwam op samenwerking tussen stedenbouw, RO, landschapsarchitectuur, verkeer en infrastructuur.

Dat stond ook zo haaks op de gedachte van 'keep it simple'. Ik heb dat later nog wel een beetje gevolgd in kranten en tijdschriften: de vruchteloze pogingen om het inhoudelijk eens te worden over de verbouwing van snelwegen tot al dan niet tijdelijke winkelstraten, de onmin over de parkways (omdat daardoor dorpen dreigden te worden afgesloten van de snelweg) en de eindeloze discussies over die knoop wel en die knoop niet en wat dan wel het ruimtelijk programma van knoop A moest worden want dat leek toch sprekend op dat van knoop B etc. etc. Ondertussen gingen de betonmolen en de asfaltmachine gewoon door, werden voormalige bufferzones verstedelijkt, kromp het Groene Hart tot de huidige postzegelproporties (en viel ook de door mij gekoesterde Grote Polder bij Leiden ten prooi aan de entertainisering) en werden de snelwegen steeds verder verbreed met doelgroepstroken, bufferopstelstroken en uiteindelijk ook met de door het bedrijfsleven zo begeerde doorstroomroutes. Jammer, meer kan ik er niet van zeggen, dat V&W en VROM de handen toen niet gelijk ineen hebben geslagen. Dat had misschien die ijsbreker kunnen zijn, waar Michelle Provoost het indertijd in mijn gesprek met haar over had. Uiteindelijk zijn op een aantal plaatsen in ons land, zoals u weet, de ideeën achter de niet uitgevoerde pilots over de ombouw van de verzorgingsplekken tot snelwegtheaters en de ontwikkeling van knooppunten tot nieuwe centra gewoon ongestuurd en ongepland opgepakt

door de markt. Je zou kunnen zeggen dat daardoor zowel de inrichting van de ruimte als het ontwerp van de snelweg allebei autonome projecten zijn gebleven. Dit in weerwil van mijn verzuchting toentertijd dat de ontwikkeling van de snelweg op veel plekken niet langer een autonoom, maar een ruimtelijk project zou moeten zijn. Dat bleek niet alleen voor VROM, maar ook voor RWS toen een brug te ver. Als ik mij niet vergis dan was het niet eerder dan omstreeks 2021 (onder het kabinet Halsema) dat de modernisering van de rijksdienst leidde tot de vorming van één departement van Netwerken en Occupatie onder gelijktijdige verzelfstandiging van Rijkswaterstaat in de vorm van de huidige NV Weginnovatie en Beheer. Ik ben benieuwd naar hoe u als directeur van de regio Oost dat nu ervaart. Ik begrijp dat u ook als een soort projectontwikkelaar binnen de regio optreedt. Met die scheiding in verantwoordelijkheden tussen rijk (beleidskader) en uw organisatie (uitvoering), kwamen de plannen voor een geïntegreerde regionale benadering (zoals bedoeld in deze op samenwerking gerichte pilots) veel sneller van de grond. Sommige van de nieuwe centra en nieuwe winkelstrips zijn er dan ook gepland gekomen. Het even geduurd, maar eind goed, al goed.

Nog even dit.

Ik noemde mijn bundel brieven indertijd “Wegen met Meerwaarde”. Dat was dubbelzinnig bedoeld. Wegen is niet alleen het meervoud van het zelfstandig naamwoord weg, maar is ook een werkwoord. Daarmee wilde ik zeggen dat wanneer Rijkswaterstaat serieus aan de slag zou gaan met het thema van de multifunctionele weg, veel sterker dan voorheen actief de ruimtelijke arena betreden zou worden, waar afweging een wezenskenmerk is van het (onder)handelen. In essentie is dat uiteindelijk altijd een keuze. Je kan kiezen voor eenvoud of complexiteit, je kan kiezen tussen alleen gaan of samenwerken en je kan kiezen voor het benadrukken van specifieke waarden of belangen

78

tegenover het zoveel mogelijk willen honoreren van integrale kwaliteit. Op de keper beschouwd waren mijn suggesties toen een ratjetoe van afwegingen. Nu, achteraf ben ik blij dat ik indertijd gepleit heb voor de uitvoering van de pilot over de natuurlijke rustplekken langs de snelweg, omdat die opgave het dichtst bij het wezen van de snelweg ligt (en relatief eenvoudig was met een beperkte noodzaak voor samenwerking en met specifieke waarden en belangen in het geding). En tegelijkertijd had ik toen (ook gezien wat ik hierboven schreef) moeten aandringen op de uitvoering van misschien wel de moeilijkste pilot, namelijk die van de knooppuntontwikkeling, omdat daarin niet zozeer het idee, maar de organisatie van de samenwerking en het gestalte geven aan 'samen werken aan kwaliteit' centraal stond.

Ik ga afsluiten.

Ik heb toen met veel plezier aan het thema van de multifunctionele weg gewerkt. Ik was ook blij dat u toen enkele ideeën oppakte en dat er uiteindelijk ook iets van terecht is gekomen. In het begin, ik meen in mijn eerste brief, vroeg ik mijzelf af of het idee van de multifunctionele snelweg niet haaks stond op het oorspronkelijke concept van de snelweg. Nu zou ik zeggen: ja en nee. Ja, als het gaat om de snelweg binnen de context van een stedelijk gebied. Dan verandert uiteindelijk de snelweg van functie en verdwijnt het oorspronkelijke concept. Nee, als het gaat om het vinden van een rustplek onderweg langs de snelle verbinding tussen steden in en buiten Nederland. Dat is ruimte om even op adem te komen en dat hoort bij de snelweg. Daar wil ik Rijkswaterstaat op kunnen aanspreken. Ik ben dan ook blij dat vooral die pilots tot het gewenste resultaat hebben geleid.

Het ga u goed en vaarwel,

Peter Heerema

Publicatienummer
DWW-2003-011

Titel en subtitel rapport
'Wegen met Meerwaarde'
Kansen voor de multi-
functionele weg

Auteur(s)
P. Heerema

Oprachtnemer(s)
Locus Ruimtelijke
Verkenningen

Oprachtgever
Dienst Weg- en
Waterbouwkunde

Titel onderzoeksproject
Wegen naar de Toekomst

Datum publicatie
februari 2003

Projectleider: ir. M.S. Koster
afdeling: DWW-IR

© Illustraties
Beeldleveranciers,
Carolien Feldbrugge

Trefwoorden
Multifunctioneel, Weg,
Wegen naar de Toekomst,
belevingswaarde

Grafische vormgeving
Looije Vormgevers

Drukwerk
Druno Druk, Sassenheim

Papier
Omslag Biotop

Samenvatting

Wegen met Meerwaarde is een bundel van zeven brieven over de weg van de Toekomst. Het onderwerp van de brieven is de vraag of de ruimte van de weg geschikt is of gemaakt kan worden voor andere functies naast de verkeersfunctie. De brieven zijn opgesteld in het kader van het innovatieprogramma Wegen naar de Toekomst van Rijkswaterstaat.

Disclaimer

De Dienst Weg- en Waterbouwkunde van Rijkswaterstaat (DWW), en degenen die aan deze publicatie hebben meegewerkt, hebben de in deze publicatie opgenomen gegevens zorgvuldig verzameld naar de laatste stand van wetenschap en techniek. Desondanks kunnen er onjuistheden in deze publicatie voorkomen. Het Rijk sluit, mede ten behoeve van degenen die aan deze publicatie hebben meegewerkt, iedere aansprakelijkheid uit voor schade die uit het gebruik van de hierin opgenomen gegevens mocht voortvloeien.