

## **Advies infrastructuur en omgevingskwaliteit**

### **Inhoudsopgave**

- 1 Inleiding
  - 1.1 Aanleiding
  - 1.2 Beleid provincie
  
- 2 Verschuivingen op infrastructuurgebied
  - 2.1 Het denken over infrastructuur
  - 2.2 Mobiliteitstrends
    - Trends volgens KiM
    - Trends volgens andere experts
  
- 3 Ruimtelijke kwaliteit bij infrastructuurprojecten
  - 3.1 Visie op de transitie van mobiliteit en ruimte
    - Bereikbaarheid tussen regio's onderling en binnen steden
    - Ruimtelijke consequenties en kansen
  - 3.2 Stedelijke verdichting en knooppuntontwikkeling
    - Knooppunten en kwaliteit
    - Kansen voor knooppuntontwikkeling in de provincie Utrecht
  - 3.3 Aanbesteding en kwaliteit
    - Uitdagen tot het maken van kwaliteit
    - Kansen en mogelijkheden
    - Stimuleren en beoordelen van kwaliteit
  - 3.4 Kwaliteitsteams
    - Identiteit en meerwaarde
    - Lessen en leerpunten uit grote weg- en waterprojecten
      - 1. Zorg voor disciplinaire reikwijdte binnen het team
      - 2. Vergroot de effectiviteit door contact met de relevante stakeholders en door nadrukkelijk te werken vanuit de maatschappelijke opgave en -behoefte
      - 3. Versterk het contact met de omgeving
      - 4. Pas de werkwijze van het team aan, aan de fase van het project en aan de voorliggende opgave
      - 5. Bouw aan relaties en voer evaluaties uit
      - 6. Blijf het geheugen van langdurig lopende projecten zorgvuldig vastleggen
      - 7. Houd aandacht voor borging van de afspraken van initiatieffase tot beheerfase
  
- 4 Advies
  - 4.1 Transitie van mobiliteit en ruimte
    - Stimuleer de ontwikkeling van slimme mobiliteit en stem infrastructuur en ruimte beter op elkaar af
    - Breng de wereld van de infrastructuur en ruimtelijke ordening nog meer samen
    - Zet in op zowel inhoud als proces, niet alleen op proces
    - Zorg voor een continue, effectieve kwaliteitsborging
    - Werk vanuit een open houding en evalueer regelmatig
    - Zet een goed verhaal neer
  - 4.2 Knooppuntontwikkeling
    - Kies daadkrachtig voor knooppuntenbeleid en begin zo snel mogelijk met de uitvoering daarvan
    - Prioriteer bij de aanpak van knooppunten
    - Voer daarbij het debat en experimenteer
  - 4.3 Aanbestedingen

- Lever hoogwaardige expertise bij aanbestedingen voor grote infrastructurele projecten  
Zorg dat deze expertise bijtijds en gedurende het hele proces wordt ingezet
- 4.4 Kwaliteitsteams  
Grote opgaven verdienen de inzet van een kwaliteitsteam  
Ondersteun een kwaliteitsteam bij een effectieve kwaliteitsborging  
Werk aan verdere professionalisering van kwaliteitsteams in de provincie
5. Slotconclusie

Colofon

## 1. Inleiding

### Wie ben ik en waarom adviseer ik

*De adviseur ruimtelijke kwaliteit van de provincie Utrecht heeft een onafhankelijke positie en geeft gevraagd en ongevraagd advies aan het provinciebestuur op het gebied van ruimtelijke kwaliteit. Als adviseur ruimtelijke kwaliteit heb ik voor de periode 2013-2015 een werkprogramma vastgesteld met vijf speerpunten. Dit advies vormt binnen het speerpunt infrastructuur het centrale stuk. Het is het laatste advies dat u van mij als adviseur ruimtelijke kwaliteit ontvangt.*

### 1.1 Aanleiding

Infrastructuurvraagstukken vormen nog steeds één van de grootste opgaven in Nederland, waar veel overheidsgeld naartoe gaat. Een goed verknoopt en slim verbonden systeem van auto, openbaar vervoer en fiets enerzijds en een robuust en verbonden waternetwerk voor de beroeps- en pleziervaart anderzijds leveren een belangrijke bijdrage aan het realiseren van sterke en bereikbare steden en een goede leefomgeving. Mobiel Nederland is een eeuwig durend project in transitie.

In de provincie Utrecht wordt op diverse schaalniveaus gesleuteld aan de infrastructuur van weg, spoor en water. In vrijwel alle gevallen is de hoofddoelstelling het verbeteren van de bereikbaarheid, de doorstroming en verkeersveiligheid, maar het gaat natuurlijk ook om het realiseren van hoogwaardige ruimtelijke oplossingen voor stad, landschap, waterberging, ecologie, recreatie en/of cultuurhistorie.

Als adviseur ruimtelijke kwaliteit van de provincie heb ik de afgelopen jaren aan een aantal omvangrijke opgaven mogen werken waar weg en ruimte (of water en ruimte) samenkomen, zoals de Ring Utrecht, de A28/A1 Knooppunt Hoevelaken, de 'Aanleg van de 3<sup>e</sup> kolk van de Beatrixsluis en de verbreding van het Lekkanaal' en het project Ruimte voor de Lek (een Ruimte voor de Rivier project bij Vianen/ Nieuwegein). Deze projecten hebben de basis voor dit advies gevormd.

In dit advies schets ik u mijn visie op de transitie van mobiliteit en ruimte en ga ik dieper in op een drietal thema's die ik bij het werken aan ruimtelijke kwaliteit bij infrastructuurprojecten relevant vind. Het gaat daarbij om 'knooppuntontwikkeling', 'aanbesteding en kwaliteit' en 'het werken met kwaliteitsteams'.

### 1.2 Beleid provincie

Het beleid in de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 (PRS) is er op gericht om infrastructuur en ruimtelijke ordening op elkaar af te stemmen. De provincie Utrecht streeft naar een voldoende robuust netwerk van infrastructuur en een goede bereikbaarheid per fiets-, openbaar vervoer en auto voor woon-, werk- en vrijetijdslocaties. Daarbij wordt rekening gehouden met het benutten van kansen voor versterking van de kwaliteiten van landschappen, de leefomgeving, stad-landverbindingen en ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden (paragraaf 5.4, PRS).

Op het gebied van knooppuntontwikkeling zijn er in het provinciale beleid enkele aanwijzingen te vinden, maar een duidelijke ambitie ontbreekt. In de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie is gesteld dat de provincie Utrecht knooppuntontwikkeling mogelijk wil maken (paragraaf 5.4.3).

Het mobiliteitsplan 2015-2025, dat het kader voor de komende tien jaar biedt met daarin alle grote provinciale uitvoeringsklussen, vermeldt dat multimodale ontsluiting voor de provincie Utrecht een duidelijke meerwaarde heeft voor de kwaliteit van gebieden<sup>1</sup>. Knooppunten zijn plekken waar ruimtelijke ordening en mobiliteit elkaar versterken en waar auto, openbaar vervoer en fiets samenkomen en reizigers van vervoermiddel wisselen<sup>2</sup>.

## **2 Verschuivingen op infrastructuurgebied**

### **2.1 Het denken over infrastructuur**

Tot eind jaren 90 werd de snelweg vooral benaderd als een efficiënte verbinding van A naar B; interactie met de omgeving speelde geen expliciete rol. Maar met het routeontwerp en de intrede van de Rijksadviseur voor infrastructuur in 2005 verandert dit: het snelwegontwerp wordt aan de direct aangrenzende omgeving gekoppeld en het 'lijn'denken wordt opengebroken. Inmiddels beschouwt men de weg niet alleen meer als een inpassingopgave in ruimtelijke zin, maar ook in sociaal-maatschappelijke zin. Infrastructuur is de katalysator voor gebiedsontwikkeling en in het Meerjarenprogramma Ruimte, Infrastructuur en Transport (MIRT, 2007) ook als zodanig omschreven. Dit geldt in feite niet alleen voor de droge infrastructuur, maar ook voor de natte infrastructuur, waar beleving en gebruik van de omliggende ruimte onlosmakelijk met de verkeersopgave zijn verbonden.

Des te opmerkelijker is het dat de primaire doelstelling van vrijwel alle grote infrastructurale projecten nog steeds enkel verkeersveiligheid en/of doorstroming bevat, en referenties naar de omgeving (skwaliteit) zeldzaam zijn in de projectdoelstellingen.

De geplande grote infrastructuurprojecten in Nederland staan nog voor circa 25 tot 30 miljard euro in de boeken. Dit geld wordt ingezet voor oplossingen voor concrete knelpunten in het fijnmazige Nederlandse snelwegennetwerk. De Nederlandse economie profiteert bovengemiddeld van dergelijke infrastructurale investeringen. Elke euro die de overheid in een nieuwe weg, spoorlijn of waterweg steekt, levert na drie jaar 1,80 euro aan economische groei op<sup>3</sup>.

Tegelijkertijd is het ook belangrijk om aandacht te schenken aan ideeën die gaan over de toekomst van onze infrastructuur en vragen als: "moeten we in een tijd als deze onze pijlen nog zo erg richten op één aspect van mobiliteit (die van de autoweg)? En "moeten we misschien niet meer op technologie en innovatie inzetten?"<sup>4</sup>.

Het lijkt er op dat het tijd is voor een hervorming; het oude raakt ouderwets en het nieuwe is nog in de maak. Onze mobiliteit gaat veranderen en dit vraagt om een nieuwe manier van denken over mobiliteit<sup>5</sup>.

### **2.2 Mobiliteitstrends**

De provincie Utrecht is een groeiregio van inwoners en arbeidsplaatsen en onderscheidt zich daarmee van veel andere regio's in Nederland. Dit leidt tot een grote druk op de ruimte en een mobiliteitsdruk.

Op het gebied van mobiliteit zijn in Nederland diverse trends zichtbaar en lopen meningen van experts op dit onderwerp soms uiteen. Om die reden heb ik in deze paragraaf een splitsing gemaakt in trends. Allereerst schets ik kort de bevindingen van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) van het ministerie van Infrastructuur en Milieu (I&M), waar ook het provinciale mobiliteitsplan naar verwijst. Vervolgens geef ik nog enkele trends weer waar in de vakdomeinen van de ruimtelijke ordening en mobiliteit met regelmaat naar wordt gerefereerd, en die al veel verder gaan.

#### **Trends volgens KiM**

---

<sup>1</sup> <https://www.provincie-utrecht.nl/onderwerpen/alle-onderwerpen/mobiliteitsplan2015/knooppunten/>

<sup>2</sup> <https://www.provincie-utrecht.nl/onderwerpen/alle-onderwerpen/mobiliteitsplan2015/knooppunten/>

<sup>3</sup> Aanleg infrastructuur levert Nederland economische groei op, de Volkskrant, 16 jan. 2015

<sup>4</sup> Tegenlicht Meet Up 12, Pakhuis de Zwijger, 19 febr. 2014

<sup>5</sup> 'Nieuwe mobiliteit – na het autotijdperk', Arie Bleijenberg, discussie en lancering boek in Pakhuis de Zwijger, 23 apr. 2015

Het KiM constateert dat er een aantal relatief nieuwe ontwikkelingen zijn die de mobiliteit bepalen. Een voorbeeld is de afnemende status van een eigen auto bij jongeren in internationaal perspectief (nog niet in Nederland). En de opkomst van de internetsamenleving die vaak een nieuwe mobiliteit oproept<sup>6</sup>.

De belangrijkste trends in Nederland zijn:

- Het autogebruik groeit nog wel maar deze groei neemt af;
- De autobranche bereidt zich voor op de deeleconomie;
- Ouderen blijven langer zelfstandig autorijden;
- Jongvolwassenen maken nog niet minder gebruik van de auto;
- Thuiswerken neemt toe, maar vooral onder hoog opgeleiden.

### **Trends volgens andere experts**

De Rijksadviseur stad en infrastructuur Rients Dijkstra voorziet dat we minder nieuwe infrastructuur zullen aanleggen (dus minder inzetten op capaciteitsvergroting) en onze focus meer gaan richten op het verbeteren van bestaande netwerken (inpassen en beheer). Door het afvlakken van de groei van mobiliteit, stelt hij, gaat het openbaar vervoer op den duur een belangrijkere rol spelen, al is de matige spreiding van verstedelijking in Nederland geen goede onderlegger voor het openbaar vervoer; daar is meer dichtheid voor nodig<sup>7</sup>.

Ook andere experts<sup>8</sup> volgen deze denklijn en stellen dat de manier waarop we ons gaan verplaatsen de aankomende jaren sterk gaat veranderen, er een nieuwe mobiliteit ontstaat en een gedeelde mobiliteit. Dit komt onder andere door de opkomst van multimodale routeplanners, de elektrische fiets en de zelfrijdende auto. Doordat het autogebruik in Nederland over de hele linie af vlakt, door de digitalisering, vergrijzing en trek van jongeren naar de stad. En omdat de noodzaak om een eigen auto te hebben kleiner wordt, als gevolg van de deeleconomie en initiatieven als Snappcar, Car2Go en Greenwheels.

Andere trends die in het ruimtelijk domein de aandacht trekken zijn:

- De trek naar de stad waardoor het hier drukker wordt. Dit vraagt om slimme oplossingen voor de vele grote opgaven in de stad, waarbij leefbaarheid, kwaliteit en gezondheid voorop staan. Het vraagt ook om een verbetering van de bereikbaarheid in de vorm van zogenaamde 'slimme mobiliteit'<sup>9</sup> voor de stad;
- De 'slimme technologie' die zich inzet om de negatieve effecten van mobiliteit te verkleinen en daarmee bij draagt aan de leefbaarheid;
- De 'slimme energiesystemen' waardoor het bijvoorbeeld mogelijk is om energie op de snelweg op te wekken<sup>10</sup>.

Door deze mobiliteitstrends verwacht ik dat onze leefomgeving op termijn onvermijdelijk mee verandert. Een auto delen betekent bijvoorbeeld dat we er in de stedelijke gebieden meer openbare ruimte bij krijgen (want we kunnen per saldo met minder asfalt toe), die we kunnen inrichten voor een speelplek, een park of iets anders. Vervolgens gaan we in de stad mogelijk kiezen voor andere typen van vervoer, waardoor we in de stadsrand of centrumrand de overstap kunnen organiseren.

In de stad Utrecht is het al zo ver. De stad heeft voor haar centrum recent een toekomstvisie voor een autoluw centrum gelanceerd, waarbij het autoverkeer naar de randen verplaatst en

---

<sup>6</sup> Mobiliteitsbalans 2013, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, okt. 2013

<sup>7</sup> <http://www.gebiedsontwikkeling.nu/artikel/901-stationsomgeving-drijvende-kracht-achter-stedelijke-ontwikkeling>

<sup>8</sup> Tegenlicht documentaire, [http://www.npo.nl/tegenlicht/16-02-2014/VPWON\\_1209782](http://www.npo.nl/tegenlicht/16-02-2014/VPWON_1209782)

<sup>9</sup> De term 'slimme mobiliteit' houdt een nieuwe geïntegreerde slimme benadering van de mobiliteit in, waarbij de mobiliteitsvormen als een integraal onderdeel van een groter systeem functioneren. Door mobiliteit slimmer en efficiënter te organiseren en ruimtelijk goed te integreren, kan de leefbaarheid van de stad aanzienlijk worden verbeterd. Slimme mobiliteit gaat ook over minder energieverbruik, het toepassen van ICT en burgerparticipatie.

<sup>10</sup> Ik zet bij deze techniek wel een kanttekening op het gebied van duurzaamheid, aangezien het de afhankelijkheid van de snelweg en het gebruik van de snelweg stimuleert (hoe meer auto's, hoe meer energie deze systemen opwekken).

de nadruk komt te liggen op de fiets en het openbaar vervoer<sup>11</sup>. Ook vindt er nu een herinrichting van de Catherijnesingel plaats en wordt er water in de publieke ruimte teruggebracht, daar waar ooit de singel lag en nu alweer tientallen jaren een verkeersbaan ligt.

### **3 Ruimtelijke kwaliteit bij infrastructuurprojecten**

#### **3.1 Visie op de transitie van mobiliteit en ruimte**

##### **Bereikbaarheid tussen regio's onderling en binnen steden**

Het afstemmen van infrastructuur en ruimte is één van de belangrijkste opgaven van de netwerksamenleving. Hierbij gaat het niet alleen om het verbeteren van de doorstroming op de weg en het oplossen van de files, ook al lijkt het soms wel zo omdat het Rijk hier erg op inzet (op termijn kan dit overigens leiden tot meer verkeer op de weg). Het gaat echter met name om het verbeteren van de bereikbaarheid tussen de dichte stedelijke regio's en de bereikbaarheid binnen de steden. Hierbij draait het niet alleen om de auto, maar om alle modaliteiten. Tezamen horen zij als een efficiënt werkende machine te functioneren.

De stedelijke gebieden zijn de plekken waar de grote uitdaging voor slimme mobiliteit en stedelijke ontwikkeling ligt. Ze bieden bijvoorbeeld kansen om aan de meer flexibele mobiliteitsvraag van de jongere generaties en de vraag naar comfort en gemak bij de oudere generaties tegemoet te komen.

Arie Bleijenberg<sup>12</sup> haalt in zijn recent verschenen boek over nieuwe mobiliteit aan dat de steden (niet de infrastructuur) de motor van de economie zijn. Dat is een interessante stelling, die zichtbaar maakt dat het denken over infrastructuur en ruimte in Nederland langzaam aan het verschuiven is.

##### **Ruimtelijke consequenties en kansen**

Er valt nog veel winst te halen uit het bedenken hoe men mobiliteit slimmer en efficiënter kan organiseren, bijvoorbeeld door het optimaliseren van vervoersnetwerken, het verknopen van vervoersmodaliteiten en het intensiever faciliteren van de fiets in de openbare ruimte. Dit leidt tot een meer duurzame verstedelijking en een andere inrichting van de openbare ruimte.

Er zijn een nieuwe visie en nieuwe ruimtelijke concepten voor de veranderingen op het gebied van mobiliteit en ruimte nodig, op zowel stedelijk als regionaal niveau.

#### **3.2 Stedelijke verdichting en knooppuntontwikkeling**

##### **Knooppunten en kwaliteit**

Multimodale knooppunten zijn locaties waar meerdere vervoerswijzen samen komen. Meestal zijn dit stationslocaties.

Het investeren in knooppuntontwikkeling is goed voor de leefkwaliteit van de kernen, het versterken van de stedelijke regio's, voor het verkorten van de reisafstand en voor de bereikbaarheid van het stedelijk en landelijk gebied (veel onderzoekers focussen alleen op stedelijke knooppunten, maar de potentie is breder, er zijn ook landelijke knooppunten). Toch is de praktijk van knooppuntontwikkeling in Nederland weerbarstig vanwege de complexiteit van de opgave, de vele wet- en regelgeving, het aantal stakeholders en de verspreide en matige verstedelijking in Nederland. Het gaat er dus om dat we de urgentie van knooppuntontwikkeling gaan zien.

De provincie Noord-Holland is in Nederland een voorloper op het gebied van knooppuntontwikkeling en heeft het programma en de leidraad 'Maak Plaats! ruim baan voor samenwerking' ontwikkeld.

De provincie Zuid-Holland heeft de 'Stedenbaan'; een integraal concept voor ruimtelijke ontwikkeling en hoogwaardig openbaar vervoer (HOV).

De provincie Utrecht loopt op deze onderzoeklijnen en initiatieven achter, maar werkt wel aan het verbeteren van enkele regionale stations, waaronder station Driebergen-Zeist (hier

---

<sup>11</sup> Westkant stationsgebied groen genoeg?, Stadsblad Utrecht, 8 apr. 2015

<sup>12</sup> Arie Bleijenberg, business director infrastructuur bij het kennisinstituut TNO en auteur van het boek Nieuwe mobiliteit na het autotijdperk, apr. 2015

pakt ze een regisseursrol) en station Breukelen. Knooppuntontwikkeling is in de provincie Utrecht echter niet een op zichzelf staand doel.

Voormalig Rijksadviseur infrastructuur en stad Ton Venhoeven pleit al enkele jaren voor het beter aan elkaar koppelen van autoverkeer en openbaar vervoer in multimodale knooppunten, om zo tot een meer samenhangende Nederlandse metropool te komen die zowel economisch als duurzaam competitief is.

Het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) concludeert echter dat tussen 2000 en 2010 vooral nieuwe woningen en werkplekken zijn gerealiseerd op verspreid liggende typische autolocaties, terwijl stedelijke plekken met veel keus in bestemmingen en vervoerswijzen amper of niet groeiden<sup>13</sup>.

Deze uitwaaiering van activiteiten draagt bij aan de drukte op de weg en daarmee blijft de potentie van het vormen van multimodale knooppunten onbenut.

Dit geldt zeker ook voor de provincie Utrecht, ondanks het feit dat het provinciale beleid inzet op het realiseren van 80% van de bouwopgave (van 68.000 woningen) in bestaand stedelijk gebied. Wat ik zie is dat binnen de rode contouren de kernen bijna altijd op andere plekken, dan rondom de knooppunten, uitbreiden (ik denk hierbij bijvoorbeeld aan Maarsbergen, waar de ontwikkeling van woningbouw de Marezhof en uitbreiding van het bedrijventerrein Ambachtsweg ten oosten van - en buiten - de kern zelf plaats vindt). Dat is een tendens die niet leidt tot een verbeterde samenhang van verstedelijking en infrastructuur, wat knooppuntontwikkeling nu juist wel beoogt.

We baseren ons in Nederland nog steeds te veel op het oude verstedelijkingsprincipe van de suburbanisatie, mogelijk gemaakt door de auto. Hierdoor is in het verleden bedrijvigheid naar locaties langs de snelwegen gegaan en zijn woonlocaties naar de randen van het stedelijke gebied gegaan (goedkope grond, flexibel om op uit te breiden).

Maar deze tijd vraagt om een andere ruimtelijke benaderingswijze, ter versteviging van de bestaande netwerken en de kernen en ter bescherming en ontwikkeling van het landschap. Daarbij is het meestal goedkoper om niet in nieuwe infrastructuur te investeren, maar het bestaande beter te benutten. Een goed knooppuntbeleid leidt volgens Wendy Tan, expert op het gebied van knooppunten en werkzaam bij de Rijksuniversiteit Groningen, tot knooppuntontwikkeling en economische waardeverbetering, waarbij de waarde van vastgoed bij knooppunten tien procent hoger is (net als vastgoed dat aan parken ligt) dan elders.

### **Kansen voor knooppuntontwikkeling in de provincie Utrecht**

Een goed knooppuntenbeleid in de provincie Utrecht biedt de kans om de regio Amsterdam/ Almere/ Utrecht te versterken en competitief te maken als metropool. Daarnaast ligt er een kans om de Randstad (de netwerken van Noord-Holland/ Zuid-Holland/ Utrecht) te versterken.

Verder zie ik knooppuntontwikkeling als een belangrijk middel om ruimte te sparen, hoogwaardige stedelijke ontwikkeling te bevorderen en identiteit aan plekken te geven, waarbij er stedelijke en landelijke knooppunten zijn.

Maar in alle gevallen heeft knooppuntontwikkeling pas zin als iedereen mee doet, en daar is een gedeeld urgentiebesef voor nodig.

Het wordt daarom tijd om de kostbare kwaliteit van de landschappen (het tafelzilver van de provincie Utrecht) en de aanwezig ruimte zo te gaan koesteren dat een stevigere inzet op knooppuntontwikkeling voor iedereen vanzelfsprekend wordt.

De kwaliteit van de knooppunten en het soort gebied waarin zij liggen is in de provincie Utrecht divers. Dit komt door de wijze waarop wonen, werken, voorzieningen en bereikbaarheid samen komen en door de inrichting van het openbaar gebied.

Jake Zuidveen heeft als stagiair binnen mijn programmaspeerpunt infrastructuur een studie naar de meerwaarde van Utrechtse knooppunten in hun omgeving verricht (zie colofon, punt 9). Hierin komt duidelijk naar voren welke knooppunten functioneren op netwerkniveau en welke meer op gebiedsniveau.

---

<sup>13</sup> <http://www.pbl.nl/publicaties/kiezen-en-delen>, 2014

Het resultaat van zijn studie is een serie analysekaarten en een communicatiemodel om de huidige kenmerken en kwaliteit van knooppunten in de provincie te duiden; de 'knooppuntenbloem'.

bloem

kaart 4 en 5 Jake Zuidveen: knooppunten in landschappen en knooppunten met EHS+werklocaties

Uit de analysekaarten zijn de volgende conclusies te trekken:

- Er zijn vier schaalniveaus van knooppunten te onderscheiden: internationaal knooppunt, regionaal knooppunt, lokaal knooppunt en overige knooppunten. In de provincie Utrecht functioneren de meeste knooppunten op het regionale en lokale schaalniveau van de netwerkstad. Alleen Utrecht Centraal bevindt zich als knooppunt op het internationale schaalniveau;
- Er zijn vier knooppuntcategorieën te onderscheiden: forenzengebied, werkgebied, hoogstedelijke gebieden en tenslotte recreatieve en landelijke ontsluitingsgebieden. Tweederde deel van de knooppunten valt onder de categorieën forenzen- of werkgebied (evenredig aantal);
- In elk provinciale landschap bevinden zich knooppunten. Daarbij liggen de meeste in het stedelijk gebied, een gering aantal op de grens van het stedelijk naar het landelijk gebied en een nog kleiner aantal ligt middenin het landschap;
- Een groot aantal knooppunten ligt bij kantoren/ bedrijvenlocaties;
- Een veel kleiner aantal knooppunten ligt in de nabijheid van de ecologische hoofdstructuur.

Deze analyse en de gevonden variatie, die voortkomt uit de landschappelijke onderlegger en het occupatie- en netwerkenpatroon, biedt grote mogelijkheden om de bestaande knooppunten te verbeteren en de bereikbaarheid en kwaliteit van de knooppunten te vergroten. Denk dan bijvoorbeeld aan het verbinden van een knooppunt met een nabijgelegen wijk, het herprogrammeren van een kantoorpand bij een knooppunt, het verbeteren van de inrichting (en de leefkwaliteit) bij een station of het inzetten op stedelijke vernieuwing rond knooppunten.

### **3.3 Aanbesteding en kwaliteit**

#### **Uitdagen tot het maken van kwaliteit**

Rijksinfrastructuurprojecten worden de laatste vijftien jaar over het algemeen op basis van functionele eisen door de markt ontworpen en gebouwd (Design en Construct). Hierdoor kan er tijdens de tenderfase optimaal gebruik worden gemaakt van de kennis die er bij de marktpartijen zit.

De tenderkosten van dergelijke infrastructurele projecten zijn vaak zeer hoog. Niet zo verwonderlijk, aangezien het meestal gaat om grote projecten met totaalbudgetten van honderden miljoenen tot ruim 1 miljard euro<sup>14</sup>.

Bij deze echt grote en onderscheidende projecten vindt Rijkswaterstaat het noodzakelijk om ruimtelijke kwaliteit en vormgeving expliciet een positie te geven. Daarom verplicht zij marktpartijen om tijdens de tenderfase een (landschaps)architect in te schakelen en is ruimtelijke kwaliteit en vormgeving meestal een knock-out criterium.

Dit geldt echter niet voor alle infrastructuurprojecten in Nederland. Vaak speelt ruimtelijke kwaliteit nog geen noemenswaardige rol en is er dus ook geen (landschaps)architect bij het proces betrokken, en al helemaal niet tijdens de aanbesteding. De kaders voor ruimtelijke kwaliteit zijn er wel, maar (nog) niet iedereen past ze toe<sup>15</sup>. Toch hebben al deze ingrepen invloed op de kwaliteit van onze leefomgeving.

#### **Kansen en mogelijkheden**

Omdat infrastructuur in ons dichtbevolkte land overal te vinden is en ingrepen in die infrastructuur direct van invloed zijn op de leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit, vind ik het van belang om de waarde van aandacht voor ruimtelijke kwaliteit bij aanbestedingen op de agenda te zetten. Als de aanbesteding namelijk juist gebeurt, ligt er na realisatie niet alleen een weg, maar ook een doelmatig, constructief en oogstrelend werk, dat goed is ingepast in de omgeving. De ervaring leert dat kosten altijd leidend zijn en kwaliteit iets is waar je

<sup>14</sup> Peter van den Heuvel, adviseur ruimtelijke kwaliteit en vormgeving bij Rijkswaterstaat

<sup>15</sup> Els de Mare, coördinator ruimtelijke kwaliteit bij Rijkswaterstaat

marktpartijen in bepaalde mate toe moet verplichten of prikkelen. Eén van de mogelijkheden om dit tijdens de aanbesteding te doen is in een concurrentiegericht dialogoog met aandacht voor de omgevingskwaliteit.

De concurrentiegericht dialogoog leidt tot op maat gesneden ontwerpen en een plan van aanpak, opgesteld door de marktpartijen. Bij deze dialogoog is vaak een beoordelingscommissie en/of een kwaliteitsteam inhoudelijk betrokken; zij stuurt op de interpretatie van de esthetische eisen door de aannemer en de (landschaps)architect. De dialogoogrondes bieden de kans om, als dat nodig is, de positie van de architect in het proces te versterken en daarmee invloed uit te oefenen op de kwaliteit van het product. Een belangrijk aandachtspunt bij aanbestedingsprojecten is bijvoorbeeld of de architect na gunning voldoende wordt ingezet, met name ook tijdens de uitvoering. Omdat tijd en geld altijd de belangrijkste drijfveren voor de opdrachtgever en de marktpartij zijn, hebben vormgeving en samenhang tijdens de uitvoering niet altijd de hoogste prioriteit. Het is dus zinvol om in deze fase de architect als toetsers en inspecteurs een rol te geven.

Als adviseur ruimtelijke kwaliteit van de provincie Utrecht ben ik lid van het kwaliteitsteam van de A28/A1 knooppunt Hoevelaken. Hier is vormgeving geen knock-out criterium in de aanbesteding, maar kan de aannemer wel scoren op een aantal extra opties die buiten de basisscope ingevuld mogen worden, zoals bijvoorbeeld bij nieuwe onderdoorgangen. Marktpartijen gaan daardoor toch serieus aan de slag met de vormgeving van deze snelwegonderdelen, mede omdat zij drie keer met hun ruimtelijk plan - waar uiteindelijk hun aanbesteding op gebaseerd is - bij het kwaliteitsteam langs komen. Men wil immers niet het risico lopen om buiten boord te raken, want met het winnen van de opdracht is veel geld gemoeid. In dit proces valt ook te constateren dat de aannemer de (landschaps)architect voldoende financiële en ontwerpende ruimte moet geven om met creatieve oplossingen te komen. Is deze ruimte er te weinig, dan is dit direct zichtbaar in de kwaliteit van het product.

In algemene zin constateer ik bij aanbestedingen van infrastructuurprojecten dat:

- Het de kunst is om marktpartijen uit te dagen om voldoende aandacht aan ruimtelijke kwaliteit en vormgeving te geven;
- Het noodzakelijk is om ruimtelijke kwaliteit en vormgeving vroegtijdig in het ontwerpproces in te brengen;
- De inzet op kwaliteit niet leidt tot meer kosten; het kan zelfs een kostenbesparing zijn;
- Ruimtelijke kwaliteit en vormgeving maatwerk zijn per locatie;
- Het nodig is om bijtijds om advies van experts (bijvoorbeeld het kwaliteitsteam van de opdrachtgever) te vragen;
- Een minimalisatie van de uitvraag, van het ambitiedocument en van de inzet van het kwaliteitsteam na gunning een bedreiging kan vormen voor de te realiseren kwaliteit;
- Men kwaliteit het beste kan borgen via een beoordeling/ toets tijdens iedere fase.

### **Stimuleren en beoordelen van kwaliteit**

De meerwaarde van een kwaliteitsteam bij aanbesteding zit vooral in de effecten op de indieners: een prikkel om een zo hoog mogelijk kwaliteitsniveau te gaan leveren, en dat kwaliteitsniveau vast te leggen voor de gunning. Ik zie voor de inzet van een kwaliteitsteam bij aanbestedingen drie belangrijke taken waar het kwaliteitsteam zich op dient te richten, namelijk:

- Motiverend en stimulerend zijn naar opdrachtgever en opdrachtnemer;
- Als onpartijdig orgaan een deskundig advies/ oordeel geven;
- Draagvlak bij omgevingspartijen creëren door invalshoeken en oplossingen te schetsen die aansluiten bij de gedeelde vraagstelling.

Overigens is het kwaliteitsteam bij aanbestedingen niet de enige beoordelaar van de ruimtelijke kwaliteit en vormgeving. Dit zijn ook de opdrachtgever (in de vorm van het contractteam en het technische team) en aan het einde van de vergunningverlening soms ook Welstand.

Maar aangezien Welstand een lokale aangelegenheid is die pas bij vergunningverlening aan de orde komt en de opdrachtgever meestal (nog) niet de expertise heeft die het



kwaliteitsteam bezit, blijkt de inzet van een kwaliteitsteam bij aanbestedingsprojecten voorsnog een buitengewoon nuttig en efficiënt instrument.

### **3.4 Kwaliteitsteams**

In de provincie Utrecht wordt voor de Rijksinfrastructuurprojecten (en ook wel voor andere gebiedsoverstijgende projecten zoals de Nieuwe Hollandse Waterlinie) gewerkt met kwaliteitsteams.

Deze teams hebben als doel om zogenaamde sleutelprojecten, projecten met een bijzondere status (anders dan de 'gewone' projecten waar in de provincie ook hard aan wordt gewerkt) naar een hoger niveau te tillen en tot een hoogwaardige, integrale en duurzame inpassing te komen.

#### **Identiteit en meerwaarde**

Een kwaliteitsteam is een onafhankelijk panel van deskundigen dat de ruimtelijke kwaliteit en vormgeving van een project integraal beoordeelt, constructief meedenkt en inspireert.

Meestal is deze groep van professionals samengesteld uit verschillende disciplines, heeft zij korte lijntjes naar verschillende sleutelorganisaties zoals de provincie en gemeenten, zijn de leden vakexperts en geven ze in gezamenlijkheid vanuit een onafhankelijke positie gevraagd en ongevraagd advies over de ruimtelijke kwaliteit van een project.

De kracht en kunde van een kwaliteitsteam ligt bij zowel de inhoud als het proces. Een kwaliteitsteam biedt een visie op ruimtelijke kwaliteit en bewaakt de samenhang. Ik zie een kwaliteitsteam ook wel als een aanjaagteam om regionale en lokale ontwikkelingsvraagstukken (bijvoorbeeld de ontwikkeling van een fort binnen de Nieuwe Hollandse Waterlinie) een duwtje in de rug te geven

De meerwaarde van een kwaliteitsteam is meerledig:

- Ze biedt een kwaliteitsimpuls via ruimtelijke deskundigheid;
- Ze biedt een podium voor intervisie van een hoog kwaliteits- en kennisniveau bij complexe ruimtelijke vraagstukken.

In het onderzoek naar ruimtelijke kwaliteitsteam in Nederland<sup>16</sup> blijkt dat kwaliteitsteams op steeds meer plaatsen in Nederland worden ingezet en er behoefte is aan een deskundig en onafhankelijk advies in het brede speelveld van ruimtelijke kwaliteit. Mijns inziens heeft dit alles te maken met het ontbreken/ de verschraling van deze kennis bij opdrachtgevers als gemeenten. Daarnaast speelt ook de toegenomen complexiteit van ruimtelijke opgaven een rol.

Een kwaliteitsteam kan echter pas goede resultaten boeken, als zij gedurende het hele proces kan adviseren en de ruimte krijgt om haar rol te spelen. Verder is het voor een kwaliteitsteam ook van belang dat:

- Er bestuurlijke borging is van de inzet van het kwaliteitsteam en als deze inzet aansluit bij de bestuurlijke agenda. Een goed gepositioneerd kwaliteitsteam wordt niet gehinderd door bestuurlijke belangen en politieke strijdpunten van de opdrachtgever;
- Het kwaliteitsteam het vermogen heeft om nieuwe oplossingen te schetsen voor knelpunten;
- En het vermogen heeft om op het juiste moment in te grijpen.

#### **Lessen en leerpunten uit grote weg- en waterprojecten**

De projecten en kwaliteitsteams waar ik me de afgelopen jaren voor de provincie voor in heb mogen zetten, hebben de volgende lessen en aandachtspunten opgeleverd rond de inzet van kwaliteitsteams bij majeure projecten of gebiedsontwikkelingen:

##### **1. Zorg voor disciplinaire reikwijdte binnen het team**

Om als kwaliteitsteam goed te kunnen functioneren is een goede aansluiting bij de opdrachtgever en de stakeholders nodig. Ook dient de disciplinaire reikwijdte van het project goed gedekt te zijn.

---

<sup>16</sup> Q-factor, Van Assen S. en Van Campen J., 2014 (zie ook de colofon, punt 6)

Het kwaliteitsteam A28/A1 Knooppunt Hoevelaken bestaat bijvoorbeeld uit drie vakexperts (een architect, een stedenbouwkundige en een landschapsarchitect, die vanuit een onafhankelijke positie ieder een andere omgevingspartij vertegenwoordigen), een ruimtelijk adviseur van Rijkswaterstaat, een contractmanager van Rijkswaterstaat, een voorzitter en een secretaris. Dat is een compleet team waarin alle benodigde expertises aanwezig zijn.

## **2. Vergroot de effectiviteit door contact met de relevante stakeholders en door nadrukkelijk te werken vanuit de maatschappelijke opgave en -behoefte**

Om als kwaliteitsteam effectief te kunnen werken (en een goede omgevingskwaliteit te realiseren), is het nodig om niet slechts contact te hebben met de opdrachtgever. Juist de wisselwerking met diverse stakeholders en hun belangen kan het kwaliteitsteam helpen om de kwalitatief meest optimale en kostenefficiënte voorstellen binnen de maatschappelijke opgave en de gestelde kaders te doen. Bovendien faciliteert een dergelijke uitwisseling tussen kwaliteitsteam en stakeholders de betrokkenheid bij het project. Voorwaarde is wel dat dit goed georganiseerd en begeleid wordt door een proces- of omgevingsmanager vanuit de opdrachtgever of door één van de andere stakeholders, omdat met name de verwachtingen van partijen en de mogelijkheden en kaders helder moeten zijn. Tevens betekent dit dat er voldoende tijd en ruimte in het proces gecreëerd moet worden om met elkaar (de omgevingspartijen, Rijkswaterstaat en het kwaliteitsteam) te sparren.

Over het algemeen gebeurt dit overigens al redelijk goed, hoewel er nog wel cultuurverschillen tussen 'de ingenieurs' en 'de (landschaps)architecten' te overbruggen zijn. Het begrijpen van elkaars vak en taal kan de samenwerking tussen opdrachtgever en kwaliteitsteam verder versterken en is daarmee een aandachtspunt.

Een kwaliteitsteam vergroot verder haar effectiviteit door zich te richten op een zo optimaal mogelijke inpassing binnen de maatschappelijk haalbare investeringsniveaus. Soms kan een proces bijvoorbeeld bijna vastlopen op één deelbelang en dan is het nodig om opnieuw met elkaar om tafel te gaan en tot een maatschappelijk aanvaardbare oplossing te komen, die financieel haalbaar is en tegelijkertijd tot een kwalitatief hoogwaardig plan leidt. Die ervaring hebben we gehad bij het project 'Aanleg 3<sup>e</sup> kolk Beatrixsluis en verbreding Lekkanaal'. Hier is echter met een tijdelijke procesbegeleider (van de provincie) en met een heldere visie op kwaliteit (met de 'klare lijn' en de 'objets trouvés' als belangrijke ruimtelijke ordeningsprincipes) in een inpassingsessie met alle betrokken partijen een haalbare oplossing ontstaan.

## **3. Versterk het contact met de omgeving**

Een kwaliteitsteam heeft contact met en voeding van 'de omgeving van het project' nodig, om effectief te kunnen zijn. Dit contact hoeft niet direct via de leden van het kwaliteitsteam plaats te vinden, het kan ook getrapd via iemand die over de juiste competenties beschikt en vanuit een onafhankelijke positie zijn of haar rol vervult. De randvoorwaarde is dan wel dat hij of zij draagvlak creëert, de 'taal' van het kwaliteitsteam volledig begrijpt, voortdurend contact heeft met sleutelfiguren (in goede verbinding staat met zowel het bestuur als de projectorganisatie) binnen de betrokken organisaties en feiten terugkoppelt aan het kwaliteitsteam.

Het voordeel van een dergelijke procesbegeleider, die een intermediaire rol vervult, is bovendien dat de eigen onafhankelijke rol en positie van het kwaliteitsteam bewaakt blijft.

Een kwaliteitsteam wordt ook sterker en effectiever als de omgeving kan zien welke adviezen zij geeft en zo leert over de afwegingen rond ruimtelijke kwaliteit.

Maak daarom de resultaten en adviezen van een kwaliteitsteam (zoals die van de Ring Utrecht) meer zichtbaar voor het grotere publiek; bijvoorbeeld via een goed georganiseerde website en/ of via georganiseerde bewonersavonden.

De informatie die hier wordt gedeeld levert ook een bijdrage aan het verkleinen van de onrust die er in de samenleving heerst op het gebied van leefbaarheid en infrastructuurinpassing. De projectorganisatie kan laten zien dat ze haar eigen kritische spiegel heeft georganiseerd, in de vorm van een kwaliteitsteam.

Bij de omgeving hoort ook het bestuur. Wat een kwaliteitsteam geheel anders maakt dan een team uit de projectorganisatie is dat zij niet gebonden is aan de bestuurlijke belangen en eventuele politieke discussiepunten van de opdrachtgever.

Voor de Ring Utrecht zie ik bijvoorbeeld dat een goed contact tussen het kwaliteitsteam en het provinciaal bestuur kan bijdragen aan de bestuurlijke discussie, bijvoorbeeld in een informatiesessie over de inmiddels behaalde resultaten op het gebied van ruimtelijke kwaliteit en de provinciale inzet op ruimtelijke kwaliteit bij de Ring Utrecht.

#### **4. Pas de werkwijze van het team aan, aan de fase van het project en aan de voorliggende opgave**

Verschillende situaties kunnen om een verschillende houding van een kwaliteitsteam vragen. Zo wilde het kwaliteitsteam A28/A1 Knooppunt Hoevelaken tijdens de dialoofase, de marktpartijen stimuleren om hun niveau van planvorming en realisatie naar een zo hoog mogelijk kwaliteitsniveau op te voeren. Om die reden is de aanvliegroute van dit kwaliteitsteam bewust geweest om met de marktpartijen mee te denken en hen te prikkelen, meer dan hen te beoordelen. Dit heeft ertoe geleid dat alle plannen zijn aangescherpt. Daarmee is voorkomen dat er geen één plan ruimtelijk meer onder de maat is (wel zijn er nog de nodige kwaliteitsverschillen aan te wijzen). De verschillende partijen hebben allemaal aangegeven dat zij deze benaderingswijze tijdens de dialogen als zeer constructief hebben ervaren.

In de fase van het richtingbepalende 'Dossier Ruimtelijke kwaliteit & Vormgeving (DRK&V)', was het doel van ditzelfde kwaliteitsteam om een goede inpassingvisie op de opgave, met een doorvertaling naar een esthetisch programma van eisen te krijgen, dat alle partijen accepteren.

In een eerdere opzet van het Dossier Ruimtelijke kwaliteit & Vormgeving van het externe bureau, herkende de gemeente Amersfoort zich niet. Ze vond de eisen te veel losgezongen van de realiteit. Daarop heeft het kwaliteitsteam in het dossier een top-down structuur aangebracht met topeisen en aanvullende eisen.

Infrastructuurprocessen vragen op sommige momenten om een meer intensieve betrokkenheid van het kwaliteitsteam, om ruimtelijke kwaliteit te kunnen borgen. Bij de Ring Utrecht heeft het kwaliteitsteam bijvoorbeeld voor de uitwerking van het vormgevingsdocument, een lijstje van architecten voorgesteld die geschikt zijn voor de uitwerking van de kunstwerken. Vervolgens heeft het kwaliteitsteam Rijkswaterstaat bij de uitvraag en de architectenselectie ondersteunt.

#### **5. Bouw aan relaties en voer evaluaties uit**

Kwaliteitsteamleden, opdrachtgever en omgevingspartijen dienen elkaar goed te verstaan, makkelijk te vinden, te vertrouwen en goed samen te werken. Want als het kwaliteitsteam voldoende betrokken is, kan zij ook haar invloed doen gelden en op het juiste moment de juiste adviezen geven.

Het is daarom belangrijk om in relaties te investeren. De provincie is overigens bij uitstek een partij die als middenbestuur partijen kan verbinden.

Verder is het ook waardevol om zo nu en dan te evalueren en werkwijzen bij te stellen, daar waar nodig. Voor het project Ring Utrecht is het bijvoorbeeld twee jaar geleden dat dit in gezamenlijkheid is gebeurd. Deze tussentijdse evaluatie van het kwaliteitsteam Ring Utrecht dateert uit 2013. Ik vind het zinvol aan de tussentijdse evaluatie van 2013 een vervolg te geven, al dan niet in rapportvorm of in de vorm van een te organiseren genotuleerd gesprek (waar het hele kwaliteitsteam bij betrokken is). Er hebben immers ook een aantal veranderingen rondom en in dit kwaliteitsteam plaatsgevonden.

#### **6. Blijf het geheugen van langdurig lopende projecten zorgvuldig vastleggen**

Het kwaliteitsteam van de Ring Utrecht bijvoorbeeld, heeft in de beginfase van het project een aantal heldere uitgangspunten voor het project A12/ A27 benoemd met een grote ruimtelijke component: het versterken van het vestigingsmilieu en het realiseren van een robuuste mobiliteit. Deze uitgangspunten zijn nog steeds actueel en koersbepalend.

Omdat de doorlooptijd van dit project lang is en dit kwaliteitsteam daarom zal blijven wisselen van bezetting (de Rijks- en provinciaal adviseur hebben bijvoorbeeld een aanstelling voor een bepaalde termijn en worden op zeker moment vervangen) is het van groot belang om consistent te blijven denken, handelen en na iedere fase de kwaliteitseisen in een

gezamenlijk gedragen document vast te leggen. Dit stuk vormt het 'geheugen' van het project en is een middel om de ruimtelijke kwaliteit van het project stapsgewijs te borgen.

## **7. Houd aandacht voor borging van de afspraken van initiatieffase tot beheerfase**

Ruimtelijke kwaliteit ontstaat vanuit een kritische houding naar de opgave, een overtuigende visie, gedegen ruimtelijke oplossingen binnen het gestelde kader (zoals financiën, maakbaarheid en beheer) en een goed gevoerd planproces. Aandachtspunt in dit proces, van initiatief of idee tot en met de beheerfase, is het borgen van de afspraken over ruimtelijke kwaliteit.

Daarbij is voor ieder project maatwerk nodig. Bij de A28/A1 Knooppunt Hoevelaken is de ruimtelijke kwaliteit bijvoorbeeld kernachtig samen te vatten in:

- De helderheid van het verkeersconcept en de integratie in het landschap. De vormgeving van de snelweg moet geen doel op zich zijn, met een overdreven vormgeving, kleur of design, want er gebeurt al zo veel in de omgeving en langs de weg (onder meer met de geluidswering). Daarom is het passend om rust te brengen, de verschillende weg-onderdelen op een vanzelfsprekende manier te ordenen. Op die manier ontstaat er ruimte om de beleving van het stadslandschap centraal te stellen en de snelwegknoop A28/A1 als 'icoon' en 'kom' te presenteren;
- De logica van de vormgeving van de kunstwerken (past de vorm en de materialisering bij hoe de weg zich in de omgeving hoort te manifesteren en is dit te beheren?) en de mate waarin zij aansprekend zijn en passen bij het systeem;
- De herkenbaarheid en identiteit van de landschappelijke en stedenbouwkundige eenheden. Dit betekent bijvoorbeeld dat de nieuwe snelwegbeplanting het karakter van het omringende gebied benadrukt;
- De uitstraling en logica van de geluidsschermen. Deze dienen zo slim en aantrekkelijk mogelijk op de weg en de omgeving (geen achterkant!) aan te sluiten, met een familie aan types die logisch reageren op hun context;
- Het oog voor detail en de afwerking van de totale weginpassing is een belangrijk aandachtspunt, in relatie tot kosten en toekomstbestendigheid.

Het borgen van kwaliteit is in de praktijk nog niet altijd voldoende gegarandeerd. Zo bleek bij een belangrijk project waar ruimtelijke kwaliteit zelfs één van de projectdoelstellingen was, dat bij de aanbesteding de harde technische aspecten wel waren geborgd, maar niet de zachtere landschappelijke aspecten die onder andere door het kwaliteitsteam waren geformuleerd. Op deze aspecten vond dan ook geen toets plaats bij de aannemer; wat op zo'n moment betekent dat je afhankelijk bent van de goede bedoelingen van de aannemer, die zijn eigen, veelal economische afwegingen maakt.

## **4 Advies**

### **4.1 Transitie van mobiliteit en ruimte**

#### **Stimuleer de ontwikkeling van slimme mobiliteit en stem infrastructuur en ruimte beter op elkaar af**

Omdat het provinciale infrastructuurnetwerk al redelijk 'af' is, zal de opgave zich steeds meer gaan richten op het aanpassen en verbeteren van het bestaande netwerk, en steeds minder op de aanleg van nieuwe infrastructuur.

Het verbeteren van het bestaande netwerk is een positieve ontwikkeling, want dit schept uitstekende condities voor een meer duurzame vorm van verstedelijking, het sparen van het landschap en het optimaliseren van vervoersnetwerken. Bijvoorbeeld door frequenties te intensiveren, vervoersmodaliteiten beter te verknoopen en verbindingen te verbeteren zodat ze betrouwbaarder en comfortabeler worden.

Voor de komende periode zie ik voor de provincie een aantal kansen liggen om infrastructuur en ruimte directer op elkaar af te stemmen, zodat er een krachtige en samenhangende ontwikkeling van infrastructuur en ruimte/ omgeving ontstaat. Dit gebeurt nu echter nog te weinig: omdat knooppuntontwikkeling in het provinciale beleid nog niet als opzichzelfstaand doel is geformuleerd, vindt de stedenbouwkundige (her)ontwikkeling binnen de rode contouren nog te weinig rondom knopen plaats en bestaat continu de kans dat nieuw programma juist op andere plekken in het stedelijk gebied terecht komt.

Voor wat betreft de auto valt mij op dat schone (elektrische) mobiliteit bezig is aan een opmars. Dit zorgt voor een geleidelijke verbetering van de omgevingskwaliteit (geluid en lucht), maar deze transitie gaat nog te veel uit van bestaande infrastructuren en laat de ruimtelijke consequenties en kansen, met name bij knooppunten, onderbelicht. Ter illustratie: nu kan bijvoorbeeld iedereen een oplaadpunt voor elektrische energie voor zijn deur aanvragen. Maar als dit succesvol is leidt dit op termijn tot een woud aan paaltjes in de straatbeeld, terwijl het centraal organiseren van deze functie, bijvoorbeeld op een grootschalige parkeerplaats bij het station, in ruimtelijke en functionele zin veel meer oplevert (opladen terwijl je onderweg bent of werkt).

Door mobiliteit anders te organiseren en ruimtelijk goed te integreren, kan de leefbaarheid in de stad flink worden verbeterd. Er ligt een enorme kans voor een toename van het aantal fietsers in het woon-werkverkeer tot vijftien kilometer. Zorg daarom dat het fietsnetwerk goed op orde is en ondersteun actief initiatieven voor duurzame mobiliteit.

Tenslotte zie ik nog een drietal aanknopingspunten voor gemeenten en provincie als stimulator om mobiliteit en verstedelijking beter op elkaar af te stemmen. Het zijn de volgende:

Ga ten eerste *meer mobiliteitsgericht ontwerpen*, bijvoorbeeld voor het parkeren in de stad. In Amersfoort is voor de locatie 'De Nieuwe Stad' een plan bedacht waar men de bestaande parkeerplaatsen omvormt naar een park en vervolgens een parkeergarage bouwt die verticaal en modulair uitbreidbaar is (tot de wettelijke norm). Dit levert binnenstedelijke kwaliteit en een flexibele omgang met ruimte op.

Doe ten tweede aan '*placemaking*'. Dat houdt in dat de provincie en gemeenten gezamenlijk nadenken over hoe zij (in samenwerking met andere partijen) verschillende plekken op een goede wijze onderling met elkaar verbindt. De stad heeft het nodig dat de inrichting van de publieke ruimte bijvoorbeeld aantrekkelijk is voor de voetganger en de fietser, voor het openbaar vervoer en voor de auto.

Ga ten derde *slim om met modaliteiten* door de openbare ruimte aantrekkelijk in te richten, de beleving te verhogen en efficiënt ruimtegebruik en gezondheid in de stad centraal te stellen.

### **Breng de wereld van de infrastructuur en ruimtelijke ordening nog meer samen**

Ik adviseer u ernaar te streven om infrastructuurprojecten integraler aan te vliegen, waarbij kwaliteit al voor in het proces een positie krijgt, bij voorkeur als één van de projectdoelstellingen. Dit is goed voor de leefbaarheid in de stad/ het dorp en draagt bij aan een hogere omgevingskwaliteit en een beter vestigingsklimaat. Op dit moment kent de provincie naar mijn weten geen infrastructuurprojecten waarbij het verbeteren van de omgevingskwaliteit een van de projectdoelstellingen is. Tijd voor een experiment?

Geef bij zo'n integraal aangevlogen project ook het ontwerp vroegtijdig een plek in het proces. Dit zorgt er voor dat de ruimtelijk vakexpert bij een planontwerp bijtijds zijn of haar expertise kan inbrengen en processen niet opnieuw hoeven (als dat al mogelijk is).

### **Zet in op zowel inhoud als proces, niet alleen op proces**

De verbinding tussen proces en inhoud is bij de overheid steeds meer aan het verwateren. Het accent ligt daarbij steeds nadrukkelijker op het proces. Dit vind ik bij - met name de grote - infrastructuuropgaven een risico, aangezien iedereen wel meepraat, maar dit nog geen garantie is voor een goede weginpassing.

Wat nodig is, is dat gesprekken als middel dienen (en niet als opzichzelfstaand doel) om belangen te koppelen en een verschil in inzicht te overbruggen. Het helpt dan als er een procesleider is die ruimte en draagvlak voor ruimtelijke kwaliteit organiseert. Het helpt ook als de mensen die zich gewoonlijk bezig houden met de infrastructuuropgaven, de ruimtelijke opgave leren herkennen en internaliseren, zodat ook de reguliere (naast bijzondere/ grote) infrastructuurprojecten aan kwaliteit winnen. Tenslotte is het waardevol om meer te gaan werken met een flexibel projectplan bij infrastructuurprojecten. Dit is één van de tien lessen uit de verkorte versie van de masterclass 'Gebiedsontwikkeling en infrastructuur' van Dorien de Wit en Enno Zuidema (Landschapscafé, 2015). Een dergelijk flexibel proces leidt niet alleen tot meer cyclisch ontwerpen, maar ook tot meer ruimte voor nieuwe inzichten en dus tot een hoogwaardiger resultaat.

### **Zorg voor een continue, effectieve kwaliteitsborging**

Aandacht voor de omgeving en voor ruimtelijke kwaliteit is iets dat je moet regelen, meteen bij de start van het proces en de inhoud. Dit betekent dat de opdrachtgever datgene, wat hij in de kern voor de beeldkwaliteit en vormgeving wil bereiken, vastlegt, bijvoorbeeld in de doelstelling en vervolgens in een bij voorkeur niet al te complex document of in principes en spelregels.

Formuleer daarbij in ieder geval de basiskwaliteit (en in enkele gevallen zelfs de topkwaliteit).

Geef bij de planvorming en realisatie de vormgeving vanaf het begin een strategische positie en blijf de ruimtelijke kwaliteit die nodig en wenselijk is onderschrijven. Hoe vroegtijdiger de ruimtelijk experts bij het project betrokken zijn, des te beter kunnen zij de kwaliteit blijven borgen en stimuleren in het ontwerp.

Zet verder ook voor de reguliere projecten in op het internaliseren van de ruimtelijke opgave.

Het is van groot belang om ruimtelijke kwaliteit bij infrastructuurprocessen goed en continu te borgen. Pas dan ontstaan er met de omgeving 'verbonden' projecten.

### **Werk vanuit een open houding en evalueer regelmatig**

Niet alleen voor de grote projecten, maar ook voor de reguliere opgaven geldt dat het nuttig is om met een open houding te werken en regelmatig met alle betrokkenen te evalueren. Dit biedt inzicht in aspecten als: of infrastructuur en ruimte goed samen komen en of er voldoende ruimte is voor nieuwe manieren van denken over mobiliteit.

Evalueer daarom op logische momenten in het planproces. Als je dit goed doet en het van tevoren bekend maakt, leidt het meestal tot een goede vertrouwensband tussen alle partijen, tussen de individuen afzonderlijk en tot mooie resultaten.

Daarnaast vind ik het waardevol om beter in beeld te krijgen hoe (slimme) mobiliteit een rol kan spelen bij het vinden van oplossingen voor urgente verstedelijkingsvraagstukken. Juist door de ervaringen intern (infrastructuur en ruimte) en met externen waaronder stakeholders eens naast elkaar leggen, kan de provincie werken aan een toekomstbestendige infrastructuur.

### **Zet een goed verhaal neer**

Ieder groot (gebiedsoverstijgend) project heeft een goed inhoudelijk verhaal (visie) nodig dat overtuigt, mensen bindt, enthousiasmeert, geld los maakt of op een andere wijze stuwend is.

Een project waarbij dit goed is gelukt, is de 'Aanleg 3<sup>e</sup> kolk Beatrixsluis en verbreding Lekkanaal'. Ondanks enkele hobbels op de weg zijn partijen hier nog steeds met vereende krachten bezig, is er inmiddels extra Rijks-, provinciaal en gemeentelijk geld bijgedragen ten behoeve van de inpassing van onder andere de Nieuwe Hollandse Waterlinie bij de kanaalverbreding en ligt er een aantrekkelijke inhoudelijke onderbouwing voor de grootschalige ruimtelijke transformatie aan het plan ten grondslag.

Een dergelijk goed onderbouwd en makkelijk te vertellen verhaal is ook zeker voor de Ring Utrecht van belang, waar meer geld voor de inpassing en kwaliteit van de omgeving, naast de wettelijke Rijkscompensatie, tot een hogere omgevingskwaliteit kan leiden. Bijdrage aan een verbetering van de omgevingskwaliteit is formeel ook de tweede doelstelling van dit project. Kansen die hier liggen zijn bijvoorbeeld de inrichting van de stadskanten van de geluidsschermen en het versterken van het groen-blauwe en recreatieve netwerk om de Ring.

## **4.2 Knooppuntontwikkeling**

### **Kies daadkrachtig voor knooppuntenbeleid en –ontwikkeling en begin zo snel mogelijk met de uitvoering daarvan**

Knooppuntontwikkeling is een manier om systemen (de overstap van fiets of auto naar trein) nog beter met elkaar te verbinden en stedelijke regio's en steden aantrekkelijker te maken. In de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie (PRS) wordt wel regelmatig vermelding gemaakt van verstedelijking of verdichting rondom knooppunten, maar het staat er nu nog tussen de regels door. Terwijl knooppuntontwikkeling een belangrijke kans vormt om steeds meer plekken beter en op verschillende manieren met elkaar te verbinden.

Kies daarom voluit voor knooppuntenbeleid en een integrale benadering van vervoersstromen en ruimtelijke ontwikkeling. Het beter benutten van het bestaande openbaar vervoer netwerk en het stimuleren van ruimtelijke ontwikkelingen rondom knooppunten:

- Levert optimaal op elkaar aangesloten infrastructurele netwerken op;
- Levert goed functionerende omgevingen rondom knooppunten op;
- Spaart het landschap;
- Is goed voor de leefkwaliteit in het stedelijke gebied;
- Schept keuzemogelijkheden voor verschillende vervoerswijzen.

Dit zijn allemaal condities die bijdragen aan beter functionerende steden en sterkere verbindingen in de 21<sup>e</sup> eeuwse netwerkstad.

Zorg er vervolgens met uw gemeentelijke partners voor dat nieuw programma ook echt rondom knooppunten terecht komt, in plaats van op typische autolocaties. Restricties voor dergelijke ruimtelijke ontwikkelingen zijn noodzakelijk, om knooppuntontwikkeling tot een succes te maken zijn. Het versterken van de samenhang tussen infrastructuur en verstedelijking is nodig, na een decennialange periode van uitwaaiering van functies, naar de randen van de stad en naar locaties langs de snelwegen.

Maak daarbij gebruik van de kracht van knooppuntontwikkeling voor de metropool Amsterdam-Almere-Utrecht, door samenwerking met de provincies Noord-Holland en Flevoland. En vergeet Zuid-Holland (in combinatie met Noord-Holland) niet, ten behoeve van het versterken van het netwerk van de Randstad.

Tenslotte kunt u uw keuze ondersteunen en actief vormgeven met bijvoorbeeld een *knooppuntenconvenant* tussen provincie, bedrijfsleven, gemeenten en andere relevante actoren. Hierin worden gezamenlijke afspraken gemaakt over bereikbaarheid en kwaliteit. De markt komt namelijk pas in beweging als ze er op kunnen vertrouwen dat dit het beleid is voor de komende tien tot twintig jaar, en een convenant kan hier de basis voor bieden. De provincie is een logische trekker van een dergelijk convenant, aangezien zij als regiopartij wel een belang maar vaak geen (grond)positie rond de diverse knooppunten heeft.

### **Prioriteer bij de aanpak van knooppunten**

Ik adviseer u de bestaande knooppunten in de provincie geleidelijk aan te pakken en daarbij doeltreffend te zijn. Dat betekent vooral: steek niet in ieder knooppunt evenveel energie, maar kies gericht en maak maatwerk. Het is aannemelijk dat het ene knooppunt meer potentie heeft om bij te dragen aan een versterking van het mobiliteitsnetwerk en de omgeving dan het andere knooppunt. Bepaal daarom samen met de omgeving wat er nodig is.

Hiervoor zijn drie zaken van belang:

- Bepaal voor iedere knooppunt in de provincie de knooptypologie (Breukelen is dan bijvoorbeeld een transferium knoop, terwijl Driebergen-Zeist vooral een recreatieve knoop is);
- Bepaal de functionaliteit van het knooppunt (bijvoorbeeld een woongebied, een werkgebied of een centrumgebied);
- Bepaal welke prioriteit dit knooppunt krijgt.

De studie van Jake Zuidveen naar de meerwaarde van knopen in hun omgeving (zie colofon, punt 9 en paragraaf 3.2, kopje kansen voor knooppuntontwikkeling in de provincie Utrecht), vormt bij deze exercitie een geschikte basis.

Begin daarbij groot en klein tegelijk. Definieer enerzijds de topknooppunten, knooppunten die vragen om een visionaire aanpak en investeringen. En richt uw aandacht daarnaast op knooppunten - het zogenaamde laaghangend fruit - waar kwaliteitsverbetering via kleine ingrepen mogelijk is. Eventueel volgen hierop later nog de wat grotere resultaten, maar in eerste instantie is dat niet het geval en gaat het bijvoorbeeld om het maken van simpele wijzigingen in de directe omgeving van het knooppunt, zoals het opheffen van disfunctionerende plekken, routes of elementen.

Ook kan bij de laatste categorie knooppunten door slim beheer of door de inzet van lokale energie de omgeving worden verbeterd.

### **Voer het debat en experimenteer**

Bij knooppuntontwikkeling is het nodig om gezamenlijk aan de slag te gaan en het maatschappelijk debat met gemeenten, vervoerders en andere belanghebbenden over specifieke plekken te voeren. Laat bij deze sessies een stedenbouwkundige of landschapsarchitect, iemand met een brede blik, sturen op het samenvoegen van de afzonderlijke wensen tot het gewenste ruimtelijke resultaat. De verbindende kracht van het ontwerp brengt partijen en gemeenschappelijke belangen bij elkaar. Het ontwerp kan stakeholders ook weer stimuleren om met initiatieven te komen. Dat is nodig omdat ook marktpartijen en eigenaren tot actie moeten overgaan.

Denk ook na over een nieuwe rol voor de provincie Utrecht bij lokale knooppunten. Ik kan me goed voorstellen dat u hier proactief gaat werken.

### **4.3 Aanbestedingen**

#### **Lever hoogwaardige expertise bij aanbestedingen voor grote infrastructurele projecten**

Mijn ervaring bij grote projecten is dat een hoogwaardige samenwerking tussen de opdrachtgever en de belangrijkste omgevingspartijen een grote meerwaarde voor de planvorming en realisatie van een infrastructureel project is.

Ik pleit er daarom voor dat de provincie doorgaat met de inbreng van inhoudelijke en onafhankelijke expertise, en indien gewenst ook procesmatige expertise, voor de grote infrastructurele projecten van Rijkswaterstaat en ProRail. Ook binnen haar eigen projecten is het van belang om hier oog voor te houden.

Bij alle kwaliteitsteams waar ik deel van uitmaak blijkt dat de inzet van experts, zoals die van een Rijksadviseur infrastructuur en stad/ Rijksadviseur landschap en water, de adviseur ruimtelijke kwaliteit van de provincie Utrecht en experts afkomstig van bekwame bureaus, de kwaliteit van het project opstuwen; in het beste geval zelfs tot grote hoogte. Dit doen deze teams nooit op vrijblijvende wijze, maar altijd binnen goed geformuleerde kaders van het project, zodat er een realiseerbaar en integraal product ontstaat met draagvlak.

In voorkomende gevallen leidt ook de inbreng van een procesmatig strategisch team van de provincie Utrecht, zoals bij het project 'Aanleg 3<sup>e</sup> kolk Beatrixsluis en verbreding Lekkanaal', tot een herijking en een beter inpassingsplan.

#### **Zorg dat deze expertise bijtijds en gedurende het hele proces wordt ingezet**

Zoals ik in paragraaf 3.3 al de zorg heb geuit dat de (landschaps)architect die door de marktpartij wordt ingehuurd voldoende en bijtijds dient te worden ingezet, is dit ook zeker van belang voor de leden van het kwaliteitsteam of de beoordelingscommissie.

Juist door de scherpte en expertise van vakexperts te blijven inbrengen, ook na de dialoofase en tot het einde van het project (want nu moet de slag naar een voorlopig en definitief ontwerp door de marktpartij worden gemaakt, als basis voor de realisatie) kan de opdrachtgever er met het kwaliteitsteam voor zorgen dat kwaliteit de aandacht blijft krijgen die het nodig heeft en dat de samenhang in het project blijft gewaarborgd.

Bezuinig dus niet te snel op de inzet van deze expertise, want zij kan niet in een later stadium alsnog (of binnen de organisatie, want het gaat om de kennis van een heel expertteam) worden opgevangen. Goedkoop is in dit geval duurkoop en dat komt het eindresultaat niet ten goede.

### **4.4 Kwaliteitsteams**

#### **Grote opgaven verdienen de inzet van een kwaliteitsteam**

Ik zie kwaliteitsteams als een goed middel om bij te dragen aan ruimtelijke kwaliteit en de verantwoording van ruimtelijke keuzes bij grote, gebiedsoverstijgende projecten. Zij bieden namelijk kennis en inzichten die niet regulier in een opdrachtgevende organisatie aanwezig zijn. En juist door de inbreng van kennis door vakexperts ontstaan er slimme toekomstgerichte oplossingen voor complexe en strategische ruimtelijke vraagstukken.

In Nederland (en de provincie Utrecht) zijn we met de inzet en acceptatie van kwaliteitsteams op de goede weg. Maar ik vind dat dit medium zichzelf pas heeft bewezen als het door iedereen als een logisch en onomstotelijk middel wordt gezien. Zover zijn we nog niet. Het



onafhankelijk kwaliteitsteam voor het Groene Hart bijvoorbeeld is anderhalf jaar geleden opgeheven, wat ik wijd aan een te grote afstand die er tot de werkpraktijk is ontstaan. Een kwaliteitsteam heeft een goede aansluiting bij de bestuurlijke actualiteit nodig, zodat de adviezen aansluiten bij de werkpraktijk. Dit vergt een goede organisatie/ structuur en een natuurlijke regisseur in de vorm van bijvoorbeeld een secretaris of een procesmatig voorzitter, die met beide voeten in het dynamische speelveld staat en goede lijntjes heeft met het bestuur. Pas dan kunnen de vakexperts zich gaan bewijzen.

Ik pleit er voor om de ruimtelijke kwaliteit van in ieder geval de grote provinciale en Rijksopgaven met een kwaliteitsteam te borgen. Deze projecten kennen meerdere dimensies; vaak gaat een civieltechnische ingreep samen met kansen op het gebied van natuur, milieu, wonen, werken, recreatie en toerisme. Het is dan nodig dat er samenhangend beeld ontstaat en alle onderdelen in het plan goed functioneren.

Daarnaast vind ik dat ook de bijzondere projecten aanspraak zouden kunnen maken op een kwaliteitsteam, zoals projecten omtrent specifieke thema's in de wateropgave (waaronder bodemdaling en klimaat).

Tenslotte zie ik kansen voor een kwaliteitsteam dat op afroep beschikbaar is voor de gebiedscommissies (west/ oost Utrecht). Doel van dit team is dat zij een hoogwaardige inpassing op locatieniveau stimuleert.

### **Ondersteun een kwaliteitsteam bij een effectieve kwaliteitsborging**

De toegevoegde waarde van kwaliteitsteams is tweeledig: zij formuleren de ambitie voor de inpassing en stuwen het project naar grotere hoogte door die ambitie over te brengen.

In complexe processen waar geld en planning een grote rol spelen, kan de focus op de kwaliteit van het resultaat makkelijk zoek raken. Daarom is het met name bij deze projecten belangrijk om een kwaliteitsborging te hebben, mede omdat een geslaagd proces niet per definitie tot een goed resultaat leidt.

Het belangrijkste is echter dat een kwaliteitsteam gefaciliteerd wordt door de opdrachtgever, een gezaghebbende bezetting heeft, onafhankelijk is, haar oordeel vastlegt, gedurende alle fasen (tot en met de realisatie) betrokken is en draagvlak heeft.

Een kwaliteitsteam bewijst zichzelf door stimulerend te zijn (niet heersend) en ideeën en bevindingen uit te leggen. Daarbij komt: kwaliteit kan geld kan opleveren!

### **Werk aan verdere professionalisering van kwaliteitsteams in de provincie**

Een verdere professionalisering van kwaliteitsteams in de provincie acht ik om een aantal redenen nodig. Ten eerste maakt de Omgevingswet het mogelijk om het ruimtelijk kwaliteitsbeleid op verschillende manieren in te vullen. De methodiek van een deskundigenoordeel zoals dat van een kwaliteitsteam, wordt daardoor nog belangrijker in het krachtenveld van opdracht, omgeving en ontwerp.

Ten tweede zie ik verschillende relevante ruimtelijke opgaven die extra ondersteuning nodig hebben, die er bij diverse diensten/ organisaties niet (meer) is. Een onafhankelijk kwaliteitsteam kan deze leemte vullen.

Daarbij is het werken met kwaliteitsteams voor grote onderscheidende projecten (en mogelijk later ook voor de gebiedscommissies) een methode die het waard is om te evalueren en aan te scherpen, om zo nog meer resultaat te boeken.

De beste kwaliteitsteams zijn naar mijn oordeel de teams die:

- Expertise en aanzien in hun vakgebied hebben;
- Bestaan uit een alerte club mensen;
- Invloed kunnen uitoefenen op het proces als dit nodig is;
- Kunnen schakelen en verbinden;
- Gedragen worden door de opdrachtgever, aangezien alleen dan zij de kans krijgen om hun meerwaarde te bewijzen.  
Uiteraard is een goede organisatie en ondersteuning rondom een kwaliteitsteam een vereiste;
- Zicht hebben op de inhoudelijke opgave, het krachtenveld, de verwachte prestaties van het team en de agenda (waar gaat zij over beslissen/ adviseren);

- De buitenwereld laten zien wat ze bereikt hebben en daarmee transparant zijn over hun advisering en inzet.

## 5. Slotconclusie

Werken aan infrastructuur en omgevingskwaliteit biedt de provincie Utrecht veel kansen. Daarbij gaat het er in essentie om hoe je mensen in de provincie samen brengt, daar prettige omgevingen voor creëert met goede overstapmogelijkheden, een hoge leefkwaliteit en een kortere reistijd.

Nu zijn we nog erg gefixeerd op het verbeteren van de doorstroming, het tegengaan van filevorming en bijvoorbeeld op het station als icoon. Maar in de basis gaat het om het versterken van de samenhang tussen infrastructuur en verstedelijking, met alle modaliteiten die ons voorhanden zijn.

Verschuif dus daar uw aandacht naar toe. Werk aan nieuwe mobiliteitsconcepten en aan het stimuleren en realiseren van veranderingen voor de inrichting van het stedelijk gebied die bijdragen aan een slimme mobiliteit, de opmars van de fiets, knooppuntontwikkeling en een differentiatie van knooppunten.

Blijf gericht werken aan kwaliteit rondom infrastructuuropgaven en –projecten, of het nu om de kleine of grote opgaven gaat en versterk dit waar dat kan. Internaliseer de ruimtelijke opgave bij alle infrastructurele projecten, maar kies bij de grote of bijzondere projecten voor kwaliteitsteams die veel meer kwaliteitsdeskundigheid kunnen inbrengen.

Ruimtelijke kwaliteit is niet iets extra's, zeker niet bij infrastructurele projecten. Het vormt een belangrijk vertrekpunt waarmee een kwaliteitsslag voor de hele omgeving gerealiseerd kan worden.

Kennis op het gebied van ruimtelijke kwaliteit is onlosmakelijk verbonden met al uw werkerreinen en ondersteunt bij het nemen van bestuurlijke en politieke keuzes.

## Colofon

### Tien bouwstenen voor advies

In de aanloop naar dit advies heb ik gedurende mijn werkperiode 2013-2015 een aantal activiteiten ontwikkeld binnen het thema 'infrastructuur'. De belangrijkste zijn:

1. Het Landschapscafé infrastructuur en kwaliteit, Utrecht, mei 2015  
Het landschapscafé is een platform dat ik in februari 2013 heb opgericht vanuit mijn functie als adviseur ruimtelijke kwaliteit. Hierin agendeer ik ruimtelijke onderwerpen voor geïnteresseerden en ruimtelijke partners van de provincie Utrecht. Zes sprekers boden een blik in de werkpraktijk omtrent het realiseren van omgevingskwaliteit bij infrastructuurprojecten.
2. Lid kwaliteitsteam Ring Utrecht, okt. 2013 - jun. 2015
3. Lid kwaliteitsteam A28/A1 Knooppunt Hoevelaken voor de aanbestedingsfase, okt. 2013-jun. 2015
4. Inpassingsessies (2x) voor de 'Aanleg 3<sup>e</sup> kolk Beatrixsluis en verbreding Lekkanaal', ten behoeve van de inpassing van de Nieuwe Hollandse Waterlinie, sept. 2013 en mei 2014
5. Werkbezoek en werksessie Bossenwaard-Pontwaard voor het project Ruimte voor de Lek, sept. 2013
6. Bijdragen aan het onderzoek Q-factor van ruimtelijke kwaliteitsteams in Nederland, nov. 2013-okt. 2014
7. De gesprekken met Els de Mare van Rijkswaterstaat over initiatieven en ontwikkelingen langs infrastructuur in de provincie Utrecht, apr. 2013-jun. 2014
8. Panellid op het AESOP debat over economie en de netwerksamenleving, georganiseerd door Rijkswaterstaat, 11 jul. 2014
9. De stageopdracht naar knooppuntenbeleid, stagiair Jake Zuidveen, jan. 2015
10. De overleggen ten behoeve van het RAP project 'Inpassing infrastructuur' met de projectleider Mariëtte Hoefsloot en vervangend projectleider Jacqueline Sellink, mrt. 2013-dec. 2014

## **Afbeeldingen**

- Literatuur: Stadsblad (Utrecht)  
*Westkant stationsgebied groen genoeg?*  
pag. 10, apr. 2015
- Beeldillustraties: Jake Zuidveen  
*Meerwaarde van knopen en hun omgeving*  
pag. 15, 16, 17, jan. 2015
- Fotomateriaal en schetsen: Ingeborg Thoral
- Manshot Grafimedia  
*Landschapscafé 'Infrastructuur en omgevingskwaliteit'*  
pag. 30, 37, 38, 39, mei 2015
- Philip Geleijnse  
*Landschapscafé 'Infrastructuur en omgevingskwaliteit'*  
pag. 29, 33, 35, mei 2015

## **Copyright**

Ingeborg Thoral  
adviseur ruimtelijke kwaliteit provincie Utrecht

Er mag uit deze publicatie worden geciteerd, mits de bron wordt vermeld.  
Utrecht, 1 juni 2014

## **Achterkant rapport**

Het ADVIES INFRASTRUCTUUR gaat over integraal werken aan infrastructuuropgaven en het maken van kwaliteit in het publieke domein rondom infrastructuur.

In de provincie Utrecht spelen diverse infrastructuuropgaven, op verschillende schaalniveaus en variërend van droge tot natte infrastructuur. Soms gaat het om het realiseren van een nieuw tracé, maar veel vaker gaat het om het aanpassen van een bestaand tracé in een gevoelige of kwetsbare omgeving, met cultuurhistorische waarden, natuur- en landschapswaarden of aanliggend stedelijke gebied. Ook spelen beheer- en onderhoudsopgaven.

Dit onafhankelijk advies biedt een doorkijk op de context van de veranderende mobiliteit. Het bevat praktijkervaringen gebaseerd op de projecten Ring Utrecht, A28/A1 Knooppunt Hoevelaken en 'Aanleg 3<sup>e</sup> kolk Beatrixsluis en verbreding Lekkanaal'; complexe en gebiedsoverstijgende projecten in de provincie Utrecht die momenteel actueel zijn. Daarnaast biedt het een perspectief op drie onderwerpen met een rijke potentie ten aanzien van de uitwerking van dit thema: knooppuntontwikkeling, aanbestedingen en kwaliteitsteams.

Bij het realiseren van een toekomstbestendige infrastructuur zijn veel actoren en expertises aan zet. De kunst is om een goede balans tussen proces en inhoud te vinden. Ontwerpkraft is hierbij een krachtig middel om tot efficiënte en kwalitatief hoogwaardige oplossingen te komen.