

Interactieve besluitvorming met Route 26

Ervaringen met de Pilot in Leiden Oost



ir. E.J. (Erik) Verroen, Twynstra Gudde Management Consultants

ir. H. J. (Henk) Stoelhorst Adviesdienst Verkeer en Vervoer

drs. B. (Bert) ter Avest, Twynstra Gudde Management Consultants

Amersfoort/Rotterdam, augustus 2004

Paper voor het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 2004,

25 en 26 november 2004, Zeist

Inhoudsopgave

Samenvatting

Summary

1	Inleiding	1
2	De Route 26 aanpak	2
2.1	Scope	2
2.2	Ondersteunenden procesinstrumenten	3
3	De pilotlocatie Leiden Oost	4
3.1	Opgaven voor het gebied	4
3.2	Procesopgave voor de pilot	6
4	Het gevolgde Route 26 proces	7
5	Resultaten Route 26 proces	10
5.1	Besluiten in onzekerheid	10
5.2	Het ontwikkelperspectief op langere termijn	11
5.3	De weg ontsluiting structuur op korte termijn	13
6	Evaluatie en Conclusies	15
	Literatuurlijst	17

Samenvatting

Interactieve besluitvorming a la Route 26, ervaringen met de Pilot in Leiden Oost

De interactieve procesaanpak Route 26 is een onderdeel van de uitwerking van het thema Flexibele Infrastructuur uit de tweede tranche van het innovatieproject Wegen naar de Toekomst van Rijkswaterstaat. Route 26 zoekt, met ondersteuning van een neutrale procesfacilitator, naar vernieuwende oplossingen voor lastige knelpunten op het hoofdwegennet, met uitstraling op het onderliggend wegennet en/of de omgeving. Gestreefd wordt naar doordachte en gemeenschappelijk gedragen oplossing voor de korte en de lange termijn, met een hoog maatschappelijk rendement.

De Route26-aanpak is onder meer toegepast bij de vervoersknoop A4/N11/Rijn Gouwe Lijn, ook wel aangeduid als de knoop Leiden-Zoeterwoude. Resultaat is een integrale verkenning van de ruimtelijke en verkeerskundige ontwikkeling rond dit knooppunt voor de korte én lange termijn.

De Route 26 pilot in Leiden Oost is eind 2002 gestart en begin 2004 afgerond met een bestuurlijk gedragen plan van aanpak voor de ontwikkeling van de knoop. Veel Route 26 instrumenten werden ingezet, beproefd en geëvalueerd. De procesaanpak bleek succesvol. Deze paper gaat nader in op de pilot en de leerervaringen die zijn opgedaan.

Summary

Interactive decision-making with the Route 26 approach, some experiences with a pilot in the region of Leiden Oost

Route 26 is an innovative process designed to facilitate “break through” interactive decision-making in the field of transport planning. Route 26 was developed during the “Roads to the Future” innovation program, initiated by the Dutch Department of Transport. By a more participative process, involving the stakeholders and respecting their interests, searching for mutually beneficial solution. Route 26 also developed a toolbox of methods to facilitate the interactive process.

The location chosen for a pilot of the Route 26 approach is the multi-modal transport node of Leiden Oost, along the main A4 motorway, on the outskirts of the city of Leiden. Several local authorities have worked together with regional government and the Department of Transport to find sustainable and feasible solutions.

De Route 26 application in Leiden Oost started by the end of 2002. The process has resulted in political decision for both the short and long term development of the area. Several Route 26 tools have been applied and proved to be a great help in focusing ambitions and yielding solutions. The paper presents the Route 26 approach, its tools, and the experiences in the pilot application.

1. Inleiding

Route 26 is een interactieve procesaanpak, ontwikkeld in Nederland door Rijkswaterstaat, en gericht op het realiseren van vernieuwende oplossingen voor lastige knelpunten op het hoofdwegennet, met uitstraling op het onderliggend wegennet en/of de omgeving.

De Route 26 aanpak is op verzoek van de betrokken overheidsorganisaties in de Leidse regio toegepast bij de vervoersknoop A4/N11/Rijn Gouwe Lijn (ook wel aangeduid als de knoop Leiden-Zoeterwoude). Vanaf eind 2002 is gewerkt aan een integrale verkenning en een samenhangende besluitvorming voor de ruimtelijke en verkeerskundige ontwikkeling van dit knooppunt en zijn omgeving. Hieraan hebben verschillende partijen deelgenomen, te weten:

- Gemeente Leiden
- Gemeente Zoeterwoude
- Provincie Zuid Holland
- Projectbureau Light Rail Rijn Gouwe Lijn
- Leidse Regio (SVVLR)
- Regionale Directie Rijkswaterstaat Zuid Holland
- het Wonen – Water – Wegen – Werken (W4) project
- Rijkswaterstaat AVV
- Community of Practice “Regionale Knooppunten” van Habiforum, het expertisenetwerk voor meervoudig ruimtegebruik.

Naast de vele betrokken partijen was de aanpak ook integraal omdat de verkenning zowel de ruimtelijke als de verkeerskundige invalshoek omvat, en omdat zowel ontwikkelingen die op korte termijn op het gebied afkomen, als de ambities voor ontwikkelingen op lange termijn samen in beschouwing zijn genomen.

De verkenning is ondersteund door de aanpak en de instrumenten van de procesaanpak Route 26, met als facilitator Twynstra Gudde en AVV. Er is gebruik gemaakt van verschillende workshops en ontwerpateliers, en enkele bestuurlijke werkbijeenkomsten met de verantwoordelijke wethouders van de betrokken gemeenten, de verantwoordelijke

gedeputeerden van de provincie, en de betrokken directeuren van Rijkswaterstaat en de projectorganisatie Rijn Gouwe Lijn.

In deze paper wordt nader ingegaan op de Route 26 aanpak, de ervaringen die met de aanpak zijn opgedaan bij de integrale knooppuntontwikkeling in Leiden Oost, en de bereikte resultaten met de aanpak. In de conclusies worden een aantal ervaringen geëvalueerd.

2. De Route 26 aanpak

2.1 Scope

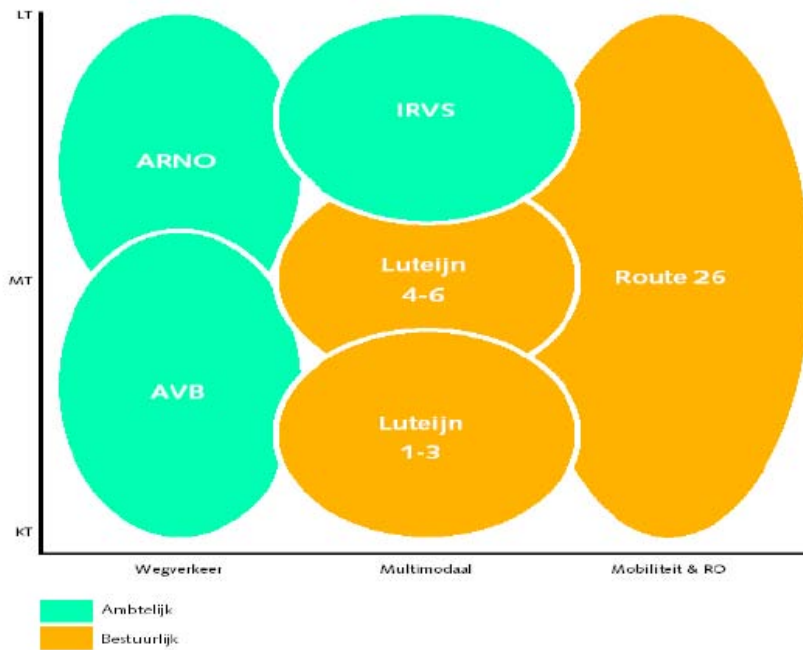
De Route 26 aanpak is tot stand gekomen als reactie op de constatering dat er in Nederland een flink aantal ‘standaardknelpunten’ in het hoofdwegennet is, waarvoor geen oplossing lijkt te zijn. Meestal betreft het oeververbindingen, stadssnelwegen en situatie rondom ‘groot onderhoud’, soms ook een combinatie hiervan. Bij deze knelpunten zijn vaak veel partijen betrokken, de standaardoplossingen zijn duur of bieden onvoldoende mogelijkheden voor een goed resultaat, en de procesgang kent grote onzekerheden en veel vertragingen.

Het vernieuwende van Route 26 is de integrale aanpak, waarbij met alle partijen open en actief tot gemeenschappelijke oplossingen wordt gekomen, die recht doen aan de verschillende belangen van de partijen. Geen van de deelnemende partijen wordt daarbij in een positie gebracht dat deze gedacht wordt het knelpunt alleen op te lossen en hiervoor de (financiële) eindverantwoordelijkheid te dragen.

De essenties van de Route 26 aanpak zijn:

- de samenwerking tussen de betrokkenen en de ontwikkeling van een gedragen oplossing
- een onafhankelijke facilitator als proces regisseur
- de toepassing van geschikte instrumenten ter ondersteuning van het proces
- vernieuwende, doordachte en concrete oplossingen
- oog voor samenhang lange - korte termijn, met aandacht voor kwaliteit en toekomstvastheid van de gekozen oplossing.

Route 26 is ontwikkeld als een onderdeel van het innovatieprogramma *Wegen naar de Toekomst (WnT)* van Rijkswaterstaat. Na de ontwikkelingsfase volgde de toepassing in de praktijk. Route 26 vormt één van de methoden van Rijkswaterstaat, die geschikt zijn voor de gebiedsgerichte aanpak van verkeers- en vervoervraagstukken (zie figuur 1).



Figuur 1: Methoden voor gebiedsgericht samenwerken

2.2 Ondersteunenden procesinstrumenten

In het kader van Route 26 is een instrumentenkist ontwikkeld, met 26 innovatieve en beproefde instrumenten om de procesaanpak te ondersteunen. Enkele voorbeelden daarvan zijn:

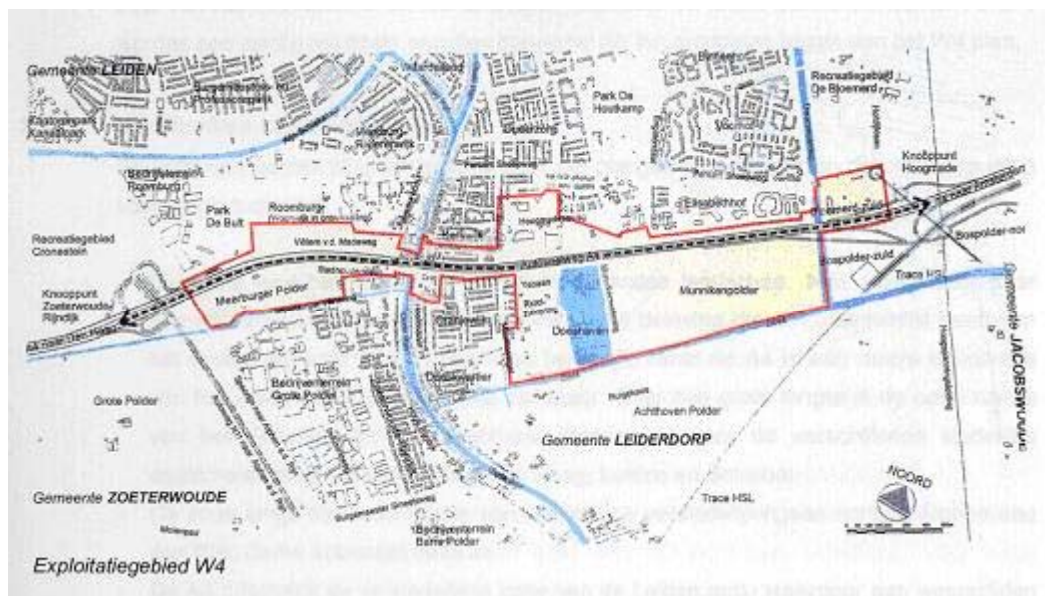
- Netwerkanalyse rondom het knelpunt (multimodaal, hoofdwegen en secundaire wegen)
- Gericht inzetten van technologische vernieuwing (goedkope brug, geluidsarm asfalt, ecoduct, ..)
- Alternatieve financieringsconstructies
- ICT en GIS analyse
- Menselijke netwerken rondom het probleem
- Denktanks en inschakelen creativiteit bedrijfsleven

- Rollenspel in een gebiedsgerichte en interactieve setting
- Architectuur voor verkeersbeheersing
- Instrumenten uit andere disciplines

3. De pilotlocatie Leiden Oost

3.1 Opgaven voor het gebied

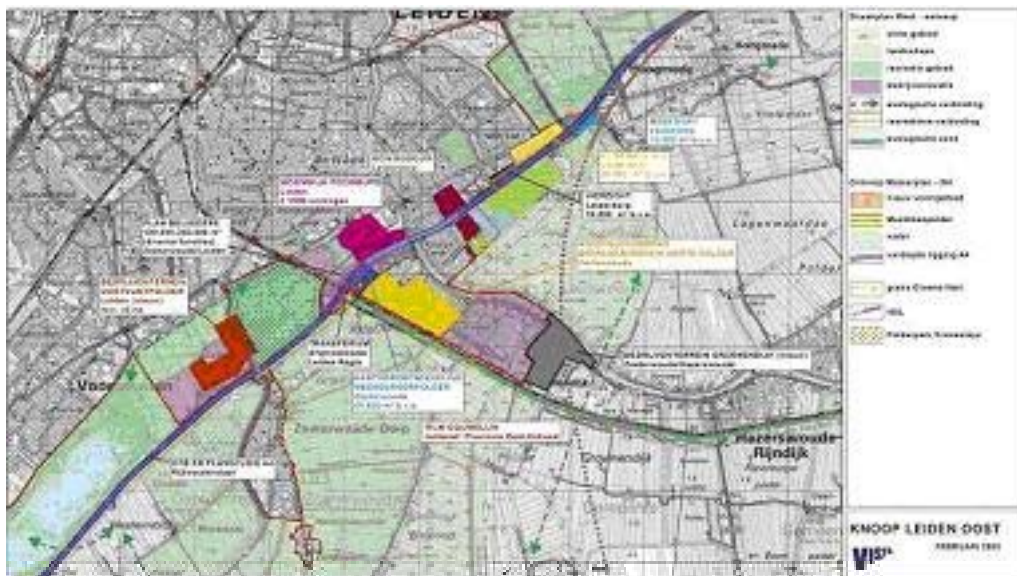
Het knooppunt van de snelwegen A4 en N11, en de Light Rail verbinding Rijn Gouwe Lijn, is gekozen als locatie om het gedachtegoed van Route 26 voor het eerst in de praktijk te brengen. In het zogenaamde W4 project (wonen, werken, wegen, water) hebben onder andere de gemeenten Leiden, Zoeterwoude en Leiderdorp, de Provincie Zuid Holland en Rijkswaterstaat gezamenlijk een oplossing gezocht voor de financiering van de extra kosten voor een verdiepte ligging van de te verbreden A4 (figuur 2). De extra kosten worden daarbij gedekt uit de grondexploitatie van de omliggende gebieden. Deze unieke uitruil van belangen heeft deze oplossing mogelijk gemaakt en tot een beter resultaat voor alle betrokkenen geleid. Aansluiten op W4 willen de betrokken partijen nu ook de ontwikkeling van het knooppunt A4-N11-RGL, ten zuiden van de W4 gebieden, als geïntegreerd woon-, werk, recreatie- en verkeersknooppunt, gaan aanpakken.



Figuur 2: Exploitatiegebied van het W4 project

In de omgeving van de knoop worden een groot aantal plannen ontwikkeld. Figuur 3 geeft een overzicht. De gezamenlijke uitdaging voor de deelnemers is te komen tot een samenhangende ontwikkeling van de knoop, die recht doet aan de gebiedsbehoeften op kortere termijn, de ambities op de langere termijn, en de bestuurlijke uitgangspunten die de partijen daarbij willen hanteren. Belangrijke ontwikkelingsissues zijn daarbij:

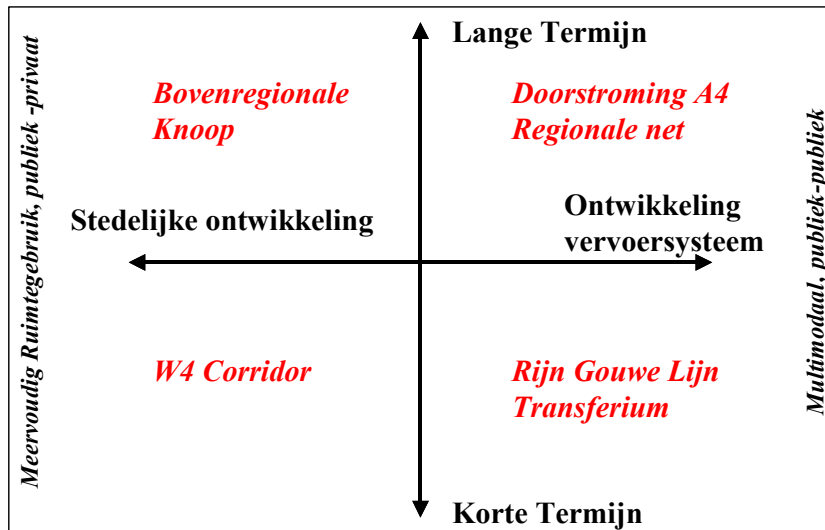
- unieke ligging aan groene hart benutten
- aanleg halte voor regionaal OV (RGL) en creëren hoogwaardige overstapmogelijkheden (overstapfunctie auto-OV, Transferium)
- verstedelijking op termijn (na 2010) op de knoop met hoogwaardige regionale en bovenregionale functies
- samenhangende planontwikkeling, in goede relatie met ontwikkeling omgeving (w.o. fase 1 en 2 Belvédère) en alle betrokken publieke partijen.



Figuur 3: Overzicht planontwikkelingen rond de knoop

Bij de ontwikkeling van de knoop en zijn omgeving dient een evenwicht te worden gezocht tussen de korte en lange termijn vraagstukken op het terrein van ruimtelijke ordening en verkeer en vervoer (zie figuur 4). Kenmerkend voor het de besluitvormingsprocessen rond de knoop is dat de knoop een niemandsland lijkt, ingeklemd tussen stad en land, tussen auto en Openbaar Vervoer, en tussen het lokale en bovenregionale niveau. Er zijn op het eerste gezicht geen duidelijke urgenties, wel een zorg over het gebrek aan samenhang in de

gebiedsontwikkeling. De betrokken partijen zoeken naar een gezamenlijk beeld en naar samenhang met andere activiteiten.



Figuur 4: Spanningsveld knooppuntontwikkeling

3.2 Procesopgave voor de pilot

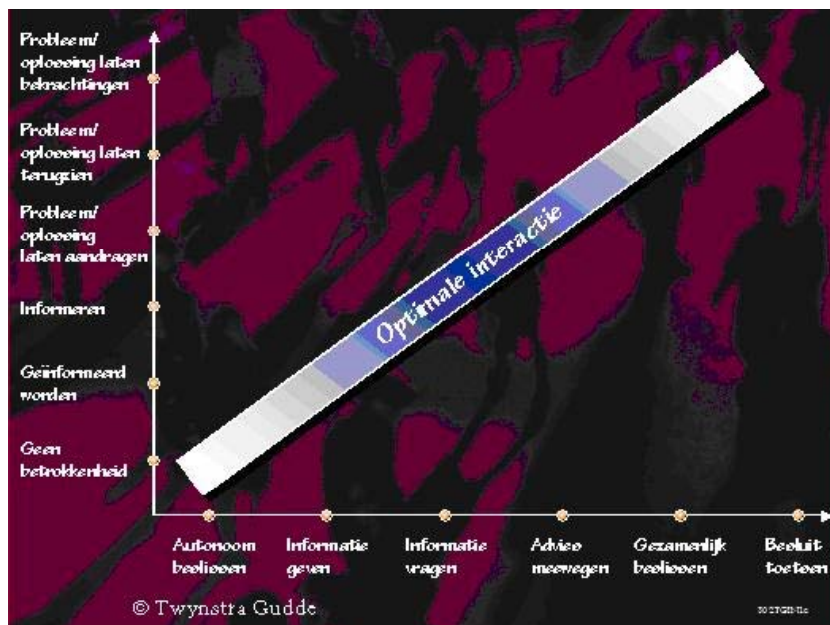
Om de ontwikkelpotenties van het knooppuntgebied optimaal te benutten zijn door de partijen de volgende procesopgaven geformuleerd:

- het gezamenlijk ontwikkelen van een kwalitatief hoogwaardige stedelijke- en multimodale vervoersknoop, die op meerdere schaalniveau's goede bereikbaarheid biedt voor de op en bij de knoop gevestigde ruimtelijke activiteiten (rood en groen) door:
- ontsluiting van de locatie op de korte termijn en ontwikkeling van de multimodale vervoersknoop op de middellange termijn (haalbare agenda)
- toetsing van de planontwikkeling aan de (bovenregionale) ontwikkelpotenties van de vervoersknoop voor de lange termijn (toekomstvastheid).
- met alle publieke partijen komen tot een samenhangende planontwikkeling waarin korte termijn projecten en lange termijn strategieën goed op elkaar worden afgestemd
- het op het juiste moment betrekken van private partijen met inachtneming van eigen verantwoordelijkheden en taken.

4. Het gevolgde Route 26 proces

Bij interactieve planprocessen zijn er verschillende niveau's van interactie te onderscheiden (figuur 5). Bij de Route 26 aanpak in Leiden Oost is gekozen voor een hoog niveau van interactie, gericht op het door alle betrokken publieke partijen gezamenlijk nemen van besluiten. Hiertoe is een proces ontworpen in drie stappen:

- een *aanlooffase* waarin de posities van de partijen en hun vraagstelling worden uitgewerkt
- een *oriëntatiefase* waarin informatie wordt verzameld, en standpunten en visies worden uitgewerkt en afgestemd.
- een *planvormingfase* waarin gezocht wordt naar gedragen besluiten voor de knooppuntontwikkeling.



Figuur 5: Niveau's van interactie bij samenwerking

Per stap zijn een aantal proces instrumenten van Route 26 ingezet om de posities en belangen van de partijen duidelijk te maken, om gemeenschappelijke visies en ambities te ontwikkelen, en om besluiten te helpen nemen. Tabel 1 geeft een overzicht van de belangrijkste instrumenten die hierbij in de verschillende stappen zijn gebruikt.

Tabel 1: Overzicht van enkele Route 26 instrumenten die in het proces zijn ingezet.

Stap	Onderwerp	Inzet Route 26 instrument
Aanloophase	Procesontwerp	Issue development en netwerkactivering
Oriëntatiefase	Ruimtelijk ontwerp	Interactieve ontwerpessies
	Verkeerskundig ontwerp	GIS Interactieve ontwerpessies Netwerkanalyse SMART Boards
	Visie ontwikkeling	Interactieve visieontwikkeling
Planvorming fase	Verkeerskundige uitwerking	Paramics
	Besluitvorming	SWOT/Group-MCA: <i>witte rook sessie</i>

Bij Issue development en netwerkactivering lag het accent op het profileren van de rollen, belangen en ambities van de betrokken partijen. Via associatieve technieken is duidelijk geworden dat partijen nog geen duidelijk beeld hadden van hun lange termijn perspectief, maar dat alle partijen er veel belang aan hechten om gezamenlijk de knoop te ontwikkelen, om zo de kwaliteit en samenhang te kunnen bewaken.

Met de interactieve ontwerpessies is het lange termijn perspectief zowel ruimtelijk als verkeerskundig nader ingevuld en bestuurlijk getoetst. Er is gebruik gemaakt van technieken als interactieve GIS, Netwerkanalyse en SMART Boards (figuur 6). De sessies hebben de potenties van het gebied goed zichtbaar gemaakt. Naast de creatieve verdieping was vooral de interactie tussen de partijen erg waardevol om tot een gedragen beeld te komen. De groepsinteractie leidde tot meer begrip voor de posities van de partijen en de gemeenschappelijke belangen in het gebied.



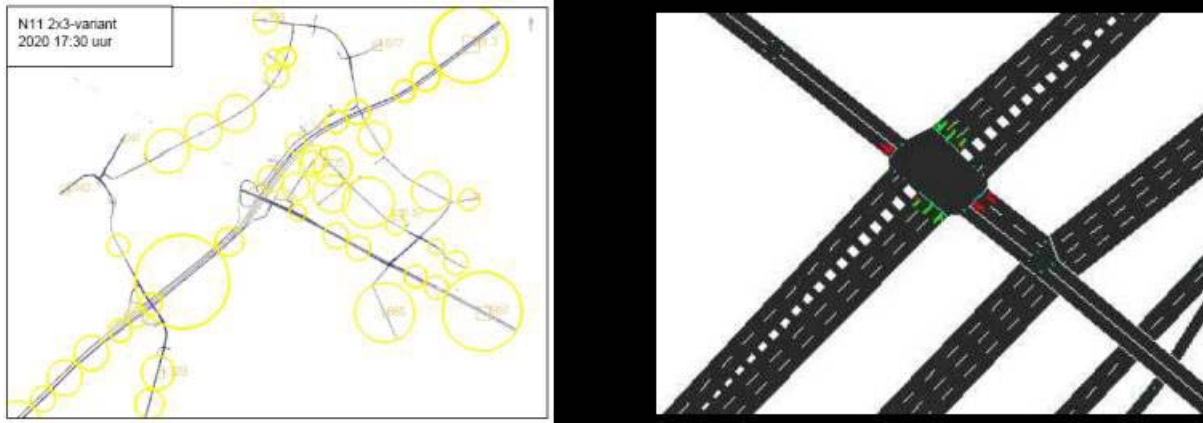
Figuur 6: Interactief en computer ondersteund ontwerpen

In de sessie met interactieve visieontwikkeling zijn de ontwikkelde lange termijn ambities verder uitgewerkt in een gemeenschappelijke visie van de partijen op het gebied. Daarbij is ondermeer gewerkt met fotobeelden om de gewenste identiteit van het gebied te benoemen (figuur 7).



Figuur 7: Op zoek naar ruimtelijke identiteit met fotobeelden

Van groot belang was ook de groep simulatie sessie die met het model Paramics is uitgevoerd. Hierbij zijn een aantal ontwikkelde verkeerskundige varianten getoetst aan een aantal ruimtelijke scenario's voor de korte (2010) en langere termijn (2020). Ter plekke konden de deelnemers de varianten optimaliseren, zoals het ontwerp van de weg lay out en de verkeersregelingen. Tevens werden ter plaatse de effecten op de verkeersafwikkeling gesimuleerd en beoordeeld door de deelnemers. De effecten werden, deels ook grafisch, uitgedrukt in verliestijden, intensiteiten en wachtrijen (zie de voorbeelden in figuur 8).



Figuur 8: Voorbeelden uit Paramics toepassingen

5. Resultaten Route 26 proces

5.1 Besluiten in onzekerheid

De ruimtelijke dynamiek rond de knoop Leiden Zoeterwoude benadrukt de strategische positie die dit gebied in de Oostflank van de Leidse regio inneemt, met haar ligging aan de rand van het verstedelijkte gebied, tussen dorp en stad, met unieke ligging aan het ‘Groene Hart’ en de Oude Rijn en aan de A4, dicht bij zowel Schiphol, de Amsterdamse regio als de Haagse regio.

Wat betreft het lange termijn perspectief voor het gebied is er echter een aantal kritische factoren dat de ontwikkelingsmogelijkheden onzeker maakt. De mogelijkheden om de knoop ruimtelijk succesvol te ontwikkelen zijn afhankelijk van:

- de komst van hoogwaardig openbaar vervoer, ofwel de komst van de RijnGouweLijn (en halte ter plaatse van de knoop);
- een verkeersstructuur in de oostflank die de groeiende verkeersdruk aankan;
- een beter marktperspectief dan de huidige slechte (kantorenmarkt) voor de knooppuntlocatie, en
- bestuurlijke urgentie en -inbedding van de knooppuntontwikkeling.

Gezien deze onzekerheden kunnen er thans nog moeilijk verstrekkende besluiten worden genomen over de ontwikkeling van het gebied. Wel is het van belang de potenties van de

Oostflank te onderkennen en te waarborgen. Het waarborgen van de potenties kan onder meer door het gezamenlijk formuleren van een gemeenschappelijke visie betreffende de identiteit, de belangrijkste ruimtelijke elementen en het ruimtelijk beeld van het gebied rond de knoop en haar deelgebieden. Korte termijn beslissingen dienen maximale flexibiliteit te bieden om deze visie op termijn te gaan realiseren, en deze zeker niet frustreren (no regret benadering). Daarom is door de betrokken bestuurders in het kader van het Route 26 proces een dubbelbesluit genomen, gericht op:

1. Het lange termijn perspectief als kader voor ruimtelijke ontwikkeling van de knoop en oostflank
2. De gewenste ontsluiting van de W4-gebieden naar de knoop, en de organisatie van de verdere besluitvorming hierover

5.2 Het ontwikkelperspectief op langere termijn

De betrokken partijen hebben gezamenlijk een lange termijn visie vastgesteld en bestuurlijk geaccordeerd. De visie op het perspectief van het gebied is opgebouwd uit drie elementen: de na te streven identiteit, de belangrijkste ruimtelijke elementen en het ruimtelijk beeld van het knooppuntgebied.

Voor de na te streven identiteit zijn de volgende elementen benoemd:

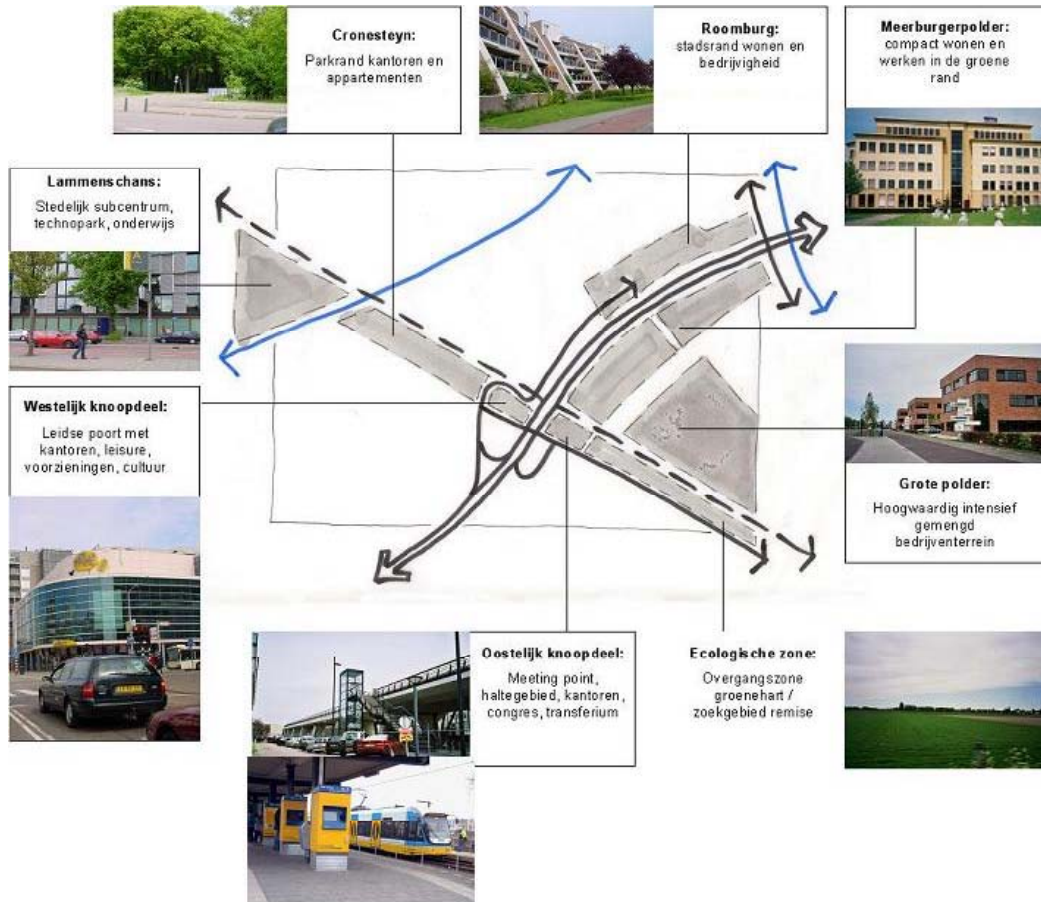
- Ruimtelijke functies die bij de identiteit en schaal van de Leidse Regio passen en benutting van de groenpotenties geven de knoop een herkenbare identiteit. Oude Rijn, Cronestein en het Groene Hart vormen belangrijke identiteitsdragers van de knoop.
- De knoop draagt bij aan een herkenbare Oostflank en vormt een poort naar Leiden, Zoeterwoude en het Groene Hart per openbaar vervoer, langzaam vervoer en voor Leiden eventueel per auto.
- De hoofdboort accommodeert een uitgebreid multifunctioneel programma
- De knoop wordt vormgegeven als een landmark tussen rood en groen
- De Stad Leiden krijgt een duidelijk gezicht naar de A4 en het oosten.

- De knoop wordt een ontmoetingsplaats tussen Oost en West, en tussen Noord en Zuid: om bij elkaar te komen, te logeren, uit te gaan, en om het groene hart te bezoeken
- De knoop wordt een uniek multimodaal knooppunt, waar netwerken van Openbaar Vervoer (Light Rail en Bus) en wegen op verschillende schaalniveau's (lokaal, regionaal (N11) en nationaal (A4) samenkomen: de snel – weg - knoop.

Als de belangrijkste ruimtelijke elementen die het ruimtelijk beeld dragen zien de betrokken partijen hierbij:

1. Kantoren in verschillende milieu's
2. Woningen met "uitzicht" (appartementen, verschillende doelgroepen en in specifieke woningtypen
3. Recreatieve routes naar het Groene hart
4. Cultuur en Leisure activiteiten
5. Informatie/bezoekerscentrum Leiden en Groene Hart
6. Hotel/vergader/congres faciliteiten
7. Groen/Blauwe elementen
8. Light Rail halte met voorzieningen
9. Transferium
10. Eventuele opstelvoorzieningen Rijn Gouwe Lijn
11. Aanvullende wegvoorzieningen

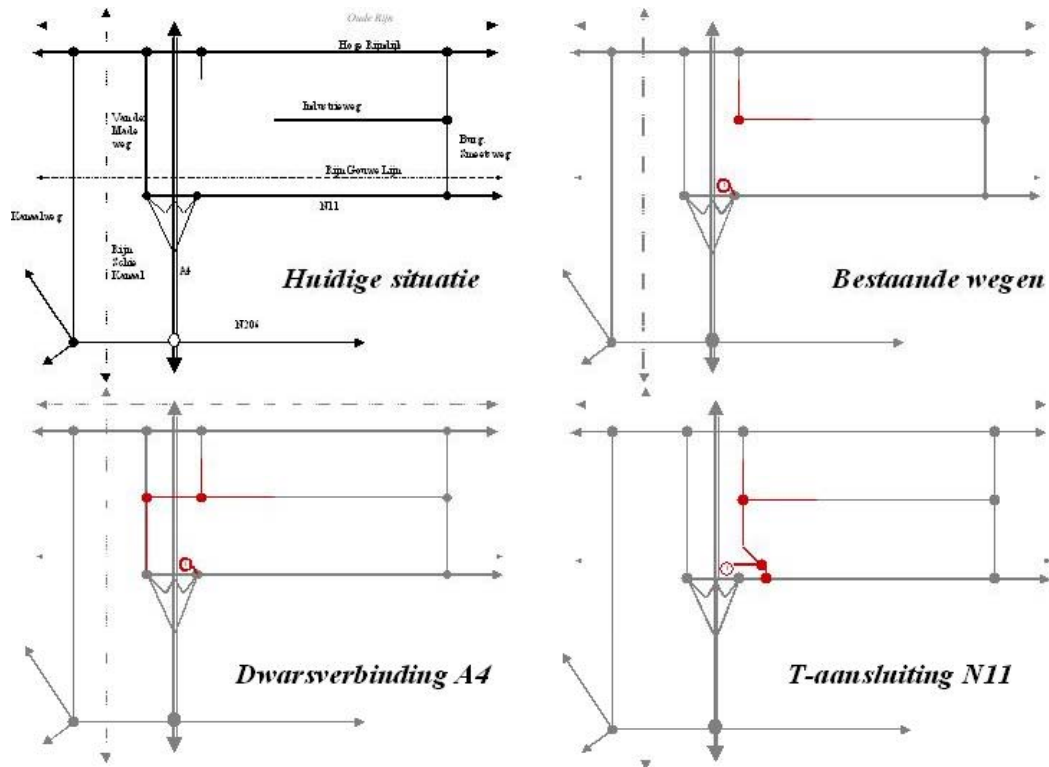
Het ruimtelijk beeld bij de betrokken partijen voor de verschillende deelgebieden is weergegeven in figuur 9.



Figuur 9: Ruimtelijke beelden voor de verschillende deelgebieden

5.3 De weg ontsluiting structuur op korte termijn

Binnen het kader van de lange termijn visie zijn tevens een aantal gezamenlijke korte termijn besluiten genomen rond de ontwikkeling van het ontsluitende wegennet in het gebied. Hierbij hebben de resultaten van de simulaties met Paramics een grote rol gespeeld. Er is relatief snel en op interactieve wijze (group learning) consensus ontstaan over de verkeerskundige kwaliteiten van de verschillende ontsluitingsvarianten. Samen met een aantal aanvullende criteria bleek hierdoor een eenduidig en door alle partijen gedragen keuze mogelijk. Figuur 10 geeft schematisch de onderzochte varianten weer. Tabel 2 geeft de scoretabel die in de laatste beslissingssessie is opgesteld en goedgekeurd.



Figuur 10: Ontsluitingsprincipes varianten

Tabel 2: Groepsbeoordeling verkeerskundige varianten

<i>Criterion</i>	<i>Bestaande wegen</i>	<i>Dwarsverbinding A4</i>	<i>T-aansluiting N11</i>
Afwikkeling verkeer	-	0	-
Ruimtelijk/economisch	-/0	+	-/0
Leefbaarheid woongebieden	0	-/0	0
Kosten wegwitbreidingen	+	0	-

Er is voor gekozen om de gebieden rond de knoop op middellange termijn (over 5 tot 10 jaar) te gaan ontsluiten volgens de variant 'Dwarsverbinding A4', onder de voorwaarde dat de financiering rond komt, de ruimtelijke inpassing van de aansluiting in het stedenbouwkundig plan van Roomburg mogelijk is, de bereikbaarheid van Roomburg via de Willem van der Madeweg niet in gevaar komt, en de geluidshinder en luchtkwaliteit in Roomburg acceptabel blijven. Een gezamenlijke werkgroep zal dit in een uitvoeringsplan verder gaan uitwerken.

Er is wel geconstateerd dat bij een verdere doorgroei van het gebied, zoals voorzien in het lange termijn perspectief, verdere uitbreiding van het wegennet geboden is. Gezien de complexiteit van de regionale wegenstructuur is tevens geadviseerd dat de samenwerkende partijen deze opgave nu al gaan uitwerken.

6. Evaluatie en Conclusies

Het Route 26 proces heeft in de ogen van de betrokken partners geleid tot een gedragen besluit over de ontwikkeling van de knoop en zijn omgeving op de korte en lange termijn. Naast een bestuurlijk unaniem gedragen besluit heeft het proces tevens geleid tot een aantal duidelijke vervolglijnen.

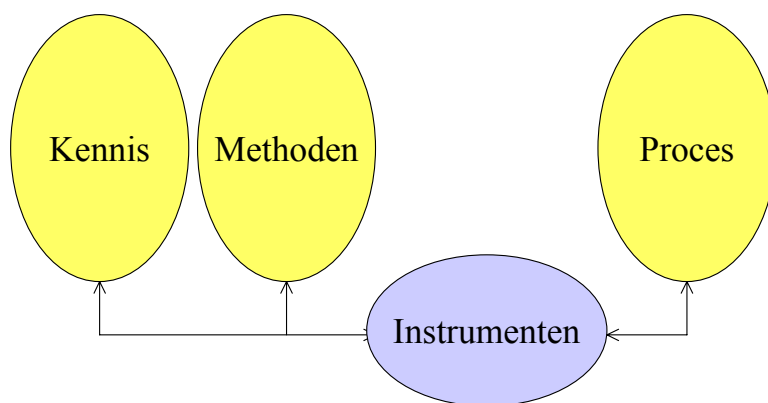
De meerwaarde van Route 26 lag in de onafhankelijke procesbegeleiding, de ingebrachte instrumenten en de inbreng van deskundigheid. Hierdoor kon een brug worden geslagen tussen de dimensies Korte Termijn – Lange Termijn en Verkeer en Vervoer – Ruimtelijke Ordening. Het was van groot belang deze viereenheid binnen het proces in evenwicht te brengen.

De waardering kwam ook terug in de evaluatie met de betrokken bestuurders, die in de gekozen interactieve en gelijkwaardige samenwerkingsvorm een voorbeeld zagen voor het omgaan met complexe strategische vraagstukken op het snijvlak van ruimtelijke ordening en verkeer en vervoer, en tussen de korte en lange termijn. Een van de betrokken bestuurders gaf daarbij aan dat *“het hanteren van de Route 26 aanpak ertoe heeft geleid, dat op een effectieve, maar ook speelse manier een aanvaardbare oplossing is gevonden voor de verkeersontsluiting van de knoop zonder dat dit leidde tot een bestuurlijke patstelling. En als meest verrassende uitkomst: een optie, die indertijd door mij als niet haalbaar werd beschouwd, kwam als meest veelbelovende variant uit de bus”*.

Het proces heeft duidelijk geleerd dat de verschillende dynamiek van de betrokken partijen bij knooppuntontwikkeling een open proces vergt. Het opbouwen van gezamenlijkheid is belangrijk en kost tijd. Aandachtspunten hierbij zijn het ontwikkelen van vertrouwen tussen partners. Ook de tijdige inbreng van marktkennis en private partijen bij knooppuntontwikkeling is een belangrijk aandachtspunt, onder meer bij de ontwikkeling van arrangementen voor financiering en uitvoering. Marktpartijen kunnen een belangrijke bijdrage leveren aan nieuwe financiële constructies zoals publiek-private project programma's. enveloppen.

De toegepaste Route 26 instrumenten hebben het proces op cruciale punten ondersteund, zo bleek ook uit de evaluaties met de deelnemers. De ontwerpateliers hebben geleid tot een gemeenschappelijke en meer ambitieuze mind set over de ontwikkelingsmogelijkheden van het gebied. De simulatie tool Paramics heeft het inzicht in de verkeerskundige mogelijkheden en beperkingen bij de betrokken sterk vergroot. Naast de gedragen besluitvorming die hierdoor mogelijk was dit ook belangrijk om verkeerskundige aspecten eerder en meer evenwichtig in de ruimtelijke besluitvorming in te brengen, waardoor een meer evenwichtige en integrale benadering is ontstaan. De instrumenten werkten stimulerend en verhelderen abstracte ideeën en knelpunten. Visualiseren is duidelijk een van de succesfactoren voor de instrumenten gebleken.

De interactieve Route 26 aanpak kan een belangrijke bijdrage leveren aan een nieuwe aanpak voor de ontwikkeling van transportknopen en hun omgeving. Een aanpak die de samenwerking tussen de vele belanghebbende partijen stimuleert, die bij draagt aan een meer integrale afweging en planontwikkeling, en die bijdraagt aan het vinden van creatieve en gedragen oplossingen. De Route 26 instrumenten kunnen daarbij helpen om de beschikbare kennis en methoden van Rijkswaterstaat op een actieve wijze in te brengen in het proces van besluitvorming (figuur 11).



Figuur 11: Route 26 instrumenten slaan brug tussen kennis en besluitvorming

Meer informatie over Route 26 is te vinden op de website: www.route26.nl

Literatuurlijst

Transland (2000); Final Report. Directorate-General Energy and Transport (DGTREN); European Commission, Brussels.

Grontmij (2004); Route 26: Interactieve Paramics workshop en verkeerskundige analyse varianten; Eindrapport; Zeist.

Verroen, E.J., B. ter Avest en M. Perenboom (2004), Route26, Beslisdocument Knoop A4/N11/RGL Leiden-Zoeterwoude; Twynstra Gudde; Amersfoort.

Rakic, B en Molenkamp L (2004); Vijf wegen naar een integrale aanpak verkeersvraagstukken. In: Verkeerskunde 5/2004

Projectteam Route 26 (2004); Instrumentenkist Route 26, versie 2; april 2004; AVV; Rotterdam