

## ***Post-Vinex-infraplanning***

*De Zuidplaspolder; de eerste van een nieuwe generatie ruimtelijke plannen*

Christiaan Kwantes ([ckwantes@goudappel.nl](mailto:ckwantes@goudappel.nl))

Bas Govers ([bgovers@goudappel.nl](mailto:bgovers@goudappel.nl))

Goudappel Coffeng

## ***Inhoudsopgave***

1. Inleiding: ontwikkelingsplanologie krijgt vlees op de botten	4
2. Inhoudelijke vernieuwing: ruimtelijke schaalvergroting met verkeersplanologische opgaven	5
3. Procesvernieuwing: overstap van hiërarchisch model naar netwerkmodel	8
4. Praktische doorwerking in verkeersprojecten in de Zuidplas	13
5. Slot: stap de beleidsarena in	16
Literatuur	17

## **Samenvatting**

*Post-Vinex-infraplanning*

*De Zuidplaspolder; de eerste van een nieuwe generatie ruimtelijke plannen*

Na de VINEX-planperiode belanden we in post-vinex-planning met een nieuwe inhoud en een nieuwe vorm van plannen. Het regionale planproces om te komen tot een nieuw grootschalig woon- en werkgebied tussen Rotterdam, Zoetermeer en Gouda (Zuidplaspolder) is hiervan de eerste exponent. Het geeft een goed voorbeeld van een nieuwe manier van omgaan met inhoudelijke schaalvergroting en nieuwe vormen van bestuurlijke samenwerkingsprocessen. In het bijzonder wordt een nieuwe rol voor de infraplanning mogelijk.

## **Summary**

*Post-Vinex-infraplanning*

*The Zuidplaspolder; first of a new kind of spatial plans*

After the VINEX-planperiod we arrive in a new age of post-vinex-planning: a new way of planning, both in content as process. The regional planningproces of the new large scaled housing and working area between Rotterdam, Zoetermeer and Gouda (Zuidplaspolder) is the first of its kind. It gives a good example of a new way of dealing with content and processes of governmental cooperation. In particular there is a new role for infrastructure planning.

## **1. Inleiding: ontwikkelingsplanologie krijgt vlees op de botten**

Enkele citaten, ogenschijnlijk zonder onderlinge relatie:

- Kevin Kelly, 1994: ‘het atoom is het symbool van de wetenschap van de twintigste eeuw [...] Het symbool van de wetenschap voor de volgende eeuw is het dynamische net.’
- Luuk Boelens, 2000: ‘netwerken hebben een eigen prominente plaats in het leven ingenomen en [...] bepalen op een eigen wijze de economie, het sociale, culturele, bestuurlijke en ruimtelijke.’
- Maarten Hajer, 2004: ‘het VINEX-spook heeft gezorgd voor een breed gedragen idee van ‘het moet anders dan voorheen’.’
- Joost Schrijnen, 2005: ‘het Hollandse huis van Thorbecke heeft nog steeds drie verdiepingen, maar inmiddels een oneindig aantal kamers met vele entresols en trappenhuisen en een oneindig aantal verbindingsgangen die elkaar niet altijd kruisen. De verbouwing is permanent, terwijl de verhuur doorgaat.’

Terwijl nu de laatste hand wordt gelegd aan de meest recente grote VINEX-wijken, wordt druk gewerkt aan een nieuwe generatie uitbreidingsplannen als invulling van het concept ontwikkelingsplanologie. Het planproces Driehoek Rotterdam-Zoetermeer-Gouda Zuidplas is hiervan de meest aansprekende vaandeldrager. Het planproces draagt interessante vernieuwingen in zich mee, zowel vakinhoudelijk als procesmatig. Ook is een nieuwe rol weggelegd voor de verkeersplanologische discipline, of nog nauwkeuriger: het netwerkdenken in brede zin.

Dit essay zet de belangrijkste vernieuwingen in een breder kader en belicht in het bijzonder de nieuwe rol van de verkeersplanologie hierin.

### *De Zuidplas in ontwikkeling*

*Het gebied tussen Rotterdam, Zoetermeer en Gouda zal in de periode 2010-2030 ruimte gaan bieden aan 15.000-30.000 nieuwe woningen, 300 HA nieuwe bedrijventerreinen en 200 HA nieuwe glastuinbouw. Hiervoor is een projectbureau opgestart als samenwerkingsorgaan van de betrokken gemeenten, provincie Zuid-Holland en Rijk. Deze overheden ontwikkelen gezamenlijk een Intergemeentelijk StructuurPlan (ISP) dat de transformatie van het gebied in goede banen moet leiden.*

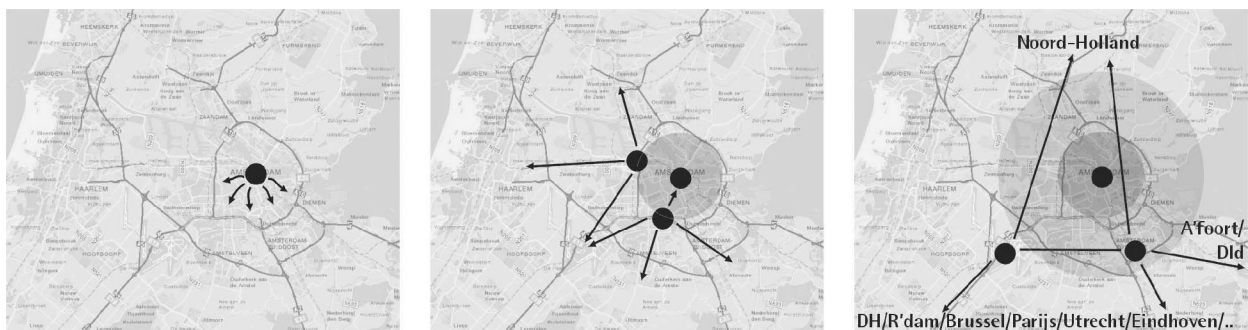
## 2. Inhoudelijke vernieuwing: ruimtelijke schaalvergroting met verkeersplanologische opgaven

### Ruimtelijke schaalvergroting: stad-uit-gericht

Voor na de Tweede Wereldoorlog kende Nederland een ruimtelijk schaalvergrotingsproces. In dit proces vormde technologische vooruitgang een belangrijke trigger. Bijvoorbeeld de introductie en verbreiding van snelle vervoermiddelen (trein, auto) leidde tot een enorme uitdijning van de stad als daily urban system. Dit maakte een doorgaand proces van ruimtelijke spreiding van activiteiten mogelijk.

Tot op de dag van vandaag heeft de positionering van zowel stedelijke activiteiten als mobiliteitsnetwerken een stad-uit-gerichte beweging. Als voorbeeld de ligging van treinstations in Amsterdam:

- Tot ver in de 20<sup>ste</sup> eeuw vormde Amsterdam Centraal Station het epicentrum met een lokale uitstraling over de grachtengordel en het radiale tramnet dat de woonwijken ontsloot.
- In de tweede helft van de 20<sup>ste</sup> eeuw kwamen grote perifere stations op zoals Amsterdam Zuid WTC en Sloterdijk met een meer stadsgewestelijke uitstraling via metrolijnen. Deze nieuwe locaties vingden ook allerlei voormalige binnenstedelijke kantoorfuncties op.
- Vanaf het eind van de 20<sup>ste</sup> eeuw ontwikkelen zich nieuwe perifere centra zoals Amsterdam Schiphol/Hoofddorp en Arena met een bovenregionale uitstraling via sneltreinen, IC-treinen en HogeSnelheidsTreinen. Ook hier is sprake van nieuwe vestigingsmilieus voor grootschalige activiteiten (World Trade Center, stadion, grootschalige detailhandel)

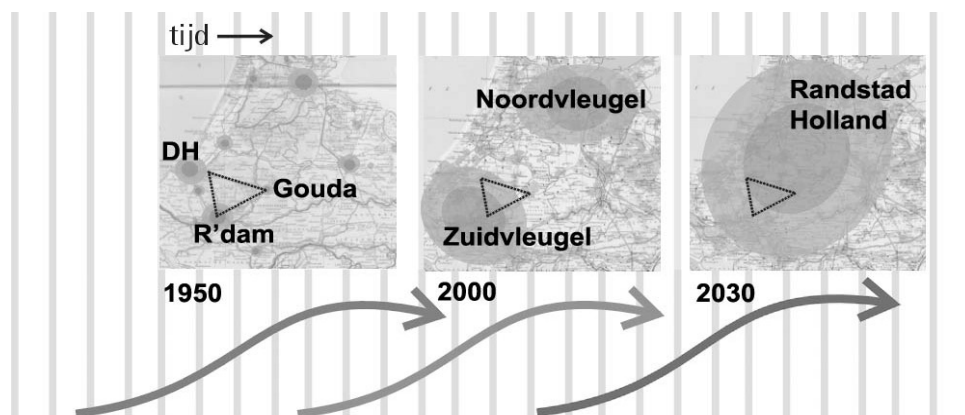


Figuur 2: verschuiving van stationslocaties in Amsterdam

### Positieverandering van de Zuidplas door de schaalvergroting

Om effectief in te grijpen in de ruimtelijke ordening van de Zuidplas, moeten de effecten van ruimtelijke schaalvergroting op het projectgebied nauwkeurig worden gezien. Voor de driehoek Rotterdam-Gouda-Zoetermeer zijn 3 schaalvergrotings-mijlpalen aan te wijzen (Bas Govers e.a., 2004):

- 1950: Zuidplaspolder als agrarisch buitengebied op zo'n 15 tot 30 km afstand van de compacte dichte steden Rotterdam, Den Haag en Gouda. De Zuidplaspolder heeft primair een groene functie: een groene golf.
- 2000: Zuidplaspolder ondervindt invloed van schaalvergrotingsprocessen in de Zuidvleugel. Rotterdam en Den Haag groeien als voorheen afzonderlijke compacte steden met eigen periferieën aaneen tot een samenhangend stedelijk gebied met een nieuwe gezamenlijke periferie. Tussen Rotterdam en Den Haag, in de oude perifere zones van de twee afzonderlijke steden, vindt intensivering plaats met stedelijke programma's. De oude functies in dit gebied (logistieke terreinen, glastuinbouw, recreatie, wonen in lage dichtheden) zoeken een plek in de nieuwe periferie van de Zuidvleugel. Aan de westzijde gaat het om een nieuwe Maasvlakte van de Rotterdamse haven. Aan de oostzijde gaat het om gebieden als de Zuidplaspolder. Hier ontstaat dan ook ruimtedruk door zogenaamde grijze, extensieve functies: een grijze golf.
- 2030 (?): de Noord- en Zuidvleugel integreren langzaam tot de Randstad Holland als één metropolitaan systeem. De Zuidplas verwerft hier een interessante rol door haar positieverschuiving van periferie van de Zuidvleugel naar centrale ligging in de Randstad. Dit zal erin resulteren dat knooppunten in de Zuidplas zullen functioneren als condensatiepunten voor meer intensievere woon-, werk- en voorzieningenprogramma's. Dit is de zogenaamde rode golf.



Figuur 3: visualisatie van drie golven van schaalvergroting

### **Mobiliteitsnetwerken veranderen mee met schaalvergroting**

Het is natuurlijk niet reëel dat de mobiliteitsnetwerken in de Zuidplas onveranderd blijven bij deze sterke ruimtelijke transformaties. Zeker het *gebruik* van de netwerken volgt de ruimtelijke transformaties van het gebied:

- 1950: de Zuidplaspolder wordt doorsneden door nationale spoorwegen en snelwegen (A12-A20). Daarnaast kent het gebied schaars gebruikte plattelandsweggetjes.
- 2000: De voorheen nationale snelwegen krijgen steeds meer een regionaal karakter tussen Gouda, Rotterdam en Haaglanden. De onderliggende weginfrastructuur is overbelast geraakt door de verkeergroei. Voor OV-verplaatsingen binnen de Driehoek Rotterdam-Zoetermeer-Gouda ontstaat behoefte aan een hoogwaardiger regionaal railproduct. Tussen Rotterdam en Den Haag is deze behoefte bijvoorbeeld reeds ingevuld met de RandstadRail.
- 2030 (?): op termijn krijgen delen van het hoofdwegennet een steeds belangrijkere interregionale functie voor langere verplaatsingen binnen de Randstad. Het netwerk moet hiervoor worden gereed gemaakt. In het stedelijk stelsel tussen Gouda, Zuidplas, Rotterdam, Zoetermeer en Haaglanden ontstaat daarnaast behoefte aan hoogwaardige stadsgewestelijke verbindingen.

### **Tijdige planning van mobiliteitsnetwerken**

Gezien de lange levenscyclus van infrastructuur is het zaak tijdig te anticiperen op de ruimtelijke transformaties. Dit stelt strenge eisen aan de robuustheid van nieuw te plannen mobiliteitsstructuren: het moet geschikt zijn om zowel de vervoersvraag op korte als lange termijn te accommoderen. Alleen dan vindt een goede afstemming plaats van het gebruik en de inrichting van de infrastructuur.

*Schaalvergroting van stedelijke weefsels creëert infrastructuuropgaven:*

*De ruimtelijke schaalvergroting leidt ertoe dat nationale verbindingen steeds meer 'in de steden' liggen. Ook worden door nieuwe verplaatsingsafstanden nieuwe eisen gesteld aan de verbindingen. Dit betekent dat de infrastructuur opnieuw moet worden gedefinieerd. Er kan bijvoorbeeld worden gezocht naar een nieuw wegtype als regionale capaciteitsstructuren ter ondersteuning van de Zuidvleugelontwikkeling. Het is ook mogelijk om het nationale wegennet door downgrading meer geschikt te maken voor randstedelijk gebruik om hiermee de metropoolvorming van de Randstad te versterken.*

### **3. Procesvernieuwing: overstap van hiërarchisch model naar netwerkmodel**

#### **Ruimtelijke en verkeerskundige schaalvergroting vraagt om bestuurlijk antwoord**

De ruimtelijke schaalvergroting in Nederland laat ook de bestuurlijke ordening niet ongemoeid. De inhoudelijke samenhang binnen een ruimtelijk en infrastructureel vraagstuk strekt zich steeds verder uit, dwars door bestuurlijke begrenzingen. Hierdoor dreigt ongestuurde ontwikkeling te ontstaan. In de Zuidplaspolder leidde de beschreven ruimtelijke schaalvergroting bijvoorbeeld tot een ongecontroleerde verrommeling van de polder met allerlei grijze functies. Dit komt doordat het schaalniveau waarop de transformaties optreden geen duidelijke 'rentmeester' kent; het Zuidplaspoldergebied bestrijkt het grondgebied van vijf gemeenten, zodat het precies tussen wal en schip valt, tussen provincie en gemeente.

#### **Drie bestuursordeningen waar antwoorden gegeven kunnen worden**

Schrijnen (2005) onderscheidt in dit verband drie bestuursordeningen:

1. formele territoriale bestuursorganisatie (dit is het Huis van Thorbecke, waarop ook de Wet Ruimtelijke Ordening is gebaseerd: met drie verdiepingen gemeenten, provincies, Rijk en daaronder een nieuw gegraven kelder: Europa)
2. functionele bestuurlijke lichamen (zoals Waterschappen)
3. formele en informele bestuursstructuren (zoals intergemeentelijke samenwerkingen en randstedelijke overlegorganen)

In Nederland is veelal getracht om de ruimtelijke schaalvergroting te volgen met ingrepen in de eerste formele territoriale ordening: gemeentelijke annexaties en fusies, de vorming van kaderwetgebieden en de discussie rondom stadsprovincies. Het is echter sterk de vraag of dit leidt tot vereenvoudiging van de bestuurlijke complexiteit. Bovendien kennen transformaties in de formele bestuurlijke ordening een zeer lange levenscyclus, zodat wij bij doorgaande schaalvergroting steeds achter de feiten aanlopen: de wereld verandert sneller dan instituties ooit kunnen meeveranderen.



### **Bestuurlijke onderlegger in het Zuidplas-planproces: bovenlokale ‘samenwerking’**

In het Zuidplas-planproces gekozen om gebruik te maken van de derde ordening: een tijdelijke publiek-publieke samenwerking van meerdere overheden. Hierbij wordt voor de bestuurlijk-democratische bekrachtiging van gezamenlijk gemaakte keuzes altijd teruggevallen op de afzonderlijke besturen in de eerste ordening. In feite gaat het dus om een tijdelijke ‘werkschil’ waarin gezamenlijke afwegingen worden gemaakt, rondom een oude kern waarin de democratische legitimitatie op traditionele wijze plaatsvindt.

Het gezamenlijk belang is geborgd door de oprichting van een Grondbank. Dit is de bijeengebrachte verzameling uit te geven grond in de Zuidplaspolder. Elke deelnemende partij participeert in de Grondbank, zodat iedereen gebaat is bij een positief gezamenlijk projectresultaat.

### **Samenwerking ingevuld als zwermmodel**

Deze werkwijze is te omschrijven als ‘netwerkbestuur’. De deelnemende partijen hebben gekozen voor de metafoer van een hiërarchieloze bestuurs-arena, waarbij elke deelnemende partij in beginsel gelijkwaardig is en waarbij de uitkomsten niet bij voorbaat bekend zijn. Deze open houding is gedurende het proces versterkt: de samenwerkende partijen bonden zich in de werkpraktijk niet aan één ruimtelijk ontwerpbureau, maar hebben gedurende het proces voortdurend verschillende ontwerpbureaus geconsulteerd, veelal tegelijkertijd. Daarnaast zijn verschillende evenementen georganiseerd voor nauw en minder nauw betrokken partijen, publiek en privaat. Deze bijeenkomsten leidden niet tot concrete besluitvorming, maar wel tot een gezamenlijk richtingsgevoel en koersbepaling

Het stelsel van deelnemende overheidspartijen en externe ontwerpbureaus lijkt sterk op het zogenaamde zwermmodel: ‘een mierenkolonie die op pad is van de ene nestlocatie naar de andere vertoont het Kafkaëske nadeel van emergente (geheel is meer dan de delen samen – auteur) leiding. Terwijl horden mieren opbreken en naar het westen gaan, [...] zeulen mieren van dezelfde kolonie weer even snel naar het oosten. Weer andere werkers – misschien in reactie op stijgende boodschappen – rennen zonder iets te vervoeren heen en weer, ‘Een normale dag op het werk’. Maar toch verplaatst de kolonie zich. Zonder enige zichtbare besluitvorming op hoog niveau kiest zij een nieuwe nestplaats, geeft zij het signaal dat werkers moeten gaan bouwen en bestuurt zij zichzelf.’ (Kelly, 1994)

### Zwermeigenschappen van de Zuidplas-samenwerking

Deze proceshouding kost niet alleen veel energie, maar heeft ook duidelijke voordelen. Natuurlijk is het theoretische zwerm- of netwerkmodel een uiterste. In de praktijk zijn systemen altijd een combinatie van fabrieksachtige (lineaire) systemen en zwermssystemen. Toch kennen het zwermmodel en het samenwerkingsproces van de Zuidplas duidelijke parallellen (Kelly, 1994):

- Het is een inefficiënt systeem, doordat strakke hiërarchische leiding wordt beperkt. Hierdoor wordt veel dubbel werk verricht. In het Zuidplasproces lijkt de gelijktijdige inbreng van onderling strijdige concepten van ontwerp bureaus contraproductief, maar dit leidde er wel toe dat meerdere opties goed werden doordacht
- Het proces wordt niet aangejaagd door één actor die boven de partijen lijkt te staan, maar is duidelijk een coproductie van ontelbare inbrengen. Ook in de Zuidplas zal succes vele vaders kennen. Hierachter schuilt een duidelijke omslag van het denken van ‘de overheid als planmonopolist’ naar ontwikkelingsplanologie in de sfeer van ‘overheden en andere partijen als gelijkwaardige actoren in de beleidsarena’.
- Er is geen lineair proces met een duidelijk uitgestippelde starre koers. Er is een component van onvoorspelbaarheid. Ook in het planproces van de Zuidplas worden pas wanneer nodig keuzes gemaakt. De toekomst wordt zo lang mogelijk open gehouden en het proces draagt dan ook een grote flexibiliteit en aanpassingsvermogen in zich mee.
- Door het ontbreken van centralistische sturing, is er een beperkte beheersbaarheid van het eindresultaat. In het Zuidplas-proces is expliciet de beperktheid van ons handelen erkend in metaforen als ‘meesurfen op al bestaande golven’ (zoals een surfer niet zelf golven maakt, maar profiteert van bestaande golven, moeten wij ook vertrekken vanuit bestaande trends en niet koste wat kost deze autonome trends proberen om te buigen) en ‘judo’ (gebruik bij het halen van je doelen de kracht van de tegenstander, oftewel autonome krachten zoals reeds geplande projecten). Deze houding sluit aan bij de recente omslag in het denken over de ‘maakbaarheid’ van de wereld en die van de ruimtelijke ordening in het bijzonder.



*Figuur 4: Zwermen*

### **Nieuwe eisen aan deelnemende partijen**

Van provinciale of gemeentelijke bestuurders die deelnemen in de publiek-publieke samenwerking is persoonlijke moed en politiek inzicht vereist. Bij keuzes die zij maken in het kader van de samenwerking, moeten zij vertrouwen op de instemming van hun dagelijks bestuur (gemeente of provincie). Wanneer de gemeenschappelijke visie van de samenwerking niet goed kan worden uitgelegd aan de gemeente of provincie, zullen de territoriale belangen van dit dagelijks bestuur de overhand krijgen. Charisma krijgt een belangrijkere rol: beslissingen worden namelijk niet meer genomen op basis van formele hiërarchieën.

### **Nieuwe rol verkeersplanologie**

Terwijl in de VINEX-periode gewerkt werd volgens een eenduidig planproces onder leiding van de stedenbouwkundige is in het netwerkmodel eerder sprake van een geleidelijk ontstaan van samenhang in de overtuigingen van elk van de deelnemende partijen. Hierbij is het lagenmodel leidend: inzicht in de grondslag, het belang van de waterhuishouding en de kansen die daarin besloten liggen vormen de basis. Vervolgens bepaalt de ontwikkeling van de infrastructuur in hoge mate de ruimtelijke ordening in het nieuwe plangebied. De verkeersplanoloog is daarbij niet langer de adviseur van de stedenbouwkundige; maar vervult veeleer een functie als ‘kristallisator’ in het proces. De infrastructuurplanning is daarbij het resultaat van (huidig een toekomstige) mobiliteitsvraagstukken en de programmatische ambities van elk van de partijen en sterk sturend voor de verdere stedenbouwkundige invulling van het plan.

### **Nieuwe eisen aan ontwerpproces voor de infrastructuur: vijf dilemma’s**

De houding van de verkeerskundige in dit proces kan zich niet langer beperken tot die van technisch adviseur. Het gaat niet alleen om genereren van efficiënte oplossingen voor verkeerskundige problemen. De volgende ontwerpdilemma’s kunnen worden onderscheiden:

- *verkeer en vervoer: effectief ontwerpen*; niet alleen verkeerskundige problemen, maar ook ruimtelijke kansen dienen leidend te zijn bij het genereren van infrastructurele oplossingen. Onzekerheden moeten daarbij worden opgenomen in het werk: Rekening houden met meerdere ‘toekomst’ naast elkaar vergt scherp analyseren wat sturende variabelen zijn (en dus voor alle toekomst geldig) en wat meer volgende factoren (voortkomend uit een bepaalde sturende keuze). Bijvoorbeeld werken met 1 voorspelbaar

scenario voor de korte termijn, dat zo is opgebouwd dat het voor de onzekere lange termijn kan uitgroeien tot meerdere volwaardige scenario's .

- *RO/ stedenbouw: kwalitatief ontwerpen*; hierbij gaat het enerzijds om de afstemming van de functionele bereikbaarheid op de ruimtelijke programma's en de inpassing van vorm, functie en schaal van de infrastructuur in de ruimtelijke omgeving.
- *Procesarchitectuur: fasebewust ontwerpen*; Infrastructuur kan volgend zijn op de mobiliteitsvraag van een bepaald programma, maar ook sturend, voorwaardescheppend voor de realisatie van programma. Reactief of proactief inzetten van infrastructuur is een bewuste keuze.
- *Financiering; kostenbewust ontwerpen*; naast efficiënte inzet van middelen is ook de vraag van de dekking relevant: bovenplans met daarbijbehorend risico van fasering en uitvoeringsvorm of binnenplans met bijbehorende planeconomische onzekerheden.
- *Besluitvorming: actorbewust ontwerpen*; er moet voortdurend worden gezocht naar ingrepen of infrastructurele maatregelen die tegelijk meerdere doelen dienen, namelijk zowel lokale belangen (formele territoriale) als bovenlokale (in het kader van het samenwerkingsverband. Op deze wijze wordt draagvlak verworven verworven bij meerdere partijen, en neemt de kansrijkheid toe.

*Kevin Kelly, redacteur van het tijdschrift Wired:*

*Het atoom is symbool van de 20<sup>ste</sup> eeuw: een krachtig, betrouwbaar centrum met andere stippen concentrisch eromheen draaiend. Het symboliseert eenvoud, kracht en hiërarchie. Het staat voor wetmatige en transparante beweging.*

*Het dynamische net is symbool van de 21<sup>ste</sup> eeuw: geen middelpunt maar decentrale krachten, een grote samenhang en onderlinge wisselwerking tussen onderdelen, onverbeterlijk sociaal, flexibel, zwermachtig en lerend.*

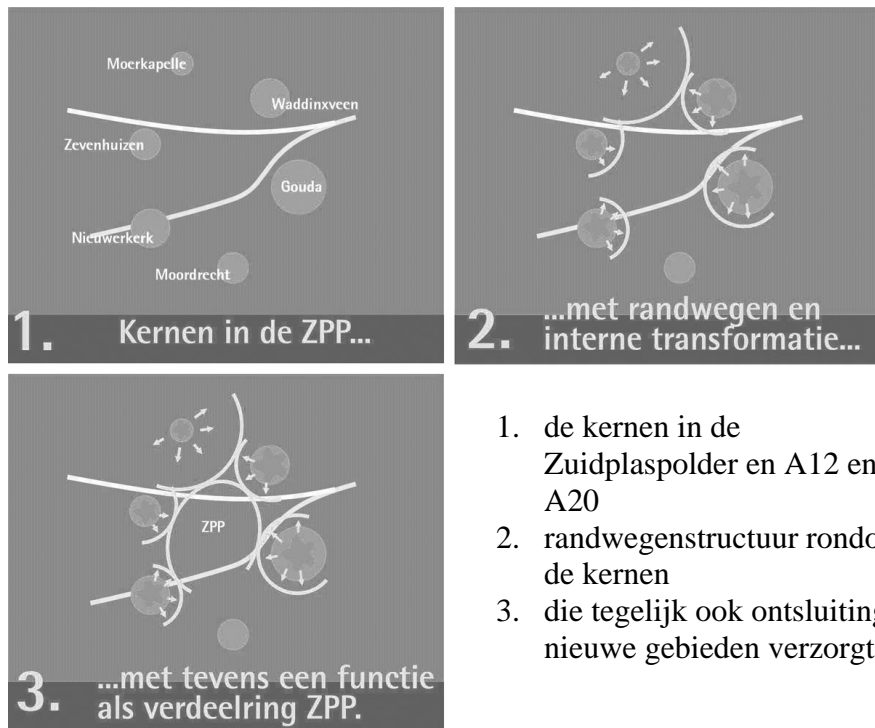
#### 4. Praktische doorwerking in verkeersprojecten in de Zuidplas

De afgelopen 2 jaren is samen met de betrokken overheden en ontwerpbureaus intensief overlegd, onderzocht en ontworpen aan verkeersstructuren in het gebied tussen Gouda, Rotterdam en Haaglanden (zie hiervoor Bas Govers, Christiaan Kwantes e.a, 2005). De deelprojecten die hieruit voortkwamen, geven een goed beeld van hoe de beschreven principes kunnen doorwerken in de praktijk.

##### Nieuwe wegenstructuur met lokaal èn regionaal profijt

Er is een belangrijke rol weggelegd voor een nieuw regionaal autonetwerk in het gebied. Er is voor gekozen om deze enkele regionale structuur meerdere doelen tegelijk te laten dienen:

1. creëren van een robuuste verkeersdrager voor het nieuw te realiseren regionale woon- en werkprogramma (traditionele rol van verkeersplanologie in ruimtelijke plannen)
2. tegelijk oplossen van de huidige verkeersproblemen in het gebied, zoals doorgaand vrachtverkeer, sluipverkeer en overlast voor fietsverkeer (vertrekken vanuit bestaande problematiek die door iedereen ook zo wordt ervaren)
3. structuur ook laten functioneren als randwegen langs bestaande kernen, zodat deze verkeerssluw kunnen worden (regionale structuur biedt ook profijt voor lokale belangen).
4. Bijdragen aan de congestieproblematiek op omliggende Rijkswegennet door verminderen van weefbewegingen en pieken in de verkeersbelasting.



Figuur 5: Regionale structuur met dubbelrol gevisualiseerd

### **Voorbeeld: Moordrechtboog als OWN+**

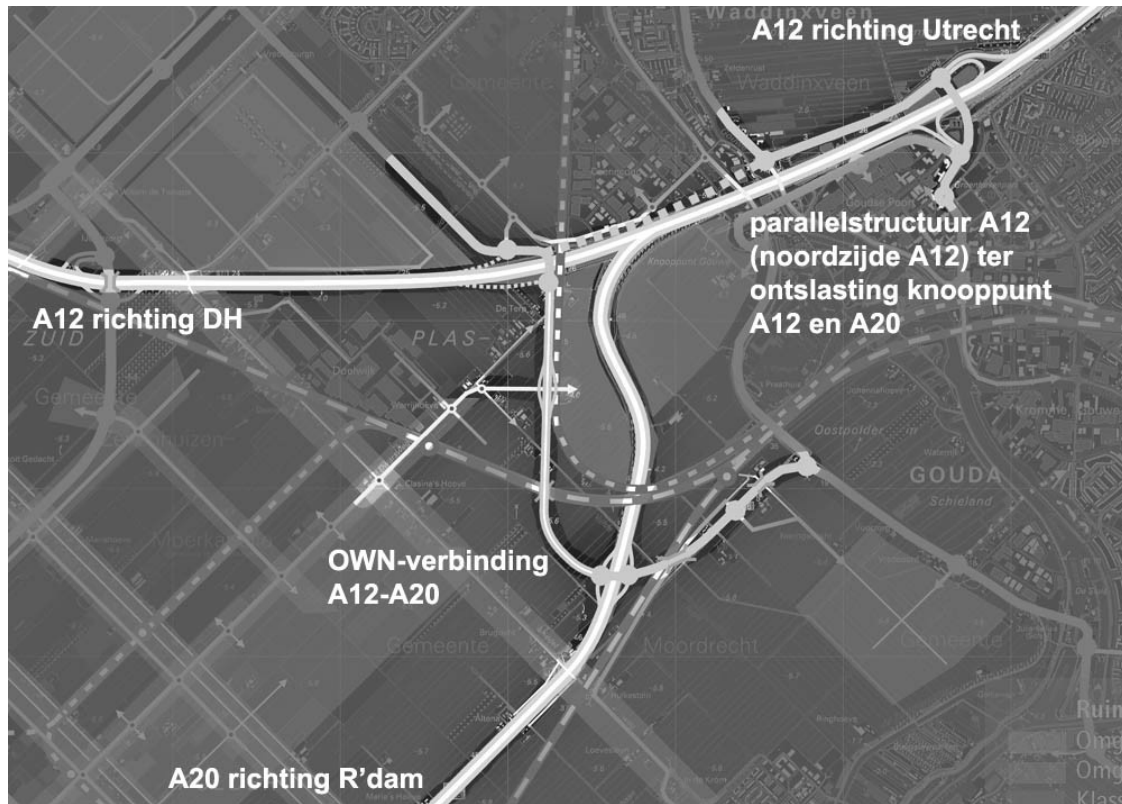
Bij de samenvoeging van de A12 en A20 nabij Gouda komen ook verkeersproblemen bij elkaar:

- Er ontbreekt een kortsluiting tussen A12 en A20.
- De samenvoeging van A12 en A20 leidt in combinatie met de iets verderop gelegen afrit Gouda-noord tot weefproblemen en daarmee tot verlies van capaciteit op het Gouwe-aquaduct.
- Regionaal verkeer uit Waddinxveen, Gouda en de Krimpenerwaard zoekt een aansluiting op de rijkswegen naar Den Haag, Utrecht en Rotterdam.

Er is voor gekozen om de verbinding tussen A12 en A20 op onderliggend-wegennet-plus-niveau (OWN+) aan te leggen met de volgende argumenten:

- Dit is kosten- en ruimteeffectiever dan een volwaardige HWN-bogenstelsel tussen A12 en A20;
- Nieuw regionaal woon- en werkprogramma kan direct worden ontsloten in de oksel van de A12 en A20.
- Minstens zo belangrijk is, dat deze oplossing bijdraagt aan de capaciteit van het bestaande knooppunt A12 en A20. Door aanleg van OWN+-infrastructuur parallel aan de A12 is het mogelijk om verkeer vanuit Den Haag (A12) richting Gouda vòòr het knooppunt van de A12 uit te weven. Hierdoor ontstaan minder weefproblemen ter hoogte van de samenvoeging A12-A20.
- Verkeer vanuit Waddinxveen, Gouda en de Krimpenerwaard wordt aan de westzijde van de Gouwe rechtstreeks op de A12 en de A20 geleid; het Gouwe-aquaduct wordt ontlast van regionaal verkeer.
- Er is een goed fasering mogelijk: de eerste stap kan worden gezet in de vorm het aanpassen van de aansluiting Moordrecht samen met een ongelijkvloerse spoorwegovergang van het spoor. In de huidige situatie zorgt de aansluiting Moordrecht door de gelijkvloerse spoorwegovergang voor lange wachtrijen, die terugslaan op de A20. Zo wordt door deze ingreep zowel de bereikbaarheid van Moordrecht en omgeving, de spoorwegveiligheid, de doorstroming en veiligheid op rijkswegen gediend. Dit kan alleen wanneer het planproces in de regio volledig is afgestemd op de processen bij Rijkswaterstaat en Prorail.
- **Financiering** dubbel voor 1 oplossing

Doordat met nieuwe ontsluitende structuur ook een antwoord wordt gegeven op lokale regionale en nationale problemen is draagvlak bij de beheerders van elk onderdeel van het wegennet veel vanzelfsprekender.



*Figuur 6: OWN-structuur ter ontlasting van HWN*

## **5 Slot: stap de beleidsarena in**

Het denken in netwerkbesturen, beleidsarena's, zwermmechanismen is ingewikkeld. Toch brengt de praktische uitwerking duidelijk profijt, aangezien de Nederlandse plancontext ook sterk verandert: denk aan de decentralisatie, Nota Mobiliteit die duidelijk ruimte geeft aan netwerkdenken, enzovoort. Kortom: stap die beleidsarena in!

Samenvattend moet rekening worden gehouden met de volgende succesfactoren:

1. er moet een duidelijke aanleiding, oftewel drive, trigger zijn voor gezamenlijk ingrijpen. Dit kan een grote woningbouwopgave zijn, of bijvoorbeeld de concrete behoefte aan netwerkanalyses van de mobiliteitsnetwerken.
2. Een faciliterende partij. Hierbij gaat het onvermijdelijk om een partij (overheid?) die het proces faciliteert, maar die tegelijk ook optreedt als belanghebbende. Dit vraagt een denkomslag van 'overheid a bedenkt en lagere overheden b, c en d voeren uit' naar 'gezamenlijk optrekken'. In het geval van het Zuidplasproces lag het voor de hand dat deze deze rol werd vervuld door de provincie Zuid Holland.
3. Financiën: de inbreng van financiële middelen is een signaal van betrokkenheid van de partijen. Daarom dient een gezamenlijke financiële afspraak als een soort instrument om de gezamenlijke betrokkenheid te borgen.
4. Er is behoefte aan instrumentarium dat de discussie tussen deelnemende partijen objectivert. In het Zuidplas-proces had dit de vorm van achtereenvolgens 'watermodellen' (ter opbouw van een gezamenlijke waterhuishouding) en 'verkeersmodellen (ter ontwikkeling van regionale verkeersnetwerken).



## **Literatuur**

Luuk Boelens (2000)

Redactionele inleiding in: *Nederland Netwerkenland, een inventarisatie van de nieuwe condities van planologie en stedenbouw*,

NAI uitgevers Rotterdam

Bas Govers, Christiaan Kwantes, Gerlof Wijnja (2004)

*Route Zuidplas 2*

Goudappel Coffeng, Deventer/Den Haag

Bas Govers, Christiaan Kwantes, e.a. (2005)

*Route Zuidplas 3*

Goudappel Coffeng, Deventer/Den Haag

Maarten Hajer (2004)

*De politiek van het ontwerp in de 'driehoek RZG'*,

Universiteit van Amsterdam

Kevin Kelly (1994)

Out of Control. In: *Oase 53 – Netwerkstedenbouw*

I.T. Klaasen, M. Jacobs (1997)

Plaatswaarde: basisbegrip bij stedelijk-regionaal ontwerpen, in: *Verstelijking en vervoersplanologische concepten*

Amsterdam Study Centre for the metropolitan environment, Universiteit van Amsterdam

Joost Schrijnen (2005)

*Land en stad, de creatie van een opgave*

Technische Universiteit Delft